



**Joint contribution  
of the Conference of Atlantic Arc Cities-CAAC  
and the Atlantic Arc Commission Transport Group-AATG**

**Submission to the consultation process opened by the DG of  
Energy and Transport of the European Commission  
concerning the Green Paper on the TEN-T  
Policy Review - COM (2009) 44 final**

**SUMMARY OF BACKGROUND ELEMENTS AND TEN-T POLICY ORIENTATIONS SINCE 2004**

The European Commission, in the presence of Antonio Tajani, a vice-president of the Commission as well as European Commissioner for Transport, launched an extensive review of the Trans European Transport Network (TEN-T) in October 2008, which has led to the presentation of the Green Paper on the TEN-T in February 2009.

This review must make possible new political and economic perspectives in order to respond to the challenges raised by climate change, economic growth, and economic and social cohesion, in addition to strengthening Europe's international role. Based on 15 years of TEN-T experience and with a view to these new challenges, the Commission sets targets and proposes options for the future development of the TEN-T.

Until April 30 2009, the Commission is asking a wide range of agents for their opinion on these proposals, before deciding on legislative proposals and other measures to take. The Commission expects to carry out a review of the TEN-T guidelines as one of the major legislative proposals arising from the Green Paper.

Since 2004, the Atlantic Arc has been involved in several projects aimed at achieving two main goals: to improve the North-South road and rail connections in the Atlantic corridor, and to play a part in reducing CO<sub>2</sub> emissions. Of the 30 top-priority projects for the TEN-T, five relate to continental Europe and two are concerned with the United Kingdom and Ireland:

- High-speed rail axis in South Western Europe (Paris-Bordeaux-Lisbon-Madrid-Vitoria)
- Multimodal axis linking Portugal/Spain with the rest of Europe (mainly road, already executed)
- Paris-Madrid Sines/ Algeciras freight railway axis - (third Trans-Pyrenean corridor)
- Interoperability of the Iberian Peninsula high-speed lines
- Motorway of the Sea for Western Europe
- Rail axis linking Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Ireland)
- Main West Coast line in the United Kingdom

Due to the challenges of competitiveness, attraction and social cohesion, the Atlantic Arc cities and regions must be fully connected to the major European transport networks by 2030.

The Atlantic Area, apart from lagging behind capital regions in terms of development, is characterised by its relatively high degree of heterogeneity, especially between the North and South. It is supported by a network of medium-sized cities and is the main Europe seafront.

With this background, the Conference of Atlantic Arc Cities and the Transport Group of the Atlantic Arc Commission within the Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe-CPMR, have joined forces to respond to the Commission in relation to the publication of the TEN-T Green Paper. In line with their role in economic growth and strengthening social and territorial cohesion, the cities and regions must play a key role in the definition and development of a new model for trans-European transport networks.

## INTRODUCTION

---

1. The Atlantic agents applaud the publishing of the Green Paper on the revision of the trans-European transport networks. This review is highly important because it relates to a context in which **access to transport has become an essential condition for the development of the regions.**
2. While the Green Paper proposes broad strategic and conceptual guidelines, its review is especially resonant given the current circumstances:
  - **The economic crisis** in Europe demands a response from the European Union through support in major policy areas, of which transport network policies are one.
  - European citizens are questioning the priorities and *raison d'être* of the European Union. Thus it is timely to **reaffirm the strength of the European project's values** (social, environmental and economic) **and the fundamental involvement that the European Union aspires to have in this field.**
3. **The aim of this joint contribution is to offer, from the Atlantic Area as a whole, a conceptual focus on the major challenges that the review of the TEN-T must respond to.** This position is closely linked to the contribution made to the Green Paper on territorial cohesion and the major principles which the cities and regions of the Atlantic Arc adhere to. With respect to this, the TEN-T review must be a policy that enables the conceptual principles of territorial cohesion to be put into practice. That is:
  - **Solidarity among the different territorial levels with a view to reducing developmental differences** between (both at a domestic and European level) and within regions and cities, in order to favour the balanced and sustainable development of European territory.
  - **Equal access to services** (transport infrastructure, education and culture, health, environmental quality, energy, water, etc.) **for all European citizens regardless of geographic location with the same standards of quality.** A cohesive territory becomes integrated through flows of people, goods, services, information and knowledge that give it a strong ability to adapt to changes and occasional crises that may impact on it. In this context, the criteria of accessibility, understood in a broad sense (transport, IT and communications, services of common interest), become paramount.

4. **The review of the TEN-T is of key strategic importance for the Atlantic Arc and must incorporate European-scale policy goals.** The most optimistic scenarios promoting cohesion over competition forecast that the majority of the Atlantic coast regions will remain excluded from the most economically powerful parts of the EU, whose centre of gravity is tending to shift further east within the European continent. There is therefore a clear risk of marginalisation for this European "Land's End". Connecting the Atlantic Arc is therefore **a challenge** that must be posed, defended and supported at European Union level in the light of the risk of deepening social and economic differences with the rest of Europe.

## **I. THE TEN-T REVIEW MUST SERVE THE CONSTRUCTION OF AN EUROPEAN PROJECT MORE AMBITIOUS**

---

Mobility of goods and people that respects the principles of sustainable development is a basic factor for growth, attraction and social and economic cohesion. In this sense, the TEN-T review must give rise to policies that make possible organisational strengthening at several levels.

1. The policies of the trans-European transport network have essentially tried to:
  - Provide the infrastructure necessary for the smooth operation of the internal market and to achieve the objectives of the Lisbon strategy,
  - Help to guarantee accessibility and reinforce social and territorial cohesion,
  - Integrate environmental protection in order to promote sustainable development.

Since 1996, the sum of €400 billion has been invested. This investment has helped to carry out a large number of projects of common interest, to interconnect networks nationally and overcome the technological barriers that exist in crossing some national borders.

According to the European Commission, the breadth of the objectives has made it difficult to evaluate the value which has been added at EU level. The Commission considers that now is the moment to ask why the objectives have only been partially achieved, and as well to investigate if the guidelines for the development of the trans-European transport network were appropriate.

► **All of this justifies the execution of a fundamental review of the TEN-T, going further than a simple examination and, perhaps, an updating of the broad lines of priority plans and projects.**

2. **The objectives of the new TEN must be adapted to the different EU treaties and objectives.** In this regard, the Trans-European networks contribute to the carrying out of multiple objectives: those of the interior market, the goal of social and economic cohesion to benefit all citizens, support for regional and local economic operators, in particular thanks to EU action aimed at promoting interconnection and interoperability of national networks and access to these networks.
3. Transport is a paramount question due to the Atlantic Area's peripheral situation. Port and airport infrastructures, air and maritime services (Short Sea Shipping) as well as multimodality must be adapted to traffic that is continually evolving. In particular, the Atlantic agents are pleased with the progress made towards establishing an integrated EU maritime policy.

► **The Atlantic Area must be strengthened as a result of the TEN-T review, based on the carrying out of structural projects needed to develop transport and the Atlantic Area itself.**

4. The new TEN-T must support the development of the Atlantic Area and, more generally, of peripheral spaces in their integration with the rest of Europe. Thus, the future European network must allow the cities and regions of the Atlantic Arc to connect to the European transport network in line with four major principles:
  - a. **Respect for the European principle of territorial cohesion** (balanced and lasting development of the territory) as set forth in the Treaty of Lisbon in process of ratification and which affects all EU policies, among them transport policy.
  - b. **Promote infrastructural equity** and improve the connectivity of remote regions, in particular those high dependent from road transport (for passengers and freight). Environmental objectives and priority development of rail and maritime transport must be compatible with the objective to avoid a higher level of peripherality in remote regions.
  - c. **Support for the specific aspects of the Atlantic Arc** (in particular, the role of medium sized cities and regions in territorial development) and the necessary connection of this space with the rest of Europe in order to avoid a marginalisation effect.
  - d. **Launch the concept of policentricity in the Atlantic Area**, for instance: in Irish Sea, English Channel, Bay of Biscay and maritime area of Galicia-Portugal, a set of multimodal, interregional and international links could notably improve economic development and regional competitiveness in the area.
5. A condition for the application of the cardinal principle of free circulation of persons and goods, based on the 1957 Treaty of Rome, the opening of the large transport markets on a Europe-wide scale has the consequence of stimulating development, but also creating **new frontiers** for overall transport use in Europe. Among these, rail transport, based on national technical specifications which are difficult to synchronise quickly and also steeped in national culture, is the mode which faces the most obstacles in integrating a European dimension and in taking full advantage of the opportunity available.
 

