

AVIS DU COMITE POUR LA TRANSALPINE

Consultation préparatoire au Livre Blanc 2010

LE FUTUR DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

*Vers une meilleure intégration du Réseau Transeuropéen de Transport
au service de la politique commune des transports*

Septembre 2009

La politique du Réseau Transeuropéen de Transport a été conçue au début des années 1990, alors que l'Union européenne ne comportait que 15 membres. Le réseau transeuropéen de transports a été créé en 1996 et comportait 14 projets prioritaires. Lorsque les orientations relatives au RTE-T ont été amendées, en particulier en 2004, la révision a consisté essentiellement dans l'extension géographique du réseau, en conséquence de l'élargissement de l'Union. Le nombre de projets prioritaires a alors été porté à 30.

En parallèle, a été institué un réseau « global » très fortement étendu : 95.700 km de liaisons routières, 106 000 km de liaisons ferroviaires dont 32 000 de LGV, 13 000 km de voies navigables, 411 aéroports, 404 ports maritimes.

Le Livre Vert est principalement motivé par trois considérations de la Commission :

- d'une part, d'importants retards sont constatés dans la réalisation du réseau RTE-T : seuls 400 milliards d'Euros ont été investis jusqu'ici,
- d'autre part, une meilleure prise en compte des objectifs de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique est nécessaire ;
- enfin, la politique en matière de RTE-T doit être ajustée pour assurer une meilleure cohérence avec les autres objectifs de l'Union européenne (stratégie de Lisbonne, renforcement du rôle de l'Europe au niveau mondial).

En conséquence, le Livre Vert a proposé un réexamen complet de la politique des RTE-T et, après avoir évalué quels devaient être les fondements de la future politique dans ce domaine, il envisage diverses options pour définir le réseau RTE-T et examine divers outils financiers et non financiers pour accélérer sa mise en œuvre.

LE COMITÉ pour la TRANSALPINE :

- accueille favorablement un réexamen de la politique des RET-T à l'occasion de la préparation du futur Livre Blanc 2010. Celui-ci apparaît nécessaire du fait des retards importants constatés dans la réalisation du réseau défini en 1996 et des restrictions qui ont pesé jusqu'alors sur le budget européen des transports ;
- considère nécessaire de maintenir l'attribution des subventions européennes sur un nombre réduit d'opérations, en premier lieu sur **les très grands projets transnationaux**, et sur les opérations permettant une amélioration notable de l'efficacité et de la qualité des échanges des biens et des personnes à l'échelle de l'Union et la suppression des goulets d'étranglement;
- rappelle qu'une telle concentration a donné une visibilité certaine à la politique des transports menée par l'Union européenne et que celle-ci doit encore être renforcée en menant au bout les projets décidés collectivement.

➤ **Développement Durable**

1. souhaite qu'une importance accrue soit donnée dans le Livre Blanc aux objectifs de développement durable et de protection de l'environnement et, en conséquence, que la politique des RTE-T favorise les modes de transport les plus respectueux de l'environnement (transports ferroviaires, maritimes et fluviaux) ;
2. propose que soit prise en compte de façon spécifique l'existence de **zones sensibles** au plan de l'environnement, telles que les zones littorales et **de montagne (Alpes et Pyrénées)**, où des mesures particulières devraient être prises en faveur d'un transfert des marchandises de la route vers le rail ;
3. propose de même que le financement européen puisse être étendu à certaines actions d'accompagnement des projets prioritaires, en vue d'apporter une meilleure prise en compte des problématiques environnementales ;

➤ **Deux réseaux prioritaires**

1. estime inévitable de **distinguer à l'échelle européenne les réseaux ferroviaires à priorité fret et ceux de voyageurs à grande vitesse**, dont les finalités et les caractéristiques sont différentes, ce qui permettrait de mieux définir les priorités à l'intérieur de chacun des deux types de réseaux (aujourd'hui les arbitrages sont trop souvent faits en faveur des transports de voyageurs) ;

