

LIVRE VERT RTE-T: un réexamen des politiques

**VERS UNE MEILLEURE INTÉGRATION DU RÉSEAU TRANSEUROPEËN DE
TRANSPORT AU SERVICE DE LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS**

Réponse de la CIPRA à la consultation

CIPRA-Commission internationale pour la protection des Alpes	1
1. L'évaluation du RTE-T.....	1
2. Le réseau global.....	5
3. projets prioritaires ou réseau prioritaire ?.....	6
4. La planification des projets.....	7
5. Les facteurs de réussite des projets	9
6. Systèmes de transport intelligents	10
7. L'innovation technologique	10
8. «réseau central» RTE-T ou management du transfert modal?	11
9. les modes de financement	12
10. La mobilisation des financements	12
11. Instruments financiers communautaires de soutien à la mise en œuvre du RTE-T	12
12. Instruments non financiers communautaires de soutien à la mise en œuvre du RTE-T .	13

Ce document a été élaboré par CIPRA France pour CIPRA International

Il a été rédigé par Pierre Moreau-Cipra France

pierre.moreau@cipra.org tél. +33 671 92 01 94

- « *Les textes en noir et entre guillemets* » se réfèrent au texte du Livre vert (Green Report) soumis à la consultation.
- [Les textes en bleu sont rédigés par CIPRA](#)

CIPRA-Commission internationale pour la protection des Alpes

CIPRA est l'acronyme de «Commission Internationale pour la Protection des Alpes». Depuis un demi-siècle, l'ONG CIPRA International, et ses représentations nationales et régionales dans tous les pays de l'Arc Alpin, s'engagent en faveur d'un développement durable de l'espace alpin. La CIPRA cherche les moyens de concilier les intérêts écologiques, économiques et sociaux. Elle a soutenu l'élaboration, puis la ratification de la Convention Alpine, traité international qui définit les modalités d'un développement durable pour le Massif Alpin. Aujourd'hui, la CIPRA accompagne la mise en œuvre de la Convention alpine en tant qu'observatrice officielle. La CIPRA est particulièrement attentive au caractère durable de la politique des transports menée par l'UE et les états. Elle considère que le transfert modal, de la route vers le rail, de l'offre de transport constitue un enjeu majeur pour la gestion durable de l'espace alpin, comme pour le reste du monde. C'est la raison pour laquelle la CIPRA propose, dans sa réponse à l'enquête sur la politique européenne des transports, que l'enjeu du transfert modal soit placé au centre des démarches de planification et de mise en œuvre d'une nouvelle politique des transports.

Dans cette réponse, les paragraphes « *entre guillemets* » sont des extraits du livre vert qui fait l'objet de cette consultation.

1. L'évaluation du RTE-T

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

« Les objectifs à atteindre ont été jusqu'ici assez vastes, ce qui a rendu impossible de les réaliser entièrement avec les instruments disponibles. »

Le groupe de travail transport de l'Eurorégion Alpes-Méditerranée nous rappelle que « l'efficacité du transport et de la logistique ne devrait pas seulement être considérée comme un facteur de croissance mais plutôt comme une condition d'une croissance économique et sociale maîtrisée. »

Doit-on par conséquent poursuivre la mise en œuvre d'une politique axée sur des objectifs quantitatifs de croissance de l'offre de transports, et créant ainsi des conditions propres à l'accélération de cette croissance, sans en mesurer les conséquences financières, économiques, sociales et environnementales.

Par ailleurs, du fait de la dissociation entre politique des transports et politique des infrastructures, il n'y a pas de mesure possible des résultats obtenus par la politique RTE-T et par conséquent il n'y a pas d'évaluation de la pertinence des objectifs de cette politique.

Le management du transfert modal a été jusqu'ici considéré comme une résultante de la mise en œuvre de plans d'action inspirés par les politiques (politique des infrastructures, politique des transports) et ne constitue pas l'objet central de la planification alors qu'il en est l'objectif majeur:

- Les résultats sont globaux avec des effets difficilement mesurables pour ceux qui relèvent de la politique des transports, ils ne se réfèrent pas à la mesure des effets induits sur le transfert modal par les nouvelles infrastructures et ne permettent donc pas de juger de leur efficacité.

- Ils ne prennent pas suffisamment en compte les enjeux de cohérence spatiale (notamment cohérence des réseaux) dans une perspective temporelle (distinction entre les impacts à court, moyen et long terme). La capacité à améliorer les performances de l'offre par étapes correspondant à la mise en service des nouvelles infrastructures ou nouveaux équipements n'est par exemple pas évaluée.