► **The emergence of environmental and climatic concerns, in which Europe has decided to take a leading world role through its commitment to respect the Kyoto Protocol, its creation of an ambitious Climate Plan and of a carbon emissions trading market, means that rail transport has been conferred with a new modernity and a top-level strategic role.**
6. **The new TEN-T and its launch policies must be a true tool to improve competitiveness with respect to road transport, developing an alternative network for passengers and freight.** The objectives with regard to climate change must be central in the new TEN-T policies and reflect a true European focus. By means of a process integrating economic aspects and environmental objectives, the future of the TEN-T should be oriented clearly towards the creation of an efficient transport offer, co-modality services for passengers and freight, and support for innovation in accessibility to information.
 

► **A specific proposal for the future plan: reinforce the dynamics of the current TEN-T project in the Atlantic Area proposing its connection to the central European networks (to the Duisburgo-Berlin-Varsovia corridor up to the Belarus frontier, and to the corridor which connects Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest up to the Ukraine frontier), and the high-speed connection between London and South Wales and Ireland.**
7. The economic growth of Europe and the creation of employment depend on the competitiveness of the regions and cities, as such, on their ability to establish good transport connections with other parts of the world. Due to its capacity to generate commercial and passenger flows, as well as its support for the development of large infrastructures, **the TEN-T policies play a part in the economic growth of Europe.**

► **Three conditions are fundamental in the EU's intervention:**

- a. The definition of an organised infrastructure network based around a central network and a secondary network
- b. Support for technological innovation as an element that favours the appearance of new services for the population, the development of economic sectors and the interoperability of networks.
- c. Support for the organisation of a "supply chain" at European level based more specifically on the strengthening of maritime-rail **co-modality**.

## **II. A TEN-T THAT FAVOURS INTERMODALITY AND AN INTEGRATED EUROPEAN TRANSPORT OFFER**

---

1. The advantages of a European network must make it possible to capture and distribute flows in the points of origin and destination respectively. To this end, the TEN-T must facilitate, by means of a "priority" network, the connections with regional networks. In this regard, the activity report by the European coordinator for the South-Western rail axis emphasises that the "optimal functioning of the axis mentioned must be supported by coherent transport policies".

► **The major corridors must be mutually interconnected by logistic platforms as well as being linked to secondary or regional networks in order to maximise the effectiveness of EU intervention.**

2. The maintenance of an overall European network is necessary in order to create a hierarchy and enable the development of national networks. However, the definition of this overall network must not just be limited to existing flows and economic criteria, but must also allow other EU and regional criteria to be taken into account with regard to territorial planning and multiplier effects.

► **In this regard, the new networks must take into account the specific needs of both freight and passenger flows.**

3. The definition of projects of common EU interest must be developed to take into consideration different criteria that are not exclusively macroeconomic. The CAAC and the AATG propose that cities, especially those with a port, an airport or a regional rail station (with international, national and regional rail services), should be considered as "multimodal nodes" and, as such, should be included in the criteria for the identification and development of networks. This implies an expansion of the selection criteria for the territories to receive assistance, which must not be limited only to areas of high density.

► **It should be possible to classify the urban network as a "guiding principle" of the future network.**

4. **Development of the intermodality for the Motorways of the Sea and for the Atlantic ports** organising and developing the coastal trade and **land connections (in particular rail freight)**. Rail freight transport associated with the TEN-T has begun to bear fruit, with forecast growth of 34% between 2005 and 2020.
5. The TEN-T review must allow the introduction of truly co-modal services and structures with the goal of providing solutions that will overcome problems such as congestion or increasing carbon dioxide emissions. Its connection with the Motorways of the Sea deserves more attention in order to favour internal exchanges, as well as to take the fullest advantage of the Atlantic Coast as an entry way into Europe.

► In this regard, two principles must be integrated into the reflections and the definition of the new TEN-T planning scheme with regard to logistics:

- a. **Consideration of saturation in the North-South axis of the Atlantic coast, which leads to improving connections from the Atlantic coast towards the East** via a network that complements the basic network and existing corridors.
- b. **Development of capillarity for freight corridors by supporting the appearance of intermediate logistical poles** which allow regional and territorial flows to be grouped together and thus connected with the major rail axes.

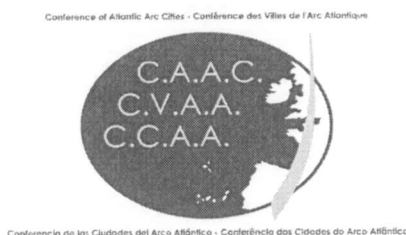
### III. MEANS AND METHOD

---

1. **A broader space is seen to be necessary for the proposals and the territorial organisation in the process of developing the European TEN-T plan.** Although the role of the Member States in the definition of the projects of common interest is clearly recognised, it would also be beneficial for the European Union to recognise the roles of Parliament, the cities and the regions in the next phase of proposal and territorial organisation.

► **The CAAC and the AATG consider that the third development option proposed (Comprehensive network and Core network) is the most suitable** for the introduction of a new policy associated with the development of trans-European transport networks, **as long as this option guarantees:**

- a. **the definition of homogeneous, balanced and clear criteria and objectives (in the conceptual pillar of Core network) for the identification of projects in the European regions,**
  - b. **the introduction in the future European network of a new project of Community interest linking the Atlantic Coast to the Central Europe,**
  - c. **the improvement of communications at regional level**
  - d. **and the participation of cities and regions in both the planning and the execution of the networks.**
2. As well as the political and technical obstacles to competitiveness in the rail sector, - a less reliable and flexible mode than road transport - the current financing of rail investments can be seen to be insufficient to achieve a level of competitiveness comparable with road transport. Loans made to the trans-European transport network in the 2006-2013 period total €8.3 billion, compared to the €21 billion requested.  
  
► Consequently, the Commission must promote better coordination among Member States, but above all, **the Commission needs the European Union to define a position that gives greater stimulus to the financing of infrastructure networks.** This position requires a prior increase in budget allocation and a redefinition of the tools and methods of financial participation in the European Union.



**Contribution conjointe  
de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique CVAA  
et le Groupe Transports de la Commission Arc Atlantique-GTAA**

**Réponse à la consultation publique  
de la DG Energie et Transports de la Commission Européenne  
en vue de la publication du Livre Vert  
sur les RTE-T – Un réexamen des politiques - COM(2009) 44 final**

**RAPPEL DES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ET DES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DES  
RTE-T DEPUIS 2004**

---

La Commission Européenne, en présence d'Antonio Tajani, vice-président de la Commission et commissaire européen chargé des transports, a lancé en octobre 2008 un vaste processus de révision du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui a abouti à la présentation d'un Livre Vert sur la RTE-T en Février 2009.

Cette révision doit permettre de donner de nouvelles perspectives politiques et économiques pour répondre aux défis du changement climatique, de la croissance économique, de la cohésion économique et sociale ainsi que le renforcement du rôle international de l'Europe. Sur la base de 15 années d'expérience avec les RTE-T et à la lumière de ces nouveaux défis, la Commission fixe des objectifs et propose des options pour l'avenir du développement des RTE-T.

Elle sollicite jusqu'au 30 avril l'avis d'un large éventail d'acteurs sur ses propositions avant de se prononcer sur les propositions législatives et autres mesures à prendre. La Commission prévoit, comme l'une des principales propositions législatives à suivre du processus du Livre vert, une révision des orientations des RTE-T.

**Depuis 2004, l'Arc Atlantique est concerné par plusieurs projets** qui doivent contribuer à atteindre deux objectifs majeurs : améliorer les connexions routières et ferroviaires Nord-Sud de la façade atlantique et participer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Parmi les 30 projets retenus, 5 projets concernent la partie continentale et 2 plus spécifiquement la Grande-Bretagne et l'Irlande :

- L'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe (Paris-Bordeaux-Vitoria-Madrid-Lisbonne)
- L'axe multimodal Portugal/Espagne-reste de l'Europe (axe routier, déjà exécuté)
- L'axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras-Madrid-Paris (troisième traversée transpyrénéenne)
- L'interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la péninsule Ibérique
- Les autoroutes de la mer de l'ouest de l'Europe
- L'axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irlande)
- La ligne principale de la côte ouest en Grande-Bretagne

Conscients de ces enjeux de compétitivité, d'attractivité et de cohésion sociale, l'Arc Atlantique et plus particulièrement ses villes doit être d'ici 2030 pleinement raccordé aux grands réseaux européens de transports.