2. considère nécessaire **la définition de deux « réseaux principaux » transeuropéens de fret et de voyageurs**, composés des axes de transport stratégiques à l'échelle européenne, incorporant les actuels « projets prioritaires » et comprenant toutes les infrastructures (existantes ou futures) nécessaires à la continuité des circulations (on pourrait de ce point de vue **actualiser les « corridors »** définis lors du sommet d'Essen) ;
3. est d'avis que cette distinction ne nuit pas à une coordination étroite dans la définition et la mise en œuvre des deux réseaux, et qu'elle n'empêche pas d'assurer éventuellement les fonctionnalités fret et voyageurs, de façon temporaire ou définitive, par une même infrastructure (exemple des lignes ferroviaires « mixtes » imposées par des contraintes géographiques fortes) ;
4. estime que ces deux réseaux constitués de corridors prioritaires redéfinis devraient **inclure les grands pôles de transport et de logistique** (gares, aéroports, ports, terminaux multimodaux) ainsi que **les contournements ferroviaires d'agglomérations** importantes, infrastructures indispensables pour résoudre la congestion créée par la cohabitation conflictuelle entre les trafics régionaux et ceux transnationaux.

➤ **Réseau global**

1. considère souhaitable une simplification du Réseau Transeuropéen de Transport, qui devrait être limité aux infrastructures qui contribuent de façon forte aux objectifs stratégiques de la politique européenne des transports ;
2. dans ces conditions, est favorable à la redéfinition de l'actuel « réseau global », qui ne participe pas de façon effective au développement des RTE-T et ne contribue que faiblement à rendre visible l'action de l'Union européenne ;
3. propose de maintenir en parallèle un **réseau de référence**, qui servira de base géographique d'application aux normes, règlements et futures tarifications de niveau européen. La taille de celui-ci serait comparable au réseau global actuel.

➤ **Standards techniques et coordination**

1. attire l'attention de la Commission sur le fait que la réalisation d'infrastructures de transport ne peut pas être dissociée des deux autres volets de la politique des transports :
 - a. d'une part de la politique en matière de tarification et de régulation des trafics (par exemple à travers la Directive Eurovignette) ;

- b. d'autre part de l'amélioration de l'efficacité et de la qualité des transports (par exemple à travers le développement de l'interopérabilité ferroviaire), et recommande donc à la Commission de **développer ces trois volets** de façon cohérente et simultanée.
2. recommande la poursuite de l'effort de **standardisation des dispositions techniques d'interopérabilité** (tant pour la réalisation des infrastructures que pour le choix des matériels roulants ferroviaires : longueur des trains, wagons moins bruyants, à titre d'exemple). Le réseau prioritaire pourra faire l'objet de **standards spécifiques plus ambitieux** que ceux applicables à la totalité du réseau de référence. (cf pièce jointe en annexes)
 3. soutient le développement à l'échelon européen des systèmes d'exploitation des transports (dits dans le Livre Vert « Systèmes de transport intelligents ») afin d'offrir un cadre cohérent aux diverses infrastructures nationales et de permettre leur interopérabilité ;
 4. considère favorablement **une extension du rôle des coordinateurs européens**, aujourd'hui en charge des seuls projets prioritaires, aux «principaux corridors » du RTE-T ;
 5. propose de généraliser le rôle dévolu à certains coordinateurs - comme cela est déjà le cas sur certains projets prioritaires- dans la définition et la mise en œuvre de mesures destinées à **effacer les obstacles techniques et réglementaires au passage des frontières** et en vue d'améliorer l'efficacité et la qualité des transports.