« 400 milliards d'euros ont été investis jusqu'ici dans le réseau créé par une décision du Parlement européen et du Conseil en 1996, modifiée en dernier lieu en 2004. Près d'un tiers du montant investi à ce jour provient de sources communautaires. Cependant, près de 20 000 km de liaisons routières, plus de 20 000 km de liaisons ferroviaires (en grande majorité des lignes à grande vitesse) et 600 km de voies navigables intérieures doivent encore être construites ou fortement modernisées, pour un coût total d'environ 500 milliards d'euros, selon des estimations récentes fournies par les États membres¹. »

Ne faut-il pas s'interroger sur la pertinence des facteurs de développement des échanges internationaux de marchandises, avant d'engager les états européens dans une vertigineuse course aux infrastructures ? Par exemple, lorsque plus de 60 % des échanges mondiaux sont le fait d'échanges internes entre les différents établissements des entreprises multinationales, ne faut-il pas s'interroger sur l'importance des « prix de transfert »² qui incitent à une division internationale du travail en fonction des taux de fiscalisation, et constituent ainsi un puissant moteur pour le développement des transports de marchandises

« Ces objectifs sont-ils suffisants pour anticiper les réponses aux problèmes de demain ? »

Non, car il s'agit d'objectifs en matière d'infrastructure qui pour être (ré-)évalués devraient prendre en compte leur impact sur la progression du transfert modal ainsi que leur efficacité en matière de réduction des impacts environnementaux des systèmes de transports.

« Quels moyens sont nécessaires pour réaliser pleinement les futurs objectifs de la politique du RTE-T ? »

Il s'agit avant tout de préciser des méthodes de planification adaptées à l'objectif central à savoir la progression du transfert modal

« Quelle est la validité des méthodes de sélection utilisées ? »

Les données concernant les charges de trafic qui ont été utilisées pour le tracé et le calibrage des nouvelles infrastructures doivent être réévaluées et réactualisées en prenant en compte, à court terme et moyen terme, les transformations de la demande et à plus long terme, l'impact prévisible sur les volumes d'échanges de marchandises :

- des futures réglementations,
- des politiques qui sont (ou devraient être) mises en œuvre ou programmées,
- des transformations des systèmes de production,
- de la modification de la géopolitique économique .

Concernant les traversées alpines, auxquelles il est fait explicitement référence dans le livre vert, on assiste à une surenchère sur des « grands projets » de renforcement des infrastructures, essentiellement des nouveaux tunnels ferroviaires « de base ». L'utilité de ces projets s'appuie sur la définition de grands axes transeuropéens sans que soient prises en compte de manière globale les cohérences spatiales ou temporelles :

¹ Commission européenne, direction générale de l'énergie et des transports, *TEN-T – Implementation of the Priority Projects*, rapport sur l'état d'avancement des travaux, mai 2008.

² On trouvera définitions et commentaires sur la question des prix de transferts dans : http://www.observateurocde.org/news/fullstory.php/aid/353/Prix_de_transfert:_le_principe_de_pleine_concurrence_.html
<http://www.deloitte.com/dtt/newsletter/0,1012,cid%253D226220,00.html>

- Les capacités cumulées des tunnels ferroviaires de base du Lötschberg, du Saint Gothard, du Fréjus, du Brenner, du Montgenèvre, du Terzo Valico... seront-elles nécessaires à l'échéance de réalisation de ces projets (entre 2025 et 2030) ?
- Ne faut-il pas établir des priorités en fonction des perspectives d'évolution des trafics, des ressources financières mobilisables, de la capacité des opérateurs ferroviaires à offrir des services correspondant aux objectifs,
- Quelle est la cohérence territoriale de ces projets à l'échelle du massif alpin ? Les goulots d'étranglement des réseaux seront-ils résorbés en temps utile, par exemple la traversée ferroviaire ou le contournement des grandes agglomérations (Lyon, Grenoble, Chambéry, Turin, Milan...), Les plateformes intermodales seront-elles opérationnelles ?...
- Les besoins de financement qui permettront de moderniser les réseaux et les matériels et de supprimer ces goulots d'étranglement pour atteindre les objectifs de trafic affichés seront-ils disponibles ?
- Les coûts d'amortissement et d'exploitation de ces infrastructures permettront-ils d'établir des tarifs attractifs pour le transfert modal, même si les coûts externes du transport routier sont pris en compte ?
- Les projets de doublement des tunnels routiers alpins ne vont-ils pas à l'encontre des objectifs de transfert modal en faveur du rail ?
- L'augmentation de la capacité et des performances des autoroutes de la mer ne viendra-t-elle pas en concurrence avec les solutions terrestres sur les échanges à longue distance ?
- Le rééquilibrage des niveaux de vie, – et de prix de revient – et des capacités de production entre les anciens et nouveaux entrants dans l'Union Européenne, mais aussi avec les économies émergentes, notamment asiatiques, ne vont-elles pas induire un ralentissement des échanges qui pourrait coïncider avec l'échéance des grands projets en cours (entre 2025 et 2030) et risquerait de remettre en cause les équilibres d'exploitation?
- Ne faut-il pas enfin privilégier des dispositifs moins ambitieux, mais plus efficaces à court terme sur le report modal ?

« La responsabilité de l'achèvement des nombreux projets concernés relève presque exclusivement des États membres, dont les décisions en matière d'investissements sont essentiellement guidées par des objectifs nationaux. »

Les politiques nationales sont à la fois soumises à la pression des lobbys routiers et encore trop dépendantes d'opérateurs « historiques » adoptant le plus souvent des positions défensives tout en se gardant d'investir directement en dehors de créneaux considérés comme prioritaires (la politique TGV par exemple), notamment dans le transport des marchandises à l'échelle nationale ou internationale.