L'espace atlantique, outre les larges écarts de développement vis-à-vis des régions capitales de chaque État, est caractérisé par une hétérogénéité relativement importante, notamment entre le Nord et le Sud mais s'appuie sur un maillage de villes moyennes et constitue la principale façade maritime européenne.

C'est dans cette optique que la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique et le Groupe Transports de la Commission Arc Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes d'Europe-CRPM se sont associés pour apporter leur réponse à la Commission en vue de la publication du Livre Vert sur les RTE-T. Au regard de leur rôle dans la croissance économique et dans le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, les villes ont une fonction majeure à jouer dans la définition et le développement d'un nouveau schéma des réseaux transeuropéens de transports.

## INTRODUCTION

---

1. Les acteurs atlantiques saluent la publication du Livre Vert sur la révision des réseaux transeuropéens de transports. Cette révision est d'autant plus importante qu'elle s'inscrit dans un contexte où **l'accès au transport est devenu une condition essentielle au développement des territoires**.
2. Si ce Livre Vert soulève des orientations stratégiques et conceptuelles, cette révision trouve une résonance particulière dans l'actualité :
  - **La crise économique** que traverse l'Europe doit trouver des réponses dans l'appui de l'Union européenne autour de grandes politiques. Celle des réseaux de transports en est une.
  - Les citoyens européens s'interrogent sur les priorités et la raison d'être de l'Union européenne. Le moment est donc propice pour **réaffirmer la force des valeurs** (sociales, environnementales et économiques) **du projet européen et l'implication majeure que l'Union Européenne souhaite avoir dans ce domaine**.
3. **L'ambition de cette contribution est d'apporter d'une voix commune pour l'espace atlantique un éclairage politique sur les grands enjeux auxquels la révision du RTE-T devra répondre.** Cette position est étroitement liée à la contribution relative au Livre Vert sur la cohésion territoriale et aux grands principes défendus par les villes et les régions de l'Arc Atlantique. Dans ce sens, la révision du RTE-T doit être une politique d'appui à la concrétisation des grands principes inhérents au concept de cohésion territoriale. C'est-à-dire :
  - **Solidarité entre les différentes échelles du territoire visant une réduction des écarts de développement** entre les régions (aussi bien au niveau européen que national) ainsi qu'au sein des régions (entre les territoires infra régionaux et au sein de ceux-ci) et des villes, au profit d'un développement équilibré et durable du territoire européen.
  - **Egalité d'accès de tout citoyen européen aux services** (infrastructures de transport, éducation et culture, santé, qualité environnementale, énergie, eau, etc.) **quelle que soit sa situation géographique avec la même qualité**. Un territoire cohésif est traversé de flux de personnes, de biens, de services, d'information et de connaissance qui permet une forte adaptabilité aux changements et aux crises éventuelles susceptibles de frapper un territoire. Dans ce contexte, le critère d'accessibilité entendu dans un sens large (transport, technologie de l'information et de la communication, services d'intérêts généraux) est de ce fait primordial.

4. **La révision du RTE-T revêt une importance stratégique pour l'Arc Atlantique et doit traduire une ambition politique à l'échelle Européenne.** Les scénarii les plus optimistes qui privilégient la cohésion sur la compétitivité démontrent qu'une majorité de Régions de la façade atlantique resteront en marge de la partie de l'UE la plus performante économiquement et dont le centre de gravité tend à se déplacer vers l'Est du continent européen. Il existe donc un risque certain de marginalisation pour ce Finistère européen. Le raccordement de l'Arc Atlantique est donc **un enjeu** qui doit être porté, défendu et soutenu à l'échelle de l'Union Européenne au risque de creuser des écarts sociaux et économiques avec le reste de l'Europe.

## **I. LA RÉVISION DU RTE-T AU SERVICE DE LA RELANCE D'UN PROJET EUROPEEN PLUS AMBITIEUX**

---

Une mobilité des biens et des personnes dans le respect d'un développement durable est un facteur de croissance, d'attractivité et de cohésion sociale et économique majeur. Dans ce sens, la révision du RTE-T doit donner lieu à une politique permettant le renforcement d'une organisation à plusieurs niveaux.

1. La politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a essentiellement visé :

- à fournir l'infrastructure nécessaire pour le bon fonctionnement du marché intérieur et pour les objectifs de la stratégie de Lisbonne,
- à aider à assurer l'accessibilité et renforcer la cohésion sociale et territoriale,
- à intégrer la protection de l'environnement en vue de promouvoir le développement durable.

Depuis 1996, 400 milliards € ont été investis. Cet investissement a contribué à réaliser un grand nombre de projets d'intérêt commun, l'interconnexion nationale des réseaux et à surmonter les barrières technologiques pour traverser certaines frontières nationales.

Pour la Commission européenne, ces objectifs assez larges ont rendu difficile la mesure de la valeur ajoutée communautaire. La Commission estime donc que ce n'est pas seulement le temps de demander pourquoi les objectifs n'ont été que partiellement atteints, mais aussi de savoir si ces lignes directrices pour le développement du réseau transeuropéen de transport étaient pertinentes.

► **Tout cela justifie la réalisation d'une révision fondamentale du RTE-T, plutôt que d'un simple examen et, éventuellement, mettre à jour les grandes lignes des plans et des projets prioritaires.**

2. **Les objectifs du nouveau RTE devront être en adéquation avec les différents traités et objectifs communautaires.** Dans ce sens, les réseaux transeuropéens contribuent à la réalisation de multiples objectifs : ceux du marché intérieur, une ambition sociale et économique de cohésion au bénéfice de tous ses citoyens, un soutien aux opérateurs économiques et régionaux et locaux, notamment par l'action communautaire visant à promouvoir l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux, et l'accès à ces réseaux.
3. Le transport est une question prépondérante au vu du caractère périphérique de l'espace atlantique. Les infrastructures portuaires et aéroportuaires, les services maritimes (Short Sea Shipping) et aériens ou la multi-modalité doivent s'adapter à un trafic en perpétuelle évolution. Les acteurs atlantiques se félicitent notamment de l'avancée vers l'instauration d'une politique maritime intégrée de l'UE.

► **L'espace atlantique doit être renforcé dans le cadre de la révision de la RTE-T, sur la base de projets structurants nécessaires au développement du transport et de l'espace atlantique.**

4. Le nouveau RTE-T devra soutenir le développement de l'espace Atlantique et plus largement des espaces périphériques dans leur intégration au reste de l'Europe. Ainsi, le futur réseau européen devra permettre aux villes et aux régions de l'Arc Atlantique d'être connectées au réseau européen de transport au regard de quatre grands principes :
  - a. **Respecter le principe européen de cohésion territoriale** (développement équilibré et durable du territoire) inscrit dans le Traité de Lisbonne en cours de ratification et qui s'impose à l'ensemble des politiques communautaires, parmi lesquelles la politique des transports.
  - b. **Promouvoir le principe de l'équité infrastructurelle** et améliorer la connectivité des régions les plus périphériques qui dépendent largement du transport routier (pour les voyageurs et pour les marchandises). Les objectifs environnementaux ainsi que le développement prioritaire du transport ferroviaire et maritime **doivent par conséquent être compatibles avec l'objectif d'éviter une plus grande marginalisation des régions périphériques.**
  - c. **Soutenir la spécificité de l'Arc Atlantique (dont la place importante de ses villes moyennes dans le développement territorial)** et la nécessaire connexion de cet espace au reste de l'Europe afin d'éviter un effet de marginalisation.
  - d. **Introduire le concept de polycentrisme dans l'espace Atlantique**, par exemple : dans la mer d'Irlande, la Manche, la mer Cantabrique et l'aire maritime Galice-Portugal, un ensemble approprié de liaisons multimodales, interrégionales et internationales, pourrait contribuer de manière significative à son développement économique et à sa compétitivité régionale.
5. Condition de mise en œuvre du principe cardinal de liberté de circulation des personnes et des biens, à la base du Traité de Rome de 1957, l'ouverture des grands réseaux de transports à l'échelle européenne a pour conséquence d'en stimuler le développement mais aussi de constituer de **nouvelles frontières** pour l'ensemble des modes de transports européens. Parmi ceux-ci, c'est le chemin de fer, construit sur des bases techniques nationales, difficiles à harmoniser rapidement, mais aussi empreint de cultures nationales, qui enregistre le plus de freins à intégrer une dimension européenne et à saisir pleinement la nouvelle chance qui lui est offerte.
 