➤ **Financement des projets européens de transport**

1. est favorable à l'adoption au niveau européen de méthodes d'évaluation socioéconomiques permettant de comparer les projets sur des bases comparables ;
2. attire toutefois l'attention de la Commission sur les risques d'une attribution des subventions européennes sur une seule base homogène, les méthodes d'évaluation socioéconomique ayant un caractère conventionnel et ne pouvant donc pas prendre en compte la totalité des facteurs de la décision, en particulier en matière d'aménagement du territoire ;
3. estime fondamentale la mise en place d'un cadre tarifaire et réglementaire cohérent, et souhaite donc qu'une politique ambitieuse de report modal soit menée dans ce domaine (y compris au moyen d'une **internalisation des coûts externes**, comme le prévoit le projet de Directive Eurovignette 3) ;

4. considère nécessaire à la réalisation des très grands projets la **contractualisation de la contribution européenne**, dans le cadre de plans de financement globaux et pérennes. Les modalités d'attribution des subventions européennes, qui sont limitées à une période budgétaire de sept ans (inférieure à la durée de la construction des très grands projets) n'offrent pas actuellement cette possibilité ;
5. suggère que, dans le cadre du (ou des) réseau(x) prioritaire(s), soient signés des « Contrats de programme » entre l'Union Européenne et chaque Etat, définissant les engagements réciproques en matière de financement et de calendrier de réalisation ; ces Contrats de programme devraient couvrir non seulement les infrastructures faisant partie des RTE-T, mais aussi les infrastructures secondaires que les Etats (ou les Régions) devraient s'engager à réaliser pour assurer le bon fonctionnement des réseaux principaux ;
6. constate que les outils de financement mis en place par l'Union européenne (la garantie de prêt et le capital-risque par exemple) sont mal adaptés aux projets ferroviaires de transport de marchandises qui, sauf exception, ne permettent pas un transfert au secteur privé du risque commercial et ne bénéficient de ce fait que d'un apport financier privé marginal ;
7. considère que des Partenariats Public-Privé (PPP) peuvent aider à la réalisation des RTE-T, d'une part en permettant un étalement des subventions publiques, d'autre part en bénéficiant de l'expérience opérationnelle du secteur privé, mais que ce type de montage ne change pas significativement les équilibres économiques des projets ;

➤ **Aménagement du territoire**

8. souligne l'importance des transports dans l'aménagement du territoire européen et rappelle que l'un des objectifs essentiels des RTE-T est de contribuer à un meilleur équilibre entre les différentes régions de l'Union en permettant la libre circulation des biens et des personnes ;
9. rappelle que si le développement des villes et des régions dépend dans une large mesure des infrastructures de transport, elles supportent également de ce fait certains coûts et subissent divers impacts ; et insiste donc sur la nécessité **d'une association étroite des collectivités territoriales** à la définition des projets prioritaires, tout particulièrement pour la définition des pôles de transport et des infrastructures secondaires ;

10. constate que le rejet des grands projets d'infrastructures par les populations des territoires traversés pénalise fortement leur réalisation rapide ;
11. propose donc d'étendre le financement européen aux actions de **préparation des territoires à l'exécution des grands chantiers** (en matière de formation des personnes, d'hébergement des travailleurs, d'ajustement du tissu économique local, etc.). L'implication des territoires en amont leur permet de bénéficier des retombées positives à moyen et long terme.

CONCLUSION

En réponse à la consultation ouverte précédemment sur le Livre Vert, le Comité pour la Transalpine avait proposé de retenir les orientations proposées par la Commission :

- Le **maintien de la notion de projets prioritaires**, dont le niveau de lisibilité est maximum pour rendre visible l'intervention de l'Union européenne dans l'amélioration du transport.
- Leur intégration dans **un double réseau de corridors européens prioritaires** orientés soit voyageurs grande vitesse, soit à priorité fret. Ceux-ci donneront la capacité d'apporter les solutions adéquates pour les transports à longue distance et de dépasser les enjeux purement nationaux.
- L'adoption des **standards techniques** homogènes et plus élevés pour les corridors fret dans une logique d'interopérabilité et d'amélioration de la performance économique.