Les transferts de gestion des infrastructures à des instances nationales (type RFF ou RFI par exemple) ne favorisent pas la prise en compte du niveau transnational.

« Les ressources communautaires dépensées jusqu'ici n'ont guère permis aux particuliers et aux opérateurs économiques de « voir la différence », c'est-à-dire la valeur ajoutée européenne, induite par l'action communautaire en ce qui concerne le RTE-T dans son ensemble. »

La « lisibilité » de l'impact des opérations de renforcement de l'offre de transport public est liée à la croissance du taux de transfert modal. Les raisons du manque de lisibilité sont inscrites dans les observations qui sont faites dans le livre vert sur les difficultés de mener les programmes à leur terme et les problèmes de cohérence des projets d'autant plus sensibles en l'absence d'une planification à court et moyen terme qui permettrait

d'accompagner la mise en place des projets de long terme par des dispositifs transitoires ayant un impact sur le taux de transfert modal.

Par exemple, la « lisibilité » des résultats obtenus sur les liaisons Paris-Londres-Benelux pour les voyageurs témoigne de l'impact que peut avoir une approche aboutie en terme de création d'un réseau cohérent. Autre exemple, pour le transport des marchandises sur l'axe Gènes-Rotterdam, transitant par le nouveau tunnel du Lötschberg, la mise en œuvre d'une politique coordonnée de transfert modal (en l'occurrence celle des opérateurs et usagers des transports concernés) commence également à porter ses fruits.

Les résultats obtenus sur la politique menée par certaines régions françaises pour le transport de voyageurs, également axée sur des objectifs affichés de transfert modal, renforcent également sa lisibilité.

« Pour les «Autoroutes de la mer», la complexité des procédures permettant d'obtenir des subventions publiques et l'absence d'objectifs et de critères clairs ont empêché la mise en œuvre du concept à grande échelle. »

Le groupe de travail « transports » de l'Euro-région Alpes-Méditerranée souligne que « la politique qui pourrait stimuler l'utilisation des autoroutes de la mer ne peut pas procéder seulement de l'implication des acteurs économiques et politiques à l'échelle tant nationale que locale. En ce sens, une coordination de la filière logistique (et de ses connexions) avec les réseaux d'infrastructures et de ports apparaît nécessaire en s'appuyant sur la création d'un système portuaire intégré à l'échelle transnationale. Pour faire cela, les Euro-régions pourraient assumer un rôle de chef de file dans la coordination et dans la médiation mutuelle entre les politiques économiques de la Commission Européenne et ses acteurs sur le territoire. »

« En matière de politique des transports, les mesures de gestion de la demande revêtent une importance croissante et devraient aussi être prises en considération pour la planification des infrastructures. Il s'agit en particulier de

- *la tarification de l'usage des infrastructures,*
- *l'internalisation des coûts externes*
- *l'utilisation de systèmes de transport intelligents.*
- *Le développement de services de transport axés sur les entreprises au sein d'un marché intérieur en pleine évolution »*

On devrait également prendre en considération les dispositions fiscales qui encouragent les échanges à l'intérieur des groupes multinationaux, et qui représentent près de 60% des échanges internationaux, par exemple la politique des « prix de transferts » déjà mentionnée qui « profitent » aux actions de délocalisation et au développement de ces échanges internes aux groupes.

2. Le réseau global

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?**

Comme il est indiqué dans le Livre vert, le réseau global tel qu'il est actuellement conçu présente des avantages et des inconvénients:

En pratique, la notion de réseau global s'est révélée comme un élément de cadrage des diverses politiques plus que comme un outil opérationnel adapté aux enjeux d'une accélération du transfert modal au profit des modes de transports collectifs plus efficaces.

Or la notion de réseau et ses corollaires de l'interopérabilité et de la multimodalité sont essentielles dans les politiques de renforcement de l'offre de transports. Il ne s'agit donc pas d'abandonner ce niveau, mais au contraire de le replacer au centre des démarches de planification de l'offre de transport.

3. projets prioritaires ou réseau prioritaire ?

Q3- Une approche par réseaux prioritaires 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?

« L'approche actuelle par « projets prioritaires » prend en considération les grands flux de trafic entre un point initial et un point final, sans tenir compte de la continuité entre les projets, et ne peut donc pas créer d'avantages supplémentaires «induits par le réseau»..

Nous partageons les critiques formulées dans le livre vert sur la notion de projets prioritaires et sommes tout à fait favorables à une approche en termes de réseau, pour autant qu'elle fasse du renforcement des réseaux de transport publics une priorité clairement affichée.

