



# « RTE-T : UN REEXAMEN DES POLITIQUES » POSITION DE L'ACFCI

Sur la base de son expérience et du Livre vert « RTE-T : un réexamen des politiques », l'Assemblée Française des Chambres de Commerce et d'Industrie (ACFCI) souhaite apporter à la Commission européenne sa contribution à l'élaboration de la future politique du RTE-T.

## Position de l'ACFCI

### Pour un système de transport efficace

Le réseau des CCI rappelle son attachement à la constitution d'un système de transport européen performant vecteur d'un marché commun et d'échanges avec le reste du monde dynamiques, d'une cohésion socio-économique et territoriale forte. Un tel système bénéficie à la compétitivité des entreprises et aux populations.

Cela étant dit, la performance d'un système de transport repose pour une bonne part sur un réseau d'infrastructures de qualité, maillées, interconnectées, interopérables permettant aux opérateurs d'innover et de développer une offre de services diversifiées répondant aux attentes de mobilité de leurs clients.

Pour aider à l'atteinte de ces objectifs, les systèmes de transport intelligents peuvent apporter de façon évidente des gains importants pour améliorer le fonctionnement des transports en matière de gestion des infrastructures et des circulations, de diffusion d'informations à valeur ajoutée, de sécurité, d'exploitation des réseaux et des services de transport, etc. L'action de la Commission est essentielle pour limiter les barrières techniques et technologiques de façon à atteindre les différents objectifs précités tout en réduisant les délais et les coûts de mise en œuvre.

C'est pourquoi, le réseau des CCI souhaite voir la Commission, par réalisme et souci d'efficacité, dans une approche dite d'« entreprises », mettre en œuvre une politique du réseau transeuropéen de transport qui expérimente des dispositifs visant à simplifier les processus de décision et les procédures de réalisation. Parallèlement, il est impératif d'accroître la capacité à agir malgré les fortes contraintes budgétaires en développant notamment des partenariats publics privés innovants.

### Pour l'approche réseau : le pari du scénario 3

Ainsi, tout en conservant un rôle moteur pour l'atteinte d'objectifs de la politique des transports (accessibilité, interopérabilité, etc.), la Commission doit pouvoir concentrer les instruments communautaires (financier et coordination) sur des projets clés, en particulier transfrontaliers, à l'intérieur d'un réseau central. Celui-ci doit constituer une armature de

base sur laquelle pourront se déployer les connexions nécessaires pour parvenir à la constitution d'axes transnationaux majeurs.

Cette approche par grands axes transnationaux majeurs déjà identifiés de longue date doit parallèlement assurer le respect de standards techniques homogènes et devra éviter clairement d'alourdir la liste des projets prioritaires à financer.

Il devra également clarifier les moyens d'éviter l'accentuation possible des disparités actuelles entre le centre de l'espace communautaire et les régions périphériques. Cette précaution doit permettre une adhésion de l'ensemble des Etats-membres à cette approche. En outre, elle constitue une nécessité pour faciliter les liaisons entre l'Europe et les espaces limitrophes comme l'espace euro méditerranéen. A ce titre, il paraît indispensable que les grands ports européens, qui constituent les plateformes privilégiées du transport de marchandises, pour les échanges intra et extra communautaires soient mieux intégrés dans l'approche réseau de la politique RTE-T et que leurs connexions, en particulier ferroviaire et fluviale soient améliorées, y compris les plateformes multimodales intérieures. Cela vaut également pour les autres nœuds clés du réseau.

Ainsi, l'ACFCI appuie la proposition de la Commission de définir des réseaux stratégiques transeuropéens fret et voyageurs incorporant les actuels « projets prioritaires » et incluant les infrastructures nécessaires à la continuité des circulations sur la totalité de l'axe. Pour accroître l'efficacité de cette politique, il est important d'inclure l'ensemble des opérations concourant à une meilleure fonctionnalité des réseaux tels les contournements majeurs d'agglomérations qui peuvent constituer des goulets d'étranglement pénalisants et auxquels les pouvoirs publics nationaux devront apporter des réponses.

## **Pour une planification intégrée et une programmation cohérente**

La Commission doit s'engager à présenter un schéma global clair, offrant une vision à long terme du développement du réseau transeuropéen de transport. L'approche réseau au niveau communautaire devrait faciliter son articulation avec les planifications nationale et régionale pour une meilleure programmation des projets d'infrastructures. Ainsi, la France devra faire ressortir dans son schéma national des infrastructures de transport les axes prioritaires appartenant au réseau transeuropéen de transport.

Par cette approche, la Commission établira un lien plus étroit entre les RTE-T et les couloirs paneuropéens et euro méditerranéens. De même et pour une plus forte lisibilité de l'action communautaire, il est jugé par ailleurs indispensable qu'en matière ferroviaire la Commission rende cohérente l'approche par le réseau central et les réseaux sur lesquels l'Europe a choisi de développer l'ERTMS (système européen de gestion de trafic ferroviaire).

Enfin, dans la perspective du scénario 3, la Commission devrait, après concertation, présenter une première programmation de projets prioritaires (Quel projet ? Quel financement ? Dans quels délais ?). Dans ce cas, il paraît très souhaitable que pour les très grands projets, sa participation financière fasse l'objet d'une contractualisation globale au lieu d'être soumise aux aléas budgétaires.

## Pour un système de transport efficace

Pour soutenir la mobilité facteur de progrès et de croissance, le réseau des CCI soutient une planification européenne qui développera une approche par « réseau prioritaire » (plus que par projet prioritaire). Cette approche présente l'avantage d'être pragmatique recherchant l'efficacité globale d'un réseau à partir de tous les équipements et infrastructures existants. C'est en effet l'approche des entreprises qui donnent la priorité à l'offre globale de services de transport plus qu'aux infrastructures en tant que telles.

### **Contactez-nous !**

Christophe  
Hausberg  
[c.hausberg@acfc.cci.fr](mailto:c.hausberg@acfc.cci.fr)  
[cci.fr](http://cci.fr)  
+33 (0)1 40 69 37  
77