► **L'émergence de préoccupations environnementales et climatiques, dont l'Europe a décidé de prendre le leadership mondial à travers ses engagements de respect du Protocole de Kyoto, de la mise en place d'un Plan Climat ambitieux et d'un marché d'échanges des quotas de carbone, confère au transport ferroviaire une nouvelle modernité et un enjeu stratégique de tout premier ordre.**
6. Le nouveau RTE-T et sa politique de mise en œuvre devront être un **vrai outil de concurrence à la route en développant un maillage alternatif pour les voyageurs et le fret.** Les objectifs en matière de changement climatique devront être placés au centre de la future politique des RTE-T et refléter une approche réellement européenne. Par le biais d'un processus qui intègre l'économie et des objectifs environnementaux, l'avenir du RTE-T est clairement orienté vers une offre de transport efficace, des services de co-modalité pour les passagers et le fret et le soutien à l'innovation en particulier dans l'accès à l'information.
 

► **Une proposition concrète pour le futur schéma : renforcer la dynamique du projet RTE-T actuel dans l'espace atlantique en proposant sa connexion aux réseaux du centre de l'Europe (au corridor Duisbourg-Berlin-Varsovie jusqu'à la frontière Biélorusse, et au corridor reliant Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest jusqu'à la frontière ukrainienne), et l'extension du réseau européen à grande vitesse de Londres à South Wales et l'Irlande.**
7. La croissance économique de l'Europe et la création d'emplois dépendent de la compétitivité des régions et des villes et par conséquent de la capacité à bénéficier de bonnes liaisons de transport avec les autres parties du monde. De par sa capacité à générer des flux marchands et de voyageurs mais aussi dans le soutien au développement de grandes infrastructures, **la politique du RTE-T participe à la croissance économique de l'Europe.**

► **Trois conditions doivent dicter le socle d'intervention de l'UE :**

1. La définition d'un réseau d'infrastructures organisé autour d'un maillage central et secondaire
2. Le soutien à l'innovation technologique comme élément favorisant l'émergence de nouveaux services à la population, le développement de secteurs économiques et l'interopérabilité des réseaux.
3. Le soutien à l'organisation d'une « chaîne logistique » à l'échelle européenne en s'appuyant plus particulièrement sur le renforcement de la co-modalité (mer-fer).

## **II. UN RTE-T FAVORISANT L'INTERMODALITE ET UNE OFFRE EUROPEENNE DE TRANSPORT INTEGREE**

---

1. Les avantages d'un réseau européen doivent permettre de générer la captation et le rabattement des flux entre les points de départ et d'arrivée. A cet effet, les RTE-T doivent intégrer et soutenir autour d'un réseau « prioritaire », l'articulation avec les réseaux régionaux. A ce titre, le rapport d'activité du coordonnateur européen de l'axe ferroviaire Sud-Ouest de l'Europe souligne que « le fonctionnement optimal de l'axe doit s'appuyer sur une politique de transport cohérente ».

► **Les grands corridors doivent donc être reliés entre eux par des plateformes logistiques multimodales et connectés à des réseaux secondaires pour contribuer pleinement à l'efficacité de l'intervention de l'UE.**

2. L'affirmation d'un réseau global européen est nécessaire afin de hiérarchiser et permettre l'articulation des réseaux nationaux. Cependant, la définition de ce réseau global ne doit pas se limiter uniquement aux flux existants et aux critères « économiques ». Elle doit permettre la prise en compte d'une ambition communautaire en terme d'aménagement du territoire et des effets leviers.

► **En ce sens, les nouveaux réseaux devront prendre en considération les nécessités spécifiques aux flux de marchandises comme aux flux de passagers**

3. La définition des projets d'intérêt communautaire devra évoluer vers une prise en compte de plusieurs critères qui ne soient pas exclusivement macro-économiques. La CVAA et le GTAA proposent que les villes, notamment celles dotées d'un port, d'un aéroport ou d'une gare d'intérêt régional (captant des flux ferroviaires internationaux, nationaux et régionaux), soient considérées comme des « hub multimodaux » et intégrées en tant que tel dans les critères d'identification et de raccordement des réseaux. Cela implique un élargissement des critères d'éligibilité des territoires bénéficiant de l'aide, lesquels ne devraient pas se limiter exclusivement aux zones à forte densité.

► **Le maillage urbain devrait pouvoir s'inscrire comme un « principe directeur » du futur réseau.**

4. **Développer l'intermodalité pour les autoroutes de la mer et les ports de l'Arc Atlantique** en structurant et développant **le cabotage et les débouchés terrestres (plus particulièrement le fret ferroviaire)**. La partie fret du RTE-T a commencé à fournir des réponses dans le domaine du transport de marchandises, où la croissance attendue est de 34% entre 2005 et 2020.

5. La révision du RTE-T devra permettre l'introduction de véritables services et structures de co-modalité afin d'apporter des solutions pour surmonter des problèmes tels que la congestion, la hausse des émissions de dioxyde de carbone. Son articulation avec les autoroutes de la mer mérite une attention accrue pour favoriser les échanges internes mais aussi pleinement profiter de la façade atlantique comme une « porte d'entrée » de l'Europe.

► **Dans ce sens, deux principes devront être intégrés dans les réflexions et la définition du nouveau schéma de planification du RTE-T dans sa partie logistique :**

- a. Prise en compte des points de saturation et de faible performance sur les axes Nord-Sud de la façade Atlantique, ce qui soulève la question du développement et de l'amélioration du réseau existant d'une desserte de la façade atlantique des axes vers l'Est par un maillage complémentaire du réseau de base et des corridors existants.
- b. Développement de la capillarité des corridors de fret en soutenant l'émergence de pôles logistiques intermédiaires permettant de capter des flux des régions ou territoires traversés en les connectant aux grands axes ferroviaires.

### III. QUELS MOYENS ET METHODE ?

---

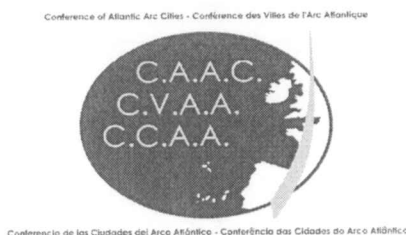
1. Il est jugé nécessaire de donner une place plus large aux propositions et à la concertation territoriale dans le processus d'élaboration du schéma européen de la RTE-T. Si le rôle des Etats-membres dans l'identification des projets d'intérêt commun est clairement reconnu, il convient que l'Union Européenne reconnaisse également le rôle du Parlement, des villes et des régions lors de la prochaine phase de propositions et concertation territoriale.

► La CVAA et le GTAA considèrent que la troisième option de développement proposée (Réseau Global et Réseau Principal) est la plus adaptée à l'articulation d'une nouvelle politique de développement des réseaux de transports transeuropéens, à condition que cette option garantisse:

- a. la définition de critères et d'objectifs (dans le pilier théorique du Réseau Principal) homogènes, équilibrés et clairs pour le processus de désignation des projets dans les régions européennes,
- b. l'intégration dans le futur schéma européen d'un nouveau projet d'intérêt communautaire reliant la façade Atlantique au Centre de l'Europe,
- c. une amélioration des communications au niveau régional
- d. et la participation des villes et régions, aussi bien dans la planification que dans la réalisation des réseaux.

2. Outre les freins, de nature politique et technique à la compétitivité du secteur ferroviaire, jugé moins fiable et moins souple que la route, le financement actuel des investissements ferroviaires se révèle insuffisant à le hisser à un niveau de compétitivité comparable à la route. La dotation en crédits sur les Réseaux Transeuropéens de Transports a été de 8,3 milliards d'euros pour la période 2006-2013 contre 21 milliards demandés.

► A cet effet, le rôle de la Commission doit promouvoir une meilleure coordination entre les Etats membres mais surtout elle **nécessite que l'Union Européenne redéfinisse une position plus incitatrice dans le financement d'infrastructures réseau**. Cette position implique préalablement une augmentation de l'enveloppe financière dédiée et une redéfinition des outils et méthodes de participation financière de l'Union Européenne.