« Le concept de « réseau prioritaire » permettrait d'englober plus systématiquement :

- *les nœuds de transport (qui sont souvent la principale source de la congestion et d'autres manques d'efficacité),*
- *les ports et aéroports qui sont les points d'entrée du réseau,*
- *les principaux points de connexion intermodale qui permettent la forte intégration des réseaux.*

Pour mettre en place ce concept de réseau, il conviendrait en premier lieu de se fonder sur des objectifs clairs faisant l'objet d'un consensus et sur une méthode de planification transparente et objective

- *la continuité entre les projets prioritaires actuels et les mettre à profit lorsque cela se justifie pour renforcer le maillage des réseaux ferroviaires et les solutions d'intermodalité qui permettront d'améliorer leur efficacité.*
- *les objectifs de cohésion à réaliser au moyen de liaisons entre régions ayant des niveaux de développement différents et des spécificités territoriales,*
- *la liaison avec les pôles de développement économique,*
- *les efforts progressifs en vue de l'utilisation plus efficace des infrastructures,*
- *le partage des responsabilités en matière de planification entre les niveaux communautaire et national. »*
- *la création d'un niveau supplémentaire de subsidiarité en matière de politique de transfert modal, à l'échelon interrégional, pour autant qu'il soit transnational, (l'Euro-région Alpes-Méditerranée, par exemple) pourrait contribuer à réduire les cloisonnements nationaux, à contenir les surenchères régionales et à associer les opérateurs et partenaires concernés au management du transfert modal.*

Ainsi, les Euro-régions pourraient concourir à donner une impulsion majeure et servir de médiateur entre intérêts régionaux et Communautaires en assumant un rôle de coordination des intérêts des acteurs impliqués.

Elles pourraient également assumer un rôle de chef de file dans la coordination et dans la médiation mutuelle entre les politiques de la Commission Européenne et ses acteurs sur le territoire.

L'approche en terme de « réseau prioritaire » telle que définie ici devrait faire l'objet d'une planification qui ait un impact à court, moyen aussi bien que long terme sur le transfert modal.

4. La planification des projets

Q4 Une méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun serait-elle appropriée pour une politique qui, habituellement, repose en grande partie sur les décisions d'investissement individuelles des États 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?

C'est la progression du taux de transfert modal du transport des marchandises qui permet à la fois d'établir des objectifs partagés et d'évaluer les résultats des politiques qui sont mises en œuvre en matière de modernisation et d'adaptation des systèmes de transports.

Il conviendrait de définir, sur la base de cet enjeu des objectifs stratégiques pour une planification globale qui ne doit pas se limiter aux questions d'infrastructures. Il y a beaucoup à gagner, pour améliorer l'offre de services de transports, sur les procédures permettant d'organiser les convois, d'accélérer les passages aux frontières, d'harmoniser les horaires...

Placer le management du transfert modal au cœur des dispositifs de planification de l'offre de transport conduirait à élaborer, sur des objectifs partagés et quantifiables, une approche globale qui prendrait en compte l'amélioration de l'offre de transports. Cette approche ne devrait pas se limiter au renforcement des infrastructures, à la rationalisation des dispositifs de signalisation et la mise en circulation de nouvelles locomotives multi-courants. Elle devrait également porter sur l'amélioration des procédures de gestion des circulations, et de relations avec la clientèle.

Cette approche permettrait notamment de planifier les composantes temporelles et spatiales du renforcement de l'offre de transports :

- Les composantes temporelles
 - cohérence de l'action sur les réseaux,
 - adaptation de l'offre aux capacités nouvelles,
 - capacités d'adaptation des utilisateurs (la demande) – opérateurs de transports, usagers des transports.
- les composantes spatiales
 - Cohérence et interconnexion des réseaux au niveau transnational, national, régional et local
 - Compatibilité territoriale des mesures de renforcement des réseaux
 - plateformes d'échanges intermodales

Le management du transfert modal permet de mettre sur le même plan et de coordonner, en termes de priorités, les actions de court terme, de moyen terme, et de long terme. Il permet également une adaptation permanente des moyens en fonction des résultats obtenus.

Alors que la problématique des infrastructures concerne essentiellement les autorités politiques, la mise en œuvre d'une politique de gestion du transfert modal peut et doit associer les acteurs économiques, opérateurs de transports publics et privés concernés par l'amélioration des infrastructures et des systèmes logistiques, usagers des transports, pour les services de voyageurs et surtout pour le fret. Cette concertation permettra d'élaborer les

dispositions les plus efficaces et les mieux adaptées à la prise en compte des objectifs du transfert modal.

Ainsi on améliorera la lisibilité des politiques qui seront mises en œuvre en matière de transports et, et par conséquent les contraintes liées seront mieux prises en compte.

« Un lien direct serait établi, en particulier, entre les objectifs de la politique des transports de la Communauté et sa politique des infrastructures. De cette manière, le RTE-T serait orienté vers son objectif principal qui est de servir de base à des services de transport qui répondent aux objectifs communautaires établis. »

La création d'un nouveau niveau de subsidiarité en matière de politique de transfert modal, à l'échelon interrégional, pour autant qu'il soit transnational, (l'Euro-région Alpes Méditerranée, par exemple), pourrait contribuer à réduire les cloisonnements nationaux

Pour répondre au manque de vision des états à l'échelle européenne, l'implication des Euro-régions apparaît nécessaire. De par leur nature, elles pourraient donc concourir à développer les intérêts des territoires impliqués sur une échelle plus vaste et transnationale.

