

MONSIEUR ANTONIO TAJANI
MEMBRE DE LA COMMISSION EUROPEENNE
200 RUE DE LA LOI
B-1049 BRUXELLES

CONSEIL REGIONAL

LE PRESIDENT

ROUEN LE 29 AVRIL 2009

N/REF : MM/DE2009-08142

Objet : Consultation de la Commission européenne – Livre Vert « RTE-T : un réexamen des politiques - Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports »

Monsieur le Commissaire,

J'ai le plaisir de vous transmettre la contribution de la Région Haute-Normandie à la consultation lancée par la Commission européenne suite à la publication de son Livre Vert « RTE-T : un réexamen des politiques - Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports ».

5^{ème} région française par son PIB, pôle industriel majeur sur le territoire français, traversée par un fleuve, la Seine, au gabarit européen pénétrant jusqu'au cœur de l'Île de France, bassin de vie de près de 15 millions d'habitants, avec deux grands ports maritimes sur son territoire, celui du Havre et de Rouen, et située en bordure d'une des mers les plus fréquentées au monde, la Manche, la Région Haute-Normandie est devenue, et aspire à devenir encore davantage, une porte d'entrée maritime majeure située sur les flux Asie-Europe et pleinement intégrée dans les flux transeuropéens de marchandises.

La contribution de la Région Haute-Normandie à la consultation sur l'avenir du RTE-T n'a pas vocation à répondre à la totalité des questions contenues dans le Livre Vert, mais à mettre en avant, à travers une analyse globale, le positionnement de la Région Haute-Normandie sur les trois options majeures proposées par l'Union Européenne pour le développement ultérieur du RTE-T.

HOTEL DE REGION

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

Meta Informations	
Creation date	29-04-2009
Last update date	
User name	null
Case Number	966435337171211909
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)	Haute-Normandie (FR23)
TEN-T components/major infrastructure most involved with (you can choose more than one)	Road Inland waterways Maritime Conventional Rail
Name:	Jean-Pascal COGEZ, Directeur général des services
Please, write down the name of the Public Authority	Région Haute-Normandie
Type of Public Authority	Regional

Green Paper Questionnaire	
Q01.- Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?	De manière générale, la Région Haute-Normandie partage l'analyse sur les enjeux que représente l'accroissement des flux de transport de marchandises à la fois en termes de changement climatique et de compétitivité du territoire européen. - La Région se félicite que le Livre Vert insiste sur l'importance d'une bonne connexion des infrastructures de transport européennes avec le reste du monde, notamment en donnant la priorité à l'amélioration des liens entre les ports européens et leurs hinterlands dans le cadre de la future politique de RTE-T. - La Région partage également la préoccupation majeure que constitue le changement climatique pour la politique européenne de transport, et plus spécifiquement la politique de RTE-T. L'enjeu est de pouvoir valoriser chaque mode de transport en fonction de ses avantages comparatifs, y compris environnemental, notamment en prévision de l'accroissement des trafics de marchandises en Europe. Dans ce cadre, la Région Haute-Normandie, parce qu'elle est directement confrontée aux impacts environnementaux engendrés par l'accroissement du tr
Q02.- Should the comprehensive network be maintained or abandoned, and what advantages and disadvantages would either approach involve? Could the respective disadvantages be overcome, and if so by what means?	YES - the comprehensive network should be maintained

Please justify your choice by answering the sub-questions of Q02 as comprehensive as possible	<p>La Région Haute-Normandie partage l'analyse de la Commission Européenne selon laquelle le réseau global est « essentiel pour assurer la fonction d'accès du RTE-T », en particulier pour les régions qui ne sont pas traversées par des projets prioritaires.</p> <p>Cependant, la question du financement de ce réseau demeure posée. En effet, force est de constater que la politique RTE-T en faveur du réseau global est très peu visible et que sa mise en œuvre est totalement dépendante de la volonté des Etats membres à la financer. Il conviendrait par conséquent que la Commission Européenne précise clairement ses attentes envers les Etats membres au-delà de la mise en œuvre de la législation communautaire au travers des engagements sur des financements pluriannuels.</p>
Please allocate the advantages as described above to the following categories:	<p>Important for access function and territorial cohesion</p> <p>Others (please specify above)</p>
Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:	
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	<p>La Région Haute-Normandie ne peut que partager le constat fait dans le Livre Vert sur « l'approche actuelle par projets prioritaires qui prend en considération les grands flux de trafic entre un point initial et un point final, sans tenir compte de la continuité entre les projets, et ne peut donc pas créer d'avantages supplémentaires induits par le réseau ». Ainsi, cette approche « réseau » permettrait de mieux :</p> <ul style="list-style-type: none"> § Englober dans les points d'entrée de premier plan du réseau européen le Port du Havre, encore trop à l'écart des réseaux RTE-T, alors qu'il est appelé à devenir un outil transcontinental de premier rang avec la montée en puissance de Port 2000 dont sa fonction de « hub » décrite en préambule, § Rechercher une continuité avec et entre les projets prioritaires actuels en s'appuyant sur un réseau d'infrastructures existant ou projeté dans le cadre des contractualisations entre l'Etat et les différentes Régions françaises, § Utiliser les infrastructures existantes sur lesquelles il apparaît essentiel de s'appuyer comme, par exemple, les différents travaux réalisés, engagés ou programmés co
Please allocate the arguments described above to the following categories: - Advantages of priority network approach (compared to priority projects approach)	<p>More rational planning approach at European level, including the possibility for coverage of network benefits</p> <p>Possibility for coverage of all modes</p> <p>Coherence between instruments (financial and other) necessary for full network implementation and planning objectives as challenge for future TEN-T policy</p> <p>Possibility for coverage of nodes and inter-modal connections</p> <p>Enhanced possibilities for "environmental optimisation"</p> <p>Possibility of better reflection of major European traffic flows and Cohesion objectives</p> <p>Others (please specify above)</p>