**Contribución conjunta  
de la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico-CCAA  
y el Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico-GTAA**

**Respuesta al proceso de consulta abierto por  
la DG de Energía y Transportes de la Comisión Europea  
con motivo de la publicación del Libro Verde  
de la RTE-T - Revisión de la política - COM(2009) 44 final**

**RECORDATORIO DE LOS ELEMENTOS DE CONTEXTO Y DE LAS ORIENTACIONES DE LA  
POLITICA DE LA RTE-T DESDE 2004**

---

La Comisión Europea, en presencia de Antonio Tajani, vicepresidente de la Comisión y comisario europeo de transportes lanzó en Octubre de 2008 un vasto proceso de revisión de la red transeuropea de transporte (RTE-T) que ha dado lugar a la presentación del Libro Verde de la RTE-T en Febrero de 2009.

Esta revisión debe permitir dar nuevas perspectivas políticas y económicas para responder a los desafíos del cambio climático, el crecimiento económico, la cohesión económica y social, además del refuerzo del papel internacional de Europa. Sobre la base de 15 años de experiencia de RTE-T y a la luz de estos nuevos desafíos, la Comisión fija objetivos y propone opciones para el futuro desarrollo de las RTE-T.

Hasta el próximo 30 de abril, la Comisión solicita la opinión a una amplia gama de agentes sobre estos planteamientos, antes de pronunciarse sobre las propuestas legislativas y otras medidas a tomar. La Comisión prevé, como una de las principales propuestas legislativas a partir del Libro Verde, una revisión de las orientaciones de la RTE-T.

Desde 2004, el Arco Atlántico se ha implicado en varios proyectos que deben contribuir a alcanzar dos objetivos principales: mejorar las conexiones viarias y ferroviarias Norte-Sur de la fachada atlántica, y participar en la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Entre los 30 proyectos prioritarios de la RTE-T, 5 conciernen a la parte continental y 2 específicamente a Gran Bretaña e Irlanda:

- Eje ferroviario de alta velocidad del Suroeste europeo (Paris-Bordeaux-Vitoria-Madrid-Lisboa)
- Eje multimodal Portugal/España- resto de Europa (fundamentalmente carretera, ya ejecutado)
- Eje ferroviario de mercancías Sines/ Algeciras- Madrid-París (tercer corredor transpirenaico)
- Interoperabilidad de las líneas de alta velocidad de la península Ibérica
- Autopista del Mar del Oeste de Europa
- Eje ferroviario Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irlanda)
- Línea principal de la costa Oeste de Gran Bretaña

Conscientes de los desafíos de competitividad, atraktividad y cohesión social, las ciudades y las regiones del Arco Atlántico deben estar plenamente conectadas a las grandes redes europeas de transporte de aquí al año 2030.

El espacio atlántico, además de por grandes diferencias de desarrollo respecto de las regiones capitales de cada estado, se caracteriza por una heterogeneidad relativamente importante, especialmente entre el norte y el sur, mientras que se apoya en una red de ciudades medianas y constituye la fachada marítima europea principal.

Desde este punto de vista, la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico y el Grupo de Transportes de la Comisión Arco Atlántico de la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas de Europa-CRPM se han asociado para dar respuesta a la Comisión con motivo de la publicación del Libro Verde de la RTE-T. De acuerdo con su papel en el crecimiento económico y en el fortalecimiento de la cohesión social y territorial, las ciudades y las regiones deben desempeñar una función esencial en la definición y el desarrollo de un nuevo esquema de las redes de transporte transeuropeas.

## INTRODUCCIÓN

---

1. Los agentes atlánticos celebran la publicación del Libro Verde sobre la revisión de las redes de transporte transeuropeas. Esta revisión es realmente importante al integrarse en un contexto donde **el acceso al transporte se ha convertido en una condición esencial para el desarrollo de las regiones.**
2. Si bien el Libro Verde propone orientaciones estratégicas y conceptuales, su revisión encuentra una resonancia particular en la actualidad:
  - **La crisis económica** que atraviesa Europa debe encontrar respuesta en el apoyo de la Unión Europea en torno a grandes políticas, de las que la política de redes de transporte es una.
  - Los ciudadanos europeos se preguntan sobre las prioridades y la razón de ser de la Unión Europea. Así que este es el momento propicio para **reafirmar la fuerza de los valores** (sociales, medioambientales y económicos) **del proyecto europeo y la implicación fundamental que la Unión Europea aspira a tener en este ámbito.**
3. **La ambición de esta contribución conjunta es aportar, desde el conjunto del espacio atlántico, un enfoque político sobre los grandes desafíos a los que la revisión de la RTE-T debe responder.** Esta posición está estrechamente vinculada a la contribución relativa al Libro Verde sobre la cohesión territorial y a los grandes principios defendidos por las ciudades y las regiones del Arco Atlántico. En este sentido, la revisión de la RTE-T debe ser una política de apoyo a la concretización de los grandes principios inherentes al concepto de cohesión territorial. Es decir:
  - **Solidaridad entre los diferentes niveles del territorio buscando una reducción de las diferencias de desarrollo** entre las regiones (tanto a nivel europeo como nacional) además de en el seno de las regiones (entre los territorios intrarregionales y en el seno de éstos) y de las ciudades en pro de un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio europeo.
  - **Igualdad de acceso para todo ciudadano europeo a los servicios** (infraestructuras de transporte, educación y cultura, salud, calidad medioambiental, energía, agua, etc.) **sin distinción de situación geográfica con la misma calidad.** Un territorio cohesivo está mallado por flujos de personas, bienes, servicios, información y conocimiento que permite una fuerte adaptabilidad a los cambios y a las eventuales crisis susceptibles de impactar en un territorio. En este contexto, el criterio de accesibilidad entendido en un sentido amplio (transporte, tecnologías de la información y de la comunicación, servicios de interés general) se hace primordial.

4. La revisión de la RTE-T reviste una importancia estratégica para el Arco Atlántico y debe implicar una ambición política a escala Europea. Los escenarios más optimistas que favorecen la cohesión frente a la competitividad demuestran que una mayoría de regiones de la costa atlántica permanecerán al margen de la parte económicamente más potente de la UE y cuyo centro de gravedad tiende a desplazarse hacia el Este del continente europeo. Existe pues, un riesgo evidente de marginalización para este Finisterre europeo. La conexión del Arco Atlántico es pues **un reto** que debe plantearse, defenderse y apoyarse a nivel de la Unión Europea ante el riesgo de profundizar sus divergencias sociales y económicas con el resto de Europa.

## **I. LA REVISIÓN DE LA RTE-T AL SERVICIO DEL RELANZAMIENTO DE UN PROYECTO EUROPEO MÁS AMBICIOSO**

---

Una movilidad de bienes y de personas respetuosa con los principios del desarrollo sostenible es un factor fundamental de crecimiento, de atractivo y de cohesión social y económica. En este sentido, la revisión de la RTE-T debe dar lugar a una política que permita el refuerzo de una organización a varios niveles.

1. La política de la red transeuropea de transporte ha intentado esencialmente:

- proporcionar la infraestructura necesaria para el buen funcionamiento del mercado interior y para lograr los objetivos de la estrategia de Lisboa,
- ayudar a garantizar la accesibilidad y reforzar la cohesión social y territorial,
- integrar la protección del medio ambiente con el fin de promover un desarrollo sostenible.

Desde 1996, se han invertido 400 millardos de euros. Esta inversión ha contribuido a realizar un gran número de proyectos de interés común, la interconexión nacional de las redes y a superar las barreras tecnológicas para cruzar algunas fronteras nacionales.

Según la Comisión Europea, la amplitud de los objetivos ha hecho difícil evaluar el valor añadido comunitario. La Comisión considera que no es solo el momento de preguntarse porqué los objetivos se han alcanzado sólo parcialmente, sino también el de saber si las líneas directrices para el desarrollo de la red transeuropea de transporte eran pertinentes.

► Todo ello justifica la realización de una revisión fundamental de la RTE-T, más allá de un simple examen y, quizás, la actualización de las grandes líneas de los planes y proyectos prioritarios.