« La planification des futures infrastructures de transport est étroitement liée aux prévisions concernant la demande. Il se peut qu'à court terme, les activités commerciales connaissent une croissance dans le cadre des infrastructures existantes, mais, au fur et à mesure de l'évolution de ces activités, les réponses apportées par la politique des transports devront évoluer aussi, ce qui pourrait avoir des incidences sur l'équipement en infrastructures de transport comme sur l'échelonnement de leur mise en place : »

- *« les tendances économiques et démographiques ». Il faut prendre en compte notamment les transformations de la géopolitique des systèmes de production et des échanges qui en résultent.*
- *« les prix de l'énergie, »*
- *les contraintes de la substitution des sources d'énergie fossiles au profit des énergies renouvelables*
- *« le développement des structures urbaines et territoriales, »*
- *« les changements de comportement et l'évolution technologique. »*

« En matière de politique, les mesures de gestion de la demande revêtent une importance croissante et devraient aussi être prises en considération pour la planification des infrastructures ».

- *Le contrôle des trafics, notamment dans les régions particulièrement sensibles, par exemple les Alpes, par des systèmes de type « bourse de transit »*
- *« la tarification et la taxation des transports »,*
- *la fiscalité ayant une incidence sur la problématique des transports (par exemple pour les entreprises à caractère multinational, les exonérations fiscales sur les pièces détachées qui incitent à la délocalisation et à un fractionnement territorial des systèmes de production, générateurs à grande échelle de transports inutiles).*
- *la réglementation et la tarification de l'usage des infrastructures,*
- *« l'internalisation des coûts externes »*
- *« l'utilisation de systèmes de transport intelligents ».*

« Le développement de services de transport axés sur les entreprises au sein d'un marché intérieur en pleine évolution devrait aussi constituer un facteur d'utilisation efficace des infrastructures et avoir un effet positif sur la demande.

La future politique du RTE-T doit être suffisamment flexible pour établir un lien entre politique des transports et développement des infrastructures de transport à court, moyen et long terme. »

5. Les facteurs de réussite des projets

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

« **La logistique du transport de marchandises** joue un rôle important dans la réalisation des objectifs communautaires de lutte contre le changement climatique parce que chaque mode de transport est utilisé en fonction de ses avantages comparatifs au sein de chaînes de transport intermodales efficaces. »

Il conviendrait donc de prendre en compte cette dimension dans les critères d'élaboration, ainsi que dans les objectifs de planification, de la nouvelle politique de transports.

« La politique du RTE-T doit garantir :

- l'existence de bonnes infrastructures de base, spécialement en ce qui concerne les terminaux intermodaux,
- la capacité des terminaux ferroviaires, maritimes et fluviaux (y compris l'accès aux ports maritimes par voie terrestre),
- les aires de stationnement pour les véhicules commerciaux
- les systèmes de transport intelligents, qui sont à la fois des éléments d'infrastructure et des outils pour repérer et suivre les marchandises). »

« **Pour le transport de voyageurs**, l'intermodalité est une question importante pour assurer un flux continu entre les différents modes de transport public (par exemple rail – air), entre la route et les transports publics, ou encore entre le trafic à grande distance et le trafic urbain. »

Le développement de dispositifs d'autopartage et de gestion du covoiturage permettra de réduire la part des véhicules individuels pour « les derniers kilomètres parcourus »

« **Une planification distincte pour le transport de marchandises et celui de passagers** doit-elle être prise en compte, et dans quelle mesure, dans le cadre général de la politique du RTE-T ? Quelle que soit la réponse, les nœuds de transport en tant que points de correspondance entre le trafic à grande distance et le trafic urbain devront être présents dans la future politique du RTE-T » aussi bien pour les transports de voyageurs que pour le fret.

Concernant le transport aérien, dont l'impact environnemental est particulièrement lourd, une réflexion devra être menée pour en réduire l'impact et favoriser des dispositifs de substitution.

« **Les ports maritimes**, points d'origine et de destination de la plus grande partie des échanges internationaux de la Communauté et maillon crucial des chaînes logistiques du fret, connaissent depuis 30 ans une croissance continue du trafic. Cependant, de nombreux problèmes subsistent.

l'expansion d'infrastructures portuaires, les liaisons avec l'intérieur des terres, ferroviaires en particulier, les problèmes de capacité des infrastructures de certains ports et de leurs voies d'accès terrestres » devront être intégrés dans la planification des politiques de transport afin de renforcer l'efficacité et l'attractivité des transports maritimes.

Les autoroutes de la mer doivent être définies en fonction des objectifs, de l'ampleur des projets et des critères d'octroi d'un soutien public, afin de stimuler les initiatives publiques et privées: Il convient de mettre davantage l'accent sur leur viabilité économique; leur financement par des instruments nationaux et communautaires devrait être rationalisé.

« **Le réseau des voies navigables intérieures** dispose de grandes capacités inutilisées, qui sont d'ores et déjà exploitables ou peuvent le devenir moyennant des investissements relativement restreints. Ce réseau relie les principaux ports maritimes et les principaux centres industriels de l'arrière-pays, le long de corridors de transport souvent très encombrés. Toutefois, l'utilisation efficace et à pleine capacité des voies navigables intérieures est toujours entravée par un certain nombre de goulets d'étranglement et de lacunes. »

6. Systèmes de transport intelligents

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 multimodal?