Annexes :

- 1) Les propositions du Comité pour la Transalpine pour les standards ferroviaires fret
- 2) Carte : La Transalpine Lyon-Turin, maillon central du corridor Lisbonne - Kiev

CONTACT :

Jean-Luc GUYOT

Délégué Général

78, Route de Paris – BP 19

69751 Charbonnières les Bains Cedex

Téléphone : +33 (0)4 72 59 51 56

Fax : +33 (0)4 72 59 51 90

Email : info@transalpine.com

ANNEXE 1

STANDARDS FERROVIAIRES FRET TRANSALPINE

Juin 2009

1. LA DEMARCHE DU COMITE POUR LA TRANSALPINE

Le Comité pour la Transalpine, en concertation avec le Comitato Transpadana et FERRMED, propose un ensemble de standards techniques européens pour la construction et l'exploitation des lignes ferroviaires empruntées par les convois fret qui franchissent les Alpes franco-italiennes et le futur Lyon-Turin.

En effet, il a été constaté, encore récemment, que la définition des standards est trop souvent limitée au niveau des gestionnaires d'infrastructures de chaque pays concerné. D'autre part, le secteur du fret souffre de retards dans ce domaine par rapport à celui des voyageurs à grande vitesse.

La réflexion proposée engage sur le très long terme la construction et l'exploitation des lignes fret à haute performance. Elle doit s'abstraire des difficultés importantes mais conjoncturelles que doit affronter le trafic marchandises en 2009 (tous modes confondus).

2. DES CORRIDORS A « PRIORITE FRET »

Les corridors choisis sont des itinéraires qui ne sont pas exclusivement réservés au fret mais considérés comme essentiels pour que le transport ferroviaire puisse retrouver une meilleure compétitivité face au transport routier : fiabilité des horaires, prix à la tonne transportée plus bas, meilleure interopérabilité transfrontalière, etc...

Il ne suffit pas de décréter que le rail doit se substituer à la route pour inverser la tendance des trente dernières années si les conditions techniques de bonne performance ne sont pas réunies.

Le concept de lignes « dédiées seulement au fret » est trop ambitieux et nécessiterait de lourds investissements dans la majorité des cas.

Il lui est préféré celui de corridors à priorité fret, où la coexistence avec des trains voyageurs est envisagée, mais de façon minoritaire et avec des règles de circulation clairement définies. Il s'agira la plupart du temps de trains régionaux, dont les vitesses sont comparables à celles des trains fret.

3. UN RESEAU FRET EUROPEEN

Le Comité pour la Transalpine propose d'appliquer les standards Transalpine pour le réseau qui figure dans le plan en annexe.

Il est rappelé à titre d'information, que les marchandises qui traversent aujourd'hui la frontière franco-italienne par la route parcourent en moyenne des trajets d'environ 1.043 km au nord des Alpes ou 1.489 km au sud¹.

La substitution par le mode ferroviaire ne se limite pas au seul trajet de la future liaison Lyon-Turin, pour lequel des critères performants sont prévus. Mais il s'agit d'assurer une continuité des standards techniques tout le long des parcours effectués par ces marchandises.

Le réseau ainsi proposé, à priorité fret, incorpore notamment :

- le projet prioritaire n°6 Lyon-Turin-Budapest,
- la section Vérone-Rome du projet prioritaire n°1,
- la section Nîmes-Barcelone du projet prioritaire n°3,
- le projet prioritaire n°24 Lyon-Gênes-Bâle-Rotterdam,
- les corridors ERTMS A, B (partie), C et D,
- l'axe de la Transpadana Turin-Milan-Venise-Trieste,
- le réseau maillé Ferrmed au sud de Duisbourg.

Les corridors ne prennent pas en considération les circulations voyageurs à grande vitesse dont la problématique devra faire l'objet d'un examen séparé.