2. Los objetivos de la nueva RTE deberán adecuarse a los distintos Tratados y objetivos comunitarios. En este sentido, las redes transeuropeas contribuyen a la realización de múltiples objetivos: los del mercado interior, una ambición social y económica de cohesión en beneficio de todos sus ciudadanos, un apoyo a los operadores económicos regionales y locales, en particular gracias a la acción comunitaria destinada a promover la interconexión y la interoperatividad de las redes nacionales y el acceso a estas redes.
3. El transporte es una cuestión preponderante dado el carácter periférico del espacio atlántico. Las infraestructuras portuarias y aeroportuaria, los servicios marítimos (Short Sea Shipping) y aéreos o la multimodalidad deben adaptarse a un tráfico en perpetua evolución. En particular, los agentes atlánticos se congratulan por el camino emprendido hacia la instauración de una política marítima integrada en la UE.

► El espacio atlántico debe verse reforzado con la revisión de la RTE-T, a partir de la realización de proyectos estructurantes necesarios para el desarrollo del transporte y del espacio atlántico.

4. La nueva RTE-T deberá apoyar el desarrollo del espacio Atlántico y, más ampliamente, de los espacios periféricos en su integración con el resto de Europa. Así pues, la futura red europea deberá permitir a las ciudades y regiones del Arco Atlántico conectarse a la red europea de transporte según cuatro grandes principios:
- a. **Respetar el principio europeo de cohesión territorial** (desarrollo equilibrado y duradero del territorio) inscrito en el Tratado de Lisboa en curso de ratificación y que se impone al conjunto de las políticas comunitarias, entre ellas la política de transporte.
  - b. **Promover el principio de equidad infraestructural** y mejorar la conectividad de las regiones más periféricas muy dependientes del transporte por carretera (para los viajeros y para las mercancías). Los objetivos medioambientales y el desarrollo prioritario del transporte ferroviario y marítimo deben ser compatibles con el objetivo de evitar una mayor marginalidad de las regiones periféricas.
  - c. **Apoyar la especificidad del Arco Atlántico** (en particular, el papel de sus ciudades medias y las regiones en el desarrollo territorial) y la necesaria conexión de este espacio al resto de Europa con el fin de evitar un efecto de marginalización.
  - d. **Introducir el concepto de policentrismo en el espacio atlántico**, por ejemplo: en el mar de Irlanda, el canal de la Mancha, el mar Cantábrico y el área marítima de Galicia-Portugal, un conjunto apropiado de enlaces multimodales, interregionales e internacionales podría contribuir de manera significativa a su desarrollo económico y su competitividad regional.
5. Condición de aplicación del principio cardinal de libre circulación de personas y bienes, base del Tratado de Roma de 1957, la apertura de las grandes redes de transporte a escala europea tiene por consecuencia estimular el desarrollo, pero también constituir **nuevas fronteras** para el conjunto de los modos de transporte europeos. Entre éstos, el ferrocarril, construido sobre bases técnicas nacionales, difíciles de armonizar rápidamente y también impregnado de las culturas nacionales, es el modo que registra más obstáculos a la hora de integrar una dimensión europea y de aprovechar plenamente la nueva oportunidad que se le ofrece.
- El surgimiento de preocupaciones medioambientales y climáticas, sobre las que Europa decidió tomar el liderazgo mundial a través de su compromiso de respeto al Protocolo de Kioto, de la instauración de un Plan Clima ambicioso y de un mercado de intercambios de las cuotas de carbono, confiere al transporte ferroviario una nueva modernidad y un protagonismo estratégico de primer nivel.
6. La nueva RTE-T y su política de puesta en marcha deberán ser una verdadera herramienta de competencia frente a la carretera, desarrollando una red alternativa para viajeros y mercancías. Los objetivos en cuanto a cambio climático deberán colocarse en el centro de la futura política de la RTE-T y reflejar un enfoque realmente europeo. Por medio de un proceso donde se integre lo económico y los objetivos medioambientales, el futuro de la RTE-T se orienta claramente hacia una oferta de transporte eficaz, servicios de comodidad para pasajeros y para mercancías, y el apoyo a la innovación especialmente en el acceso a la información.
- Una proposición concreta para el esquema futuro: reforzar la dinámica del actual proyecto RTE-T en el espacio atlántico proponiendo su conexión a las redes del centro de Europa (al corredor Duisburgo-Berlin-Varsovia hasta la frontera bielorrusa, y al corredor que conecta Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest hasta la frontera ucraniana), y la extensión de la red europea de alta velocidad de Londres hasta South Wales e Irlanda.
7. El crecimiento económico de Europa y la creación de empleo dependen de la competitividad de las regiones y las ciudades, es decir: de su capacidad de disponer de buenas conexiones de transporte con las otras partes del mundo. Debido a su capacidad para generar flujos comerciales y de viajeros, y también por su apoyo al desarrollo de grandes infraestructuras, **la política de la RTE-T participa en el crecimiento económico de Europa.**

► Es preciso definir tres condiciones fundamentales en la intervención de la UE:

1. La definición de una red de infraestructuras organizada en torno a una red central y de una red secundaria
2. El apoyo a la innovación tecnológica como elemento que favorece la aparición de nuevos servicios a la población, el desarrollo de sectores económicos y la interoperatividad de las redes.
3. El apoyo a la organización de una "cadena logística" a escala europea basándose más concretamente en el refuerzo de la comodalidad (marítimo-ferroviario).

## II. UNA RTE-T QUE FAVOREZCA LA INTERMODALIDAD Y UNA OFERTA EUROPEA DE TRANSPORTE INTEGRADA

---

1. Las ventajas de una red europea deben permitir captar y distribuir los flujos en los puntos origen y destino respectivamente. A tal efecto, la RTE- T debe facilitar, a partir de una red "prioritaria", la articulación con las redes regionales. A este respecto, el informe de actividad del coordinador europeo del eje ferroviario del Suroeste de Europa destaca que "el funcionamiento óptimo del mencionado eje debe apoyarse en una política de transporte coherente".

► Los grandes corredores deben conectarse entre ellos -mediante plataformas logísticas- y a las redes secundarias o regionales para contribuir plenamente a la eficacia de la intervención de la UE.

2. El mantenimiento de una red global europea es necesario con el fin de jerarquizar y permitir la articulación de las redes nacionales. Sin embargo, la definición de esta red global no debe limitarse solamente a los flujos existentes y a los criterios "económicos", también debe permitir la consideración de objetivos comunitarios y regionales en cuanto a ordenación del territorio y efectos multiplicadores.

► En este sentido, las nuevas redes deberán tener en consideración tanto las necesidades específicas de los flujos de mercancías como de los flujos de viajeros.

3. La definición de los proyectos de interés comunitario deberá evolucionar hacia una consideración de diversos criterios no exclusivamente macroeconómicos. La CVAA y el GTAA proponen que las ciudades, especialmente aquellas con puerto, con aeropuerto o con una estación de interés regional (captando flujos ferroviarios internacionales, nacionales y regionales), sean consideradas "nudos multimodales" y, como tales, se incluyan en los criterios de identificación y articulación de las redes. Eso implica una ampliación de los criterios de selección de los territorios objeto de las ayudas, que no deberán limitarse exclusivamente a las zonas de alta densidad.

► La red urbana debería poder inscribirse como un "principio director" de la futura red.

4. **Desarrollar la intermodalidad para las autopistas del mar y los puertos del Arco Atlántico organizando y desarrollando el cabotaje y las conexiones terrestres (y más concretamente el transporte ferroviario de mercancías).** El transporte ferroviario de mercancías asociado a la RTE-T ha comenzado a dar sus frutos, con un crecimiento esperado del 34% entre 2005 y 2020.
5. La revisión de la RTE-T deberá permitir la introducción verdaderos servicios y estructuras de comodalidad con el fin de aportar soluciones para superar problemas como la congestión o el aumento de las emisiones de dióxido de carbono. Su articulación con las autopistas del mar merece una mayor atención para favorecer los intercambios internos, pero también para aprovechar plenamente la costa atlántica como una "puerta de entrada" de Europa.

► En este sentido, dos principios deberán integrarse en las reflexiones y la definición del nuevo esquema de planificación de la RTE-T en su parte logística:

- a. Consideración de los puntos de saturación sobre el eje Norte-Sur de la costa Atlántica, lo que plantea la cuestión del desarrollo y mejora de las comunicaciones de la costa atlántica hacia el Este mediante una red complementaria de la red básica y de los corredores existentes.
- b. Desarrollo de la capilaridad para los corredores de mercancías apoyando la aparición de polos logísticos intermedios que permitan agrupar los flujos de las regiones o territorios para conectarlos con los grandes ejes ferroviarios.