Comment développer les possibilités existant dans le cadre du financement du 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?

Nous souscrivons aux propositions du livre vert :

- « Les STI sont applicables à tous les modes de transport;
- ils contribuent à optimiser l'utilisation de chaque mode et à fluidifier les correspondances.
- ils peuvent améliorer l'efficacité des opérations ainsi que la sécurité, la sûreté et le confort de l'utilisateur;

Étant donné le coût relativement faible de ces systèmes par rapport à la construction d'infrastructures traditionnelles, et la possibilité de combiner et d'optimiser des investissements du secteur public et privé, les avantages sociaux et le retour sur investissement qu'ils offrent sont considérables, à condition que leur déploiement soit coordonné, transsectoriel et commun à toute l'Europe. »

7. L'innovation technologique

Q7 Le glissement des limites entre infrastructure et véhicule ou entre la fourniture d'infrastructures 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?

Nous souscrivons aux propositions du livre vert :

« Les infrastructures de transport, y compris les STI, et le secteur des véhicules présentent un grand potentiel d'innovation; les frontières habituelles entre infrastructure et véhicule pourraient d'ailleurs se modifier. ...

L'objectif consistant à assurer l'utilisation la plus efficace possible des infrastructures pourrait susciter, outre des innovations technologiques, des innovations organisationnelles. »

8. «réseau central» RTE-T ou management du transfert modal?

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?

Il conviendrait de substituer la notion de planification (ou management) du transfert modal à la notion de réseau central, pour décrire des objectifs européens clairs et constituant une priorité de premier plan dans le domaine des transports.

Cette politique de « management du transfert modal » pourrait assigner à la construction d'un réseau prioritaire un objectif central et une stratégie qui doivent rester compatibles avec les besoins de flexibilité et d'orientation vers le marché.

L'assise théorique pour la planification du RTE-T devrait être considérablement élargie et prendre en compte tous les paramètres susceptibles de favoriser le transfert modal des transports de la route vers le rail, afin de répondre aux besoins en infrastructures et services dans les différents secteurs du transport.

« Cette approche aura pour but principal,

- au départ, de mieux utiliser les capacités des infrastructures existantes,
- à plus long terme, de s'adapter à l'évolution des besoins en infrastructures, en fonction de la croissance de la demande.
- Enfin d'autoriser une plus grande souplesse du concept de projet d'intérêt commun, permettant ainsi de réagir à des évolutions des marchés qui sont actuellement difficiles à prévoir.

Un lien direct serait établi entre

- les objectifs de la politique des transports de la Communauté (notamment la promotion du **caractère durable** du transport de marchandises et de voyageurs)
- et sa politique des infrastructures; »

De cette manière, la planification du RTE-T serait orientée vers son objectif principal qui est de servir de base à des services de transport qui répondent aux objectifs communautaires établis.

« Elle pourrait aussi évoluer au cours du temps, assurer l'intégration optimale de toutes les infrastructures (traditionnelles et intelligentes) et l'interconnexion entre modes, et servir de vecteur d'innovation, au niveau tant technologique qu'organisationnel.

Cette approche pourrait aussi être utilisée comme base pour le déploiement de diverses approches innovantes, par exemple en matière de tarification des transports. »

9. les modes de financement

Q9.01 Comment déterminer les besoins financiers à court, moyen et long terme du RTE-T dans son ensemble?

« Si le réseau global est maintenu, son achèvement engendrera d'immenses conséquences financières. Les instruments financiers communautaires sous leur forme actuelle n'ont pas permis de terminer tous les projets entièrement et dans les délais. D'où la nécessité d'établir une programmation plus précise, plus cohérente avec les moyens sans perdre de vue les objectifs.

Les objectifs de mise en œuvre et les estimations des coûts figurant dans les orientations relatives au RTE-T, qui couvrent habituellement une période de 15 à 20 ans, pourraient être répartis en perspectives à court, moyen et long terme. ...

Jusqu'ici, la réalisation du RTE-T a été **marquée par d'énormes suppléments de coûts**. Ceux-ci ont diverses raisons: conditions géologiques difficiles, défis techniques, modifications du tracé sous la pression de l'opinion publique, incertitude dès le départ quant aux normes de capacité, mesures destinées à assurer le respect de la législation en matière d'environnement ou mesures volontaristes en faveur de l'environnement, retards dans l'exécution et divers autres problèmes. **Fixer les normes de capacité du RTE-T** lors de la planification ainsi que le **renforcement des procédures de contrôle** pourrait réduire les incertitudes en la matière.

La mobilisation des acteurs est nécessaire pour ne pas laisser de côté des éléments conditionnant la cohérence et l'efficacité opérationnelle des solutions.