4. DEUX HORIZONS TEMPORELS

Devant l'ampleur de la tâche et l'extrême diversité que les systèmes ferroviaires nationaux ont pratiqué dans le passé, il paraît plus judicieux de définir deux horizons pour l'harmonisation des standards techniques :

- l'un à court terme, qui sert de référence pour la modernisation des lignes existantes, et de minimum indispensable pour les nouvelles lignes ;
- l'autre à long terme, qui doit être pris en compte dès maintenant dans la réalisation de nouvelles infrastructures, et pouvoir se réaliser le moment venu.

L'exemple le plus significatif est celui de la longueur des trains. Les pays qui ont déjà adopté le standard de 750 m sont déjà en train de réfléchir à la possibilité de faire circuler des trains de 1.000 m²; cependant la priorité semble à court terme de parvenir à un consensus autour de la valeur de 750m (en Italie et en Espagne par exemple), et en parallèle de rechercher les solutions techniques pour pallier les contraintes physiques qui interdisent aujourd'hui la formation de trains longs de 1.500 m (problèmes d'attelages et de freinage).

¹ Données CAFT 2004. Voir publication « Coûts externes » du Comité pour la Transalpine - Juillet 2008

² Loi Grenelle 1 – juin 2009

5. CONSTRUCTION ET EXPLOITATION

Du point de vue du Comité pour la Transalpine, les standards ne se limitent pas à des caractéristiques techniques de construction des lignes, mais doivent également englober l'exploitation des corridors fret : la gestion unifiée des circulations, pour lesquelles les coordonnateurs européens ont déjà fait des propositions, entre dans cette catégorie.

Pour favoriser la co-modalité, il est aussi important qu'une réflexion stratégique soit menée à l'échelle nationale pour disposer à proximité des corridors fret d'un réseau de plateformes d'intermodalité et de logistique, dont le rayon d'action et la portée sont européennes.

6. UN MEILLEURE ACCEPTABILITE ENVIRONNEMENTALE

Parmi les coûts externes générés par le transport ferroviaire, le bruit vient largement en tête. Il est donc proposé d'intégrer des objectifs de progrès sur ce thème pour aboutir à des améliorations significatives dans ce domaine – de la même façon que le durcissement des normes pour les moteurs de poids lourds a permis de réduire de façon significative la pollution unitaire par tonne kilomètre.

STANDARDS PRECONISES PAR LE COMITE POUR LA TRANSALPINE

Critères construction

	Court terme	Long terme
Nombre de voies	2 voies UIC	2 voies UIC
Gabarit	GB1	GC
Longueur des trains	750 m	1.500 m
Longueur voies évitement	750 m	1.500 m
Charge par essieu	22,5 T	25 T
Pente maximum	1,25 %	1,25 %
Poids total	1.800 t	4.000 t
Energie électrique	25 KV ca / 3 Kv cc	25 kV ca
Vitesse autorisée	120 km/h	160 km/h ³
Signalisation	ERTMS Niveau 2	ERTMS Niveau 3

³ A moduler entre 120 et 160 km/h suivant le poids total du convoi

Critères d'exploitation et matériel roulant

Attribution des sillons	Gestion unique par corridor
Passage des frontières	Harmonisation des procédures
Disponibilité de la voie	Une voie minimum 24H/24
Coupure travaux	Coordination à l'échelon corridor
Priorité de circulation	Fret international ou longue distance équivalent aux trains voyageurs
Plateformes intermodales et logistiques	Plan national d'implantation
Péages	Prise en compte des coûts externes ⁴
Impacts environnementaux	Semelles de freins composites K ou LL : obligation ou augmentation du prix des sillons