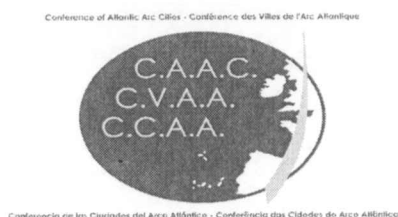
### III. QUÉ MEDIOS Y QUÉ MÉTODO

---

1. Se juzga necesario un espacio más amplio para las propuestas y para la concertación territorial en el proceso de elaboración del esquema europeo de la RTE-T. Si bien el papel de los Estados miembros en la definición de los proyectos de interés común está claramente reconocido, conviene que la Unión Europea también reconozca el papel del Parlamento, de las ciudades y de las regiones en la próxima fase de propuesta y concertación territorial.

► La CVAA y el GTAA consideran que la tercera opción de desarrollo propuesta (Red Global y Red Básica) es la más adecuada para la articulación de una nueva política asociada al desarrollo de las redes de transporte transeuropeas, siempre que esta opción garantice:

- a. la definición de criterios y objetivos (en el pilar conceptual de la Red Básica) homogéneos, equilibrados y claros para el proceso de identificación de proyectos en las regiones europeas,
  - b. la integración en el futuro esquema europeo de un nuevo proyecto de interés comunitario enlazando la fachada atlántica con la Europa Central,
  - c. la mejora de las comunicaciones a nivel regional
  - d. y la participación de las ciudades y las regiones tanto en la planificación como en la realización de las redes.
2. Además de los obstáculos de carácter político y técnico a la competitividad del sector ferroviario, -modo menos fiable y menos flexible que la carretera- la actual financiación de las inversiones ferroviarias se muestra insuficiente para lograr un nivel de competitividad comparable a la carretera. La dotación de créditos para la Red Transeuropea de Transportes fue de 8,3 millardos de euros en el período 2006-2013 frente a los 21 millardos solicitados.  
  
► Por lo tanto, la Comisión debe promover una mejor coordinación entre los Estados miembros, pero, sobre todo, la Comisión necesita que la Unión Europea redefina una posición de mayor impulso a la financiación de las redes de infraestructuras. Esta posición implica un aumento previo de la dotación económica y una redefinición de las herramientas y los métodos de participación financiera en la Unión Europea.



**Joint contribution  
of the Conference of Atlantic Arc Cities-CAAC  
and the Atlantic Arc Commission Transport Group-AATG**

**Submission to the consultation process opened by the DG of  
Energy and Transport of the European Commission  
concerning the Green Paper on the TEN-T  
Policy Review - COM (2009) 44 final**

**SUMMARY OF BACKGROUND ELEMENTS AND TEN-T POLICY ORIENTATIONS SINCE 2004**

The European Commission, in the presence of Antonio Tajani, a vice-president of the Commission as well as European Commissioner for Transport, launched an extensive review of the Trans European Transport Network (TEN-T) in October 2008, which has led to the presentation of the Green Paper on the TEN-T in February 2009.

This review must make possible new political and economic perspectives in order to respond to the challenges raised by climate change, economic growth, and economic and social cohesion, in addition to strengthening Europe's international role. Based on 15 years of TEN-T experience and with a view to these new challenges, the Commission sets targets and proposes options for the future development of the TEN-T.

Until April 30 2009, the Commission is asking a wide range of agents for their opinion on these proposals, before deciding on legislative proposals and other measures to take. The Commission expects to carry out a review of the TEN-T guidelines as one of the major legislative proposals arising from the Green Paper.

Since 2004, the Atlantic Arc has been involved in several projects aimed at achieving two main goals: to improve the North-South road and rail connections in the Atlantic corridor, and to play a part in reducing CO<sub>2</sub> emissions. Of the 30 top-priority projects for the TEN-T, five relate to continental Europe and two are concerned with the United Kingdom and Ireland:

- High-speed rail axis in South Western Europe (Paris-Bordeaux-Lisbon-Madrid-Vitoria)
- Multimodal axis linking Portugal/Spain with the rest of Europe (mainly road, already executed)
- Paris-Madrid Sines/Algeciras freight railway axis - (third Trans-Pyrenean corridor)
- Interoperability of the Iberian Peninsula high-speed lines
- Motorway of the Sea for Western Europe
- Rail axis linking Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Ireland)
- Main West Coast line in the United Kingdom

Due to the challenges of competitiveness, attraction and social cohesion, the Atlantic Arc cities and regions must be fully connected to the major European transport networks by 2030.

The Atlantic Area, apart from lagging behind capital regions in terms of development, is characterised by its relatively high degree of heterogeneity, especially between the North and South. It is supported by a network of medium-sized cities and is the main Europe seafront.

With this background, the Conference of Atlantic Arc Cities and the Transport Group of the Atlantic Arc Commission within the Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe-CPMR, have joined forces to respond to the Commission in relation to the publication of the TEN-T Green Paper. In line with their role in economic growth and strengthening social and territorial cohesion, the cities and regions must play a key role in the definition and development of a new model for trans-European transport networks.

## INTRODUCTION

---

1. The Atlantic agents applaud the publishing of the Green Paper on the revision of the trans-European transport networks. This review is highly important because it relates to a context in which **access to transport has become an essential condition for the development of the regions.**
2. While the Green Paper proposes broad strategic and conceptual guidelines, its review is especially resonant given the current circumstances:
  - **The economic crisis** in Europe demands a response from the European Union through support in major policy areas, of which transport network policies are one.
  - European citizens are questioning the priorities and *raison d'être* of the European Union. Thus it is timely to **reaffirm the strength of the European project's values** (social, environmental and economic) **and the fundamental involvement that the European Union aspires to have in this field.**
3. **The aim of this joint contribution is to offer, from the Atlantic Area as a whole, a conceptual focus on the major challenges that the review of the TEN-T must respond to.** This position is closely linked to the contribution made to the Green Paper on territorial cohesion and the major principles which the cities and regions of the Atlantic Arc adhere to. With respect to this, the TEN-T review must be a policy that enables the conceptual principles of territorial cohesion to be put into practice. That is:
  - **Solidarity among the different territorial levels with a view to reducing developmental differences** between (both at a domestic and European level) and within regions and cities, in order to favour the balanced and sustainable development of European territory.
  - **Equal access to services** (transport infrastructure, education and culture, health, environmental quality, energy, water, etc.) **for all European citizens regardless of geographic location with the same standards of quality.** A cohesive territory becomes integrated through flows of people, goods, services, information and knowledge that give it a strong ability to adapt to changes and occasional crises that may impact on it. In this context, the criteria of accessibility, understood in a broad sense (transport, IT and communications, services of common interest), become paramount.

4. **The review of the TEN-T is of key strategic importance for the Atlantic Arc and must incorporate European-scale policy goals.** The most optimistic scenarios promoting cohesion over competition forecast that the majority of the Atlantic coast regions will remain excluded from the most economically powerful parts of the EU, whose centre of gravity is tending to shift further east within the European continent. There is therefore a clear risk of marginalisation for this European "Land's End". Connecting the Atlantic Arc is therefore **a challenge** that must be posed, defended and supported at European Union level in the light of the risk of deepening social and economic differences with the rest of Europe.

## **I. THE TEN-T REVIEW MUST SERVE THE CONSTRUCTION OF AN EUROPEAN PROJECT MORE AMBITIOUS**

---

Mobility of goods and people that respects the principles of sustainable development is a basic factor for growth, attraction and social and economic cohesion. In this sense, the TEN-T review must give rise to policies that make possible organisational strengthening at several levels.

1. The policies of the trans-European transport network have essentially tried to:
  - Provide the infrastructure necessary for the smooth operation of the internal market and to achieve the objectives of the Lisbon strategy,
  - Help to guarantee accessibility and reinforce social and territorial cohesion,
  - Integrate environmental protection in order to promote sustainable development.

Since 1996, the sum of €400 billion has been invested. This investment has helped to carry out a large number of projects of common interest, to interconnect networks nationally and overcome the technological barriers that exist in crossing some national borders.