La mise en œuvre de la législation communautaire en matière de tarification de l'usage des infrastructures et d'internalisation des coûts externes devrait offrir de nouvelles possibilités aux États membres pour mieux gérer les capacités disponibles et optimiser le système de transport, mais aussi pour financer de nouvelles infrastructures et technologies. »

Q9.02 Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T?

No comment

10. La mobilisation des financements

Q10.01 Comment aider les États membres à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité?

Q10.02 Faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures? Si oui, comment?

No comment

11. Instruments financiers communautaires de soutien à la mise en œuvre du RTE-T

Q11.01 Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants?

Q11.02 De nouveaux instruments (notamment «innovants») sont-ils nécessaires? Comment l'utilisation combinée de fonds issus de diverses ressources communautaires pourrait-elle être rationalisée dans le cadre du soutien à la mise en œuvre du RTE-T?

No comment

12. Instruments non financiers communautaires de soutien à la mise en œuvre du RTE-T

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

« Faut-il maintenir la notion de corridor ? Ce type d'approche de «coordination par corridor» pourrait permettre de bénéficier de la participation de toutes les parties intéressées (fournisseurs d'infrastructures, exploitants, usagers et autorités locales et régionales) pour élaborer des solutions qui soient acceptables pour tous et réalisables du point de vue technique, économique et financier. »

C'est surtout au niveau régional que le partage des trafics, les problèmes de nuisances liées aux trafics existants, mais aussi aux nouvelles infrastructures et les retombées économiques ont les retombées les plus nuisibles. Les régions ne s'y trompent pas, en s'impliquant fortement dans le soutien comme dans l'opposition aux grands projets inscrits dans les politiques de corridors, et notamment aux tronçons transfrontaliers, particulièrement aux projets de tunnels de base transalpins.

La création d'un niveau supplémentaire de subsidiarité en matière de politique de transfert modal, à l'échelon interrégional, pour autant qu'il soit transnational, (l'Euro-région Alpes-Méditerranée, par exemple) pourrait contribuer à réduire les cloisonnements nationaux, à contenir les surenchères régionales et à associer les opérateurs et partenaires concernés au management du transfert modal.

Les Euro-régions pourraient concourir à donner une impulsion majeure et servir de médiateur entre intérêts régionaux et Communautaires en assumant un rôle de coordination des intérêts des acteurs impliqués.

Elles pourraient également assumer un rôle de chef de file dans la coordination et dans la médiation mutuelle entre les politiques de la Commission Européenne et ses acteurs sur le territoire. Elles pourraient soutenir *« des projets partant de la base tournés vers les besoins des entreprises, tels que le fret ferroviaire... »*

« Pour que ces solutions soient durables, elles devraient englober toutes les composantes concernées des infrastructures (par exemple, dans le cas des corridors de fret ferroviaire: suppression des goulets d'étranglement, mise en place de terminaux intermodaux, liaisons avec les ports, équipements ERTMS et STI). »

Le management du transfert modal, comme objet central de la planification des politiques de transport, permettra de mettre sur le même plan et de coordonner, en termes de priorités, les actions de court terme, de moyen terme, et de long terme. Il permet également une adaptation permanente des moyens en fonction des résultats obtenus.

Alors que la problématique des infrastructures concerne essentiellement les autorités politiques, la mise en œuvre d'une politique de gestion du transfert modal peut et doit associer les acteurs économiques, opérateurs de transports publics et privés concernés par l'amélioration des infrastructures et des systèmes logistiques, usagers des transports, pour les services de voyageurs et surtout pour le fret. Cette concertation permettra d'élaborer les dispositions les plus efficaces et les mieux adaptées à la prise en compte des objectifs du transfert modal.

« Aux fins du financement communautaire, ces projets pourraient être considérés comme une nouvelle forme de «projet européen», qui devrait être traitée comme un tout et non recevoir un financement morcelé tels que les projets transalpin et transpyrénéen. Dans ces derniers cas, le recours à des solutions intermédiaires en matière d'infrastructures pourrait contribuer à améliorer le montage économique de l'ensemble du projet. »

Towards a Better Integrated Trans-European Transport Network at the Service of the Common Transport Policy

Meta Informations	
Creation date	30-04-2009
Last update date	
User name	null
Case Number	959500702551012009
Invitation Ref.	
Status	N

Background of the respondent	
Country of residence	France
Region: Please write down the name of your region (using as base the NUTS 1 or NUTS 2 classification system as relevant, for details see http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:039:0001:0037:EN:PDF)	Espace Alpin
TEN-T components/major infrastructure most involved with (you can choose more than one)	Co-modal
Name:	Pierre Moreau
Name of your organisation	CIPRA-Commission Internationale pour la Protection des Alpes
Type of involvement in the TEN-T/major transport infrastructure matters	NGO

Green Paper Questionnaire	
Q01.- Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q02.- Should the comprehensive network be maintained or abandoned, and what advantages and disadvantages would either approach involve? Could the respective disadvantages be overcome, and if so by what means?	YES - the comprehensive network should be maintained
Please justify your choice by answering the sub-questions of Q02 as comprehensive as possible	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Please allocate the advantages as described above to the following categories:	Important for access function and territorial cohesion Basis for a broad range of transport policy objectives (Help: rail interoperability, road safety etc.) Broad reflection of national infrastructure planning Others (please specify above)
Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:	Truly European planning is hardly possible Community instruments are insufficient to allow full network implementation Community added value of many projects of common interest is questionable Community action lacks visibility Others (please specify above)
Q03.- Would a priority network approach be better than the current priority projects' approach? What would be the advantages and disadvantages of either approach, and how should it be developed?	YES - The priority network approach would be better than a priority projects approach

