

AVIS DU COMITE TRANSALPINE

LIVRE VERT

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

Avril 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 kms de liaisons routières, 106 000 kms de liaisons ferroviaires dont 32 000 de LGV, 13 000 kms 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 propose 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.

For Integrated Trans-European Transport Network at the Service of the Common

Meta Informations	
Creation date	28-04-2009
Last update date	
User name	null
Case Number	103017946041111809
Invitation Ref.	
Status	N

Background of the respondent	
Country of residence	France
Region: Please write down the name of your region (using as base the NUTS 1 or NUTS 2 classification system as relevant, for details see http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:039:0001:0037:EN:PDF)	FR716
TEN-T components/major infrastructure most involved with (you can choose more than one)	Inland waterways High-Speed Rail
Name:	Comité pour la liaison européenne Transalpine Lyon-Turin
Name of your organisation	Comité pour la liaison européenne Transalpine Lyon-Turin
Register ID of your organisation	4275524159606
Type of involvement	Other

Green Paper Questionnaire	
Q01.- Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?	See separate comments sent to the Commission by email
Q02.- Should the comprehensive network be maintained or abandoned, and what advantages and disadvantages would either approach involve? Could the respective disadvantages be overcome, and if so by what means?	NO - The comprehensive network should be abandoned
Please justify your choice by answering the sub-questions of Q02 as comprehensive as possible	See separate comments sent to the Commission by email
Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:	Community action lacks visibility
Please allocate the advantages, as described above, to the following categories:	Important for access function and territorial cohesion
Q03.- Would a priority network approach be better than the current priority projects' approach? What would be the advantages and disadvantages of either approach, and how should it be developed?	YES - The priority network approach would be better than a priority projects approach
Please justify your choice by answering the sub-questions of Q03 as comprehensive as possible	See separate comments sent to the Commission by email
Please allocate the arguments described above to the following categories: - Advantages of priority network approach (compared to priority projects approach)	Better focussed projects of common interest Possibility for coverage of nodes and inter-modal connections Enhanced possibilities for "environmental optimisation"
Disadvantages of priority network approach (compared to priority projects approach)	

Elements that should be taken into account in the development of a priority network approach (planning method)	Traffic flows Interoperability and infrastructure standards Environmental protection / climate change Inter-modal connections Harmonized cost-benefit analysis Connections between long distance transport and local transport / urban nodes
Q04.- Would the flexible approach to identifying projects of common interest, as proposed with the "conceptual pillar", be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?	NO - the proposed flexible approach would be inappropriate for the TEN-T
Please justify your choice by answering the sub-questions of Q04 as comprehensive as possible	See separate comments sent to the Commission by email
Please allocate the disadvantages and possible advantages, as described above, to the following categories: - Disadvantages of a conceptual pillar	Entails uncertainties regarding the specific definition of projects of common interest (consequently uncertainties in terms of cost, needs and opportunities for Community support)
Advantages of a conceptual pillar	
Q05.- How can future challenges in the sectors of waterborne and air transport (especially ports, inland waterways and airports) as well as of freight logistics be best taken into account within the overall concept of the future TEN-T development? Do different requirements for freight and passenger transport require different treatment in the TEN-T policy? What further aspects relating to different transport sectors / common transport policy issues should be given attention?	See our proposal, sent by email, for two separate priority networks : one "freight priority network" and one "highspeed network".
Q06.- How can Intelligent Transport Systems in all modes, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?	
Q07.- Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?	No opinion
Q08.- Would a core network (bringing together a priority network approach as referred to in Q3 and a conceptual pillar as referred to in Q4) be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?	NO - a core network approach would not be feasible
Please justify your choice by answering the sub-questions of Q08 as comprehensive as possible	See Transalpine's proposal sent to the Commission by email
To which categories would you allocate the main disadvantages?	Too many network development priorities

To which categories would you allocate possible advantages?	Integrating transport infrastructure and transport policy developments in the best possible way
Q09.01- How can the financial needs of TEN-T as a whole - in the short, medium and long term - be established?	See Transalpine's proposal sent to the Commission by email
Q09.02.- What form of financing – public or private, Community or national – best suits what aspects of TEN-T development?	Large projects need a combination of all sources of financing
Q10.01- What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility?	To maintain European Coordinators is essential
Q10.02.- Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?	Yes, of course
Q11.01- What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments used for TEN-T? (TEN-T budget, Cohesion Fund, ERDF, EIB loans)?	See Transalpine's proposal sent to the Commission by email
Q11.02.- Is there a need for new financial instruments (including "innovative" instruments)?	No opinion
Q12.01.- How could existing non-financial instruments be improved?	
Q12.02.- Which new non-financial instruments should be introduced, for what reason?	Better technical standards for the priority european networks
Please classify your proposal above:	Corridor coordination Sharing of best practices Other
Q13.- Which of the options for developing the TEN-T is the most suitable, and for what reason?	Option B: Single layer: priority projects – possibly in extended form
Please justify	See Transalpine's proposal sent to the Commission by email
Q14.- Would you like to make any further comment or proposal?	We propose on option B alternative in our separate contribution sent by email

LE COMITÉ pour la TRANSALPINE :

- accueille favorablement un réexamen de la politique des RET-T, qui 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 ;
- 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 conjointement ;

➤ **Développement Durable**

1. souhaite qu'une importance accrue soit donnée dans le Livre Vert 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, ou les autoroutes de la mer ;
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 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 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 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.
 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 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. regrette que le Livre Vert ne mette pas mieux en évidence 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 d'en tirer des retombées positives à moyen et long terme.

CONCLUSION

En réponse à la consultation ouverte sur le Livre Vert, le Comité pour la Transalpine propose de retenir **une option 2 bis** en variante de celles proposées par la Commission :

A savoir :

- 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.

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