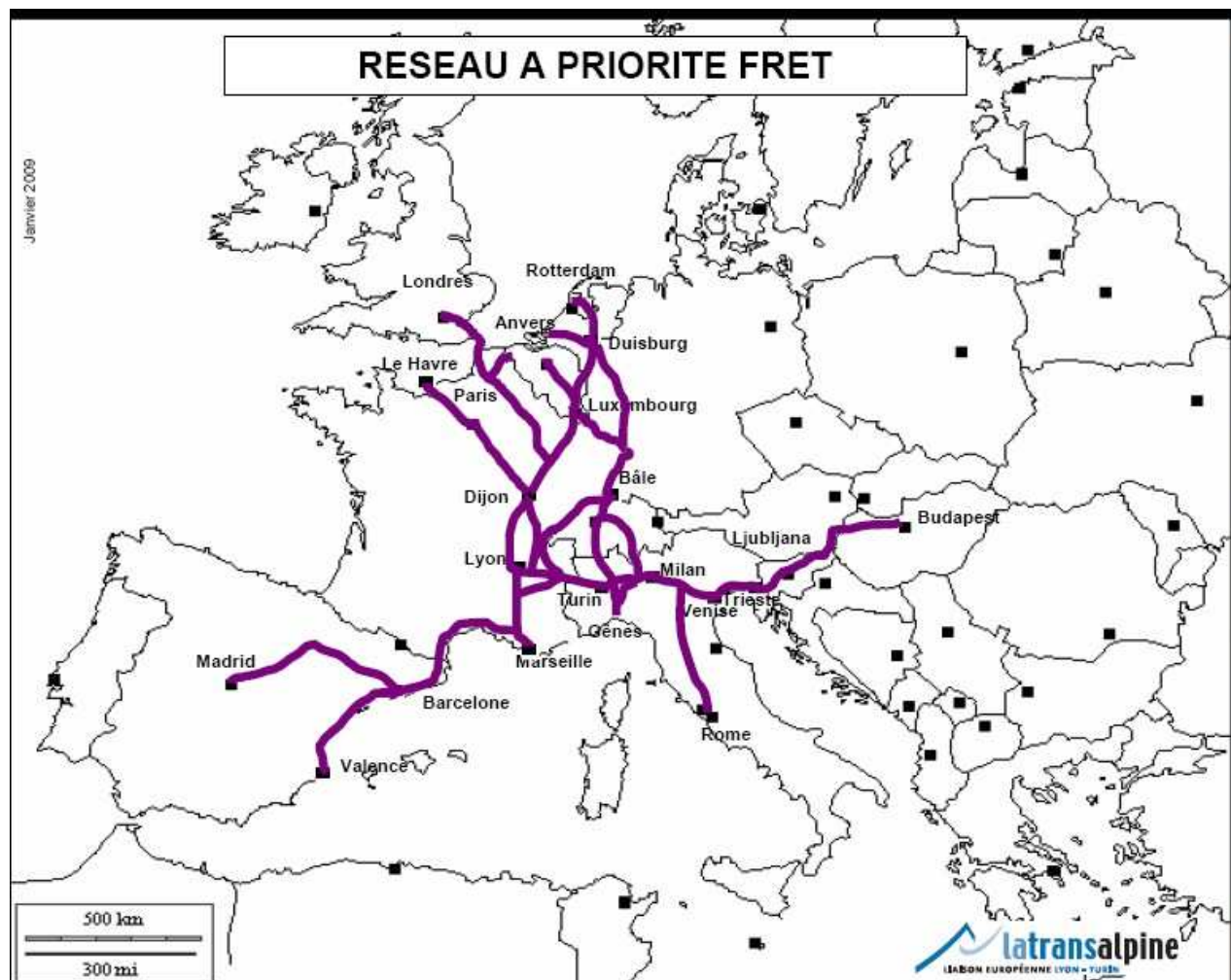
L'objectif est d'atteindre dans un système d'ouverture complète à la libre concurrence entre opérateurs **une part modale de 30-35%** pour le rail sur les trajets longue distance.

Pièces jointes :

- Carte du réseau à priorité fret.

⁴ Lorsqu'une directive Eurovignette sera en vigueur pour le transport routier

CARTE DU RESEAU A PRIORITE FRET



ANNEXE 2

**CARTE : LA TRANSALPINE LYON-TURIN, MAILLON CENTRAL
DU CORRIDOR LISBONNE - KIEV**