<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q03 as comprehensive as possible</p>	<p>Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org</p>
<p>Please allocate the arguments described above to the following categories:
 - Advantages of priority network approach (compared to priority projects approach)</p>	<p>More rational planning approach at European level, including the possibility for coverage of network benefits Better focussed projects of common interest Possibility for coverage of all modes Coherence between instruments (financial and other) necessary for full network implementation and planning objectives as challenge for future TEN-T policy Possibility for coverage of nodes and inter-modal connections Enhanced possibilities for "environmental optimisation" Possibility of better reflection of major European traffic flows and Cohesion objectives Others (please specify above)</p>
<p>Disadvantages of priority network approach (compared to priority projects approach)</p>	<p>Others (please specify above)</p>
<p>Elements that should be taken into account in the development of a priority network approach (planning method)</p>	<p>Traffic flows Interoperability and infrastructure standards Social, economic and geographical cohesion Environmental protection / climate change Intelligent transport systems and new technologies (infrastructure and vehicles) Implementation capacities Inter-modal connections Harmonized cost-benefit analysis Connections between long distance transport and local transport / urban nodes Others (please specify above) Links to third countries</p>
<p>Q04. - Would the flexible approach to identifying projects of common interest, as proposed with the "conceptual pillar", be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?</p>	<p>YES - a flexible approach would be appropriate</p>
<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q04 as comprehensive as possible</p>	<p>Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org</p>
<p>Please allocate the advantages, as described above, to the following categories:</p>	<p>Allows to incorporate into TEN-T infrastructure-relevant aspects of a wide range of common transport policy measures on a "rolling basis" Allows to promote measures that stimulate efficient infrastructure use along TEN-T axes through several Member States or at Europe-wide scale (e.g. measures that may involve infrastructure works of smaller scope and are not reflected in major projects' maps; may cover actions like Green corridors or rail freight corridors; ITS applications) Allows for flexibility where necessary to facilitate the development of commercially viable services Others (please specify above)</p>

Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:	Others (please specify above)
How could the "conceptual pillar" be best reflected in planning at Community level?	Through objectives and criteria set out in the TEN-T Guidelines
Q05.- How can future challenges in the sectors of waterborne and air transport (especially ports, inland waterways and airports) as well as of freight logistics be best taken into account within the overall concept of the future TEN-T development? Do different requirements for freight and passenger transport require different treatment in the TEN-T policy? What further aspects relating to different transport sectors / common transport policy issues should be given attention?	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q06.- How can Intelligent Transport Systems in all modes, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q07.- Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?	YES - the current concept of the infrastructure project of common interest should be widened.
Please justify your choice, and describe how such a widened concept should be defined.	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q08.- Would a core network (bringing together a priority network approach as referred to in Q3 and a conceptual pillar as referred to in Q4) be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?	YES - a core network approach would be feasible.
Please justify your choice by answering the sub-questions of Q08 as comprehensive as possible	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
To which categories would you allocate the main advantages?	<p>Strengthening the European planning approach</p> <p>Capturing benefits of a network</p> <p>Strengthening the network planning methodology</p> <p>Combining the "traditional" infrastructure approach (essentially priority network) and a more flexible "conceptual" approach</p> <p>Integrating transport infrastructure and transport policy developments in the best possible way</p> <p>Establishing a strong basis for concentration of Community support (financial and non-financial)</p>
To which categories would you allocate possible disadvantages?	

What basis could be used for its conception?	Best practice from national methods (please specify above) New research (please specify above) Other (please specify above)
Which are the three aspects that need to be given highest priority in the core network development method?	Climate change and other environmental objectives Most efficient infrastructure use Economic sustainability
Q09.01- How can the financial needs of TEN-T as a whole - in the short, medium and long term - be established?	no opinion
Q09.02.- What form of financing - public or private, Community or national - best suits what aspects of TEN-T development?	No opinion
Q10.01- What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility?	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q10.02. - Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?	No opinion
Q11.01- What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments used for TEN-T? (TEN-T budget, Cohesion Fund, ERDF, EIB loans)?	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q11.02.- Is there a need for new financial instruments (including "innovative" instruments)?	No opinion
Q12.01.- How could existing non-financial instruments be improved?	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q12.02.- Which new non-financial instruments should be introduced, for what reason?	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Please classify your proposal above:	Other
Q13.- Which of the options for developing the TEN-T is the most suitable, and for what reason?	Option C: Dual layer: comprehensive network and "core network"
Please justify	Voir le document PDF: CIPRA-commission internationale pour la protection des Alpes-Réponse à la consultation sur le Livre Vert de la politique Européenne des transports www.cipra.org
Q14.- Would you like to make any further comment or proposal?	