According to the European Commission, the breadth of the objectives has made it difficult to evaluate the value which has been added at EU level. The Commission considers that now is the moment to ask why the objectives have only been partially achieved, and as well to investigate if the guidelines for the development of the trans-European transport network were appropriate.

► **All of this justifies the execution of a fundamental review of the TEN-T, going further than a simple examination and, perhaps, an updating of the broad lines of priority plans and projects.**

2. **The objectives of the new TEN must be adapted to the different EU treaties and objectives.** In this regard, the Trans-European networks contribute to the carrying out of multiple objectives: those of the interior market, the goal of social and economic cohesion to benefit all citizens, support for regional and local economic operators, in particular thanks to EU action aimed at promoting interconnection and interoperability of national networks and access to these networks.
3. Transport is a paramount question due to the Atlantic Area's peripheral situation. Port and airport infrastructures, air and maritime services (Short Sea Shipping) as well as multimodality must be adapted to traffic that is continually evolving. In particular, the Atlantic agents are pleased with the progress made towards establishing an integrated EU maritime policy.

► **The Atlantic Area must be strengthened as a result of the TEN-T review, based on the carrying out of structural projects needed to develop transport and the Atlantic Area itself.**

4. The new TEN-T must support the development of the Atlantic Area and, more generally, of peripheral spaces in their integration with the rest of Europe. Thus, the future European network must allow the cities and regions of the Atlantic Arc to connect to the European transport network in line with four major principles:
  - a. **Respect for the European principle of territorial cohesion** (balanced and lasting development of the territory) as set forth in the Treaty of Lisbon in process of ratification and which affects all EU policies, among them transport policy.
  - b. **Promote infrastructural equity** and improve the connectivity of remote regions, in particular those high dependent from road transport (for passengers and freight). Environmental objectives and priority development of rail and maritime transport must be compatible with the objective to avoid a higher level of peripherality in remote regions.
  - c. **Support for the specific aspects of the Atlantic Arc** (in particular, the role of medium sized cities and regions in territorial development) and the necessary connection of this space with the rest of Europe in order to avoid a marginalisation effect.
  - d. **Launch the concept of policentricity in the Atlantic Area**, for instance: in Irish Sea, English Channel, Bay of Biscay and maritime area of Galicia-Portugal, a set of multimodal, interregional and international links could notably improve economic development and regional competitiveness in the area.
5. A condition for the application of the cardinal principle of free circulation of persons and goods, based on the 1957 Treaty of Rome, the opening of the large transport markets on a Europe-wide scale has the consequence of stimulating development, but also creating **new frontiers** for overall transport use in Europe. Among these, rail transport, based on national technical specifications which are difficult to synchronise quickly and also steeped in national culture, is the mode which faces the most obstacles in integrating a European dimension and in taking full advantage of the opportunity available.
 

► The emergence of environmental and climatic concerns, in which Europe has decided to take a leading world role through its commitment to respect the Kyoto Protocol, its creation of an ambitious Climate Plan and of a carbon emissions trading market, means that rail transport has been conferred with a new modernity and a top-level strategic role.
6. The new TEN-T and its launch policies must be a true tool to improve competitiveness with respect to road transport, developing an alternative network for passengers and freight. The objectives with regard to climate change must be central in the new TEN-T policies and reflect a true European focus. By means of a process integrating economic aspects and environmental objectives, the future of the TEN-T should be oriented clearly towards the creation of an efficient transport offer, co-modality services for passengers and freight, and support for innovation in accessibility to information.
 

► A specific proposal for the future plan: reinforce the dynamics of the current TEN-T project in the Atlantic Area proposing its connection to the central European networks (to the Duisburgo-Berlin-Varsovia corridor up to the Belarus frontier, and to the corridor which connects Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest up to the Ukraine frontier), and the high-speed connection between London and South Wales and Ireland.
7. The economic growth of Europe and the creation of employment depend on the competitiveness of the regions and cities, as such, on their ability to establish good transport connections with other parts of the world. Due to its capacity to generate commercial and passenger flows, as well as its support for the development of large infrastructures, **the TEN-T policies play a part in the economic growth of Europe.**

► **Three conditions are fundamental in the EU's intervention:**

- a. The definition of an organised infrastructure network based around a central network and a secondary network
- b. Support for technological innovation as an element that favours the appearance of new services for the population, the development of economic sectors and the interoperability of networks.
- c. Support for the organisation of a "supply chain" at European level based more specifically on the strengthening of maritime-rail **co-modality**.

## **II. A TEN-T THAT FAVOURS INTERMODALITY AND AN INTEGRATED EUROPEAN TRANSPORT OFFER**

---

1. The advantages of a European network must make it possible to capture and distribute flows in the points of origin and destination respectively. To this end, the TEN-T must facilitate, by means of a "priority" network, the connections with regional networks. In this regard, the activity report by the European coordinator for the South-Western rail axis emphasises that the "optimal functioning of the axis mentioned must be supported by coherent transport policies".

► **The major corridors must be mutually interconnected by logistic platforms as well as being linked to secondary or regional networks in order to maximise the effectiveness of EU intervention.**

2. The maintenance of an overall European network is necessary in order to create a hierarchy and enable the development of national networks. However, the definition of this overall network must not just be limited to existing flows and economic criteria, but must also allow other EU and regional criteria to be taken into account with regard to territorial planning and multiplier effects.

► **In this regard, the new networks must take into account the specific needs of both freight and passenger flows.**

3. The definition of projects of common EU interest must be developed to take into consideration different criteria that are not exclusively macroeconomic. The CAAC and the AATG propose that cities, especially those with a port, an airport or a regional rail station (with international, national and regional rail services), should be considered as "multimodal nodes" and, as such, should be included in the criteria for the identification and development of networks. This implies an expansion of the selection criteria for the territories to receive assistance, which must not be limited only to areas of high density.

► **It should be possible to classify the urban network as a "guiding principle" of the future network.**

4. **Development of the intermodality for the Motorways of the Sea and for the Atlantic ports** organising and developing the coastal trade and **land connections (in particular rail freight)**. Rail freight transport associated with the TEN-T has begun to bear fruit, with forecast growth of 34% between 2005 and 2020.
5. The TEN-T review must allow the introduction of truly co-modal services and structures with the goal of providing solutions that will overcome problems such as congestion or increasing carbon dioxide emissions. Its connection with the Motorways of the Sea deserves more attention in order to favour internal exchanges, as well as to take the fullest advantage of the Atlantic Coast as an entry way into Europe.

► In this regard, two principles must be integrated into the reflections and the definition of the new TEN-T planning scheme with regard to logistics:

- a. Consideration of saturation in the North-South axis of the Atlantic coast, which leads to improving connections from the Atlantic coast towards the East via a network that complements the basic network and existing corridors.
- b. Development of capillarity for freight corridors by supporting the appearance of intermediate logistical poles which allow regional and territorial flows to be grouped together and thus connected with the major rail axes.

### III. MEANS AND METHOD

---

1. A broader space is seen to be necessary for the proposals and the territorial organisation in the process of developing the European TEN-T plan. Although the role of the Member States in the definition of the projects of common interest is clearly recognised, it would also be beneficial for the European Union to recognise the roles of Parliament, the cities and the regions in the next phase of proposal and territorial organisation.

► The CAAC and the AATG consider that the third development option proposed (Comprehensive network and Core network) is the most suitable for the introduction of a new policy associated with the development of trans-European transport networks, as long as this option guarantees:

- a. the definition of homogeneous, balanced and clear criteria and objectives (in the conceptual pillar of Core network) for the identification of projects in the European regions,
  - b. the introduction in the future European network of a new project of Community interest linking the Atlantic Coast to the Central Europe,
  - c. the improvement of communications at regional level
  - d. and the participation of cities and regions in both the planning and the execution of the networks.
2. As well as the political and technical obstacles to competitiveness in the rail sector, - a less reliable and flexible mode than road transport - the current financing of rail investments can be seen to be insufficient to achieve a level of competitiveness comparable with road transport. Loans made to the trans-European transport network in the 2006-2013 period total €8.3 billion, compared to the €21 billion requested.

► Consequently, the Commission must promote better coordination among Member States, but above all, the Commission needs the European Union to define a position that gives greater stimulus to the financing of infrastructure networks. This position requires a prior increase in budget allocation and a redefinition of the tools and methods of financial participation in the European Union.