Disadvantages of priority network approach (compared to priority projects approach)	
<p>Elements that should be taken into account in the development of a priority network approach (planning method)</p>	<p>Traffic flows Social, economic and geographical cohesion Environmental protection / climate change Due coverage of all transport modes Inter-modal connections Connections between long distance transport and local transport / urban nodes Others (please specify above) Links to third countries</p>
<p>Q04. - Would the flexible approach to identifying projects of common interest, as proposed with the "conceptual pillar", be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?</p>	<p>YES - a flexible approach would be appropriate</p>
<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q04 as comprehensive as possible</p>	<p>La Région Haute-Normandie ne peut que souhaiter qu'une meilleure flexibilité soit recherchée dans la méthodologie de désignation des projets d'intérêt commun en matière d'infrastructures dont le devenir est trop souvent suspendu aux décisions d'investissements individuelles des Etats Membres. Une meilleure prise en compte du niveau régional, notamment par des actions locales, serait de nature à participer substantiellement à l'élévation générale de la qualité et à la cohérence du réseau global. Aussi, dans le cadre du réexamen fondamental de la politique du RTE-T, et notamment dans celui de la recherche d'une méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun, il pourrait être pertinent d'examiner cette dernière à travers des critères où la notion de subsidiarité pourrait être prise en considération. Aussi, des projets inscrits au RTE-T pourraient être menés, dès lors que les financements seraient acquis au niveau régional, et ce, sans que le niveau central ne puisse y opposer des priorités strictement nationales. Cette meilleure prise en considération aurait également l'avantage de participer</p>
<p>Please allocate the advantages, as described above, to the following categories:</p>	
<p>Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:</p>	
<p>How could the "conceptual pillar" be best reflected in planning at Community level?</p>	

<p>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?</p>	<p>Si le transport routier aura toujours vocation à desservir notamment le « dernier kilomètre », il s'agit, conjointement aux actions décrites ci-dessous, de permettre aux transports ferroviaires et fluviaux de tendre vers une équation économique viable et pérenne. Ceci ne saurait être atteint sans une internalisation des coûts véritables du transport routier et une incitation visant à donner aux utilisateurs la possibilité d'alternatives à ce mode. Aussi, la Région Haute-Normandie propose de poursuivre cette réflexion notamment dans le cadre de la Directive Eurovignette. Elle ne peut pas ne pas s'interroger sur l'expérimentation en cours relative au concept EMS (European Modular System) dont elle attend les résultats avec intérêt mais aussi prudence. Pour autant, de manière générale, la Région Haute-Normandie soutient aussi toute action de l'Union Européenne, qui permet l'internalisation des coûts externes dans le transport ferroviaire (directive 2001/14/CE). Pour la Région Haute-Normandie, les éléments suivants constituent des enjeux à prendre en compte au moment de la planification du réseau RTE-T</p>
<p>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?</p>	
<p>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?</p>	
<p>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?</p>	
<p>Q09.01- How can the financial needs of TEN-T as a whole - in the short, medium and long term - be established?</p>	
<p>Q09.02.- What form of financing - public or private, Community or national - best suits what aspects of TEN-T development?</p>	
<p>Q10.01- What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility?</p>	
<p>Q10.02.- Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?</p>	
<p>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)?</p>	
<p>Q11.02.- Is there a need for new financial instruments (including "innovative" instruments)?</p>	

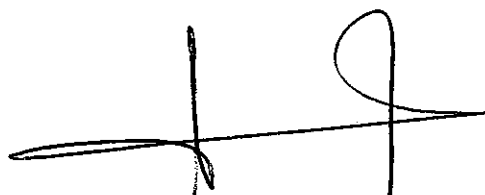
Q12.01.- How could existing non-financial instruments be improved?	
Q12.02.- Which new non-financial instruments should be introduced, for what reason?	
Please classify your proposal above:	
Q13.- Which of the options for developing the TEN-T is the most suitable, and for what reason?	Option C: Dual layer: comprehensive network and "core network"
Please justify	<p>Dans la perspective du développement ultérieur des RTE-T, il apparaît essentiel pour la Région Haute-Normandie d'établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau principal comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique (option C). Pour la Région Haute-Normandie, une telle perspective de développement des RTE-T permettrait :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le maintien et le développement du réseau existant garantissant l'accès au réseau prioritaire, notamment par des actions en faveur de l'interconnexion de l'ensemble des ports et de la suppression des multiples goulets d'étranglement, -Un engagement des Etats membres à soutenir financièrement les projets RTE-T (réseaux global et réseau principal) - Une meilleure association des autorités régionales dans le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité, à la définition des réseaux RTE-T, co-financier d'une grande partie des infrastructures de transport sur leurs territoires. En résumé, en s'appuyant davantage en Région Haute-Normandie sur un système constitué par le triptyque : • Un fleuve (la
Q14.- Would you like to make any further comment or proposal?	Please refer to full written contribution sent in separate file.

Les grandes lignes de cette contribution sont partagées par les deux Grands Ports Maritimes situés sur son territoire, en l'occurrence ceux du Havre et de Rouen.

En résumé, la Région Haute-Normandie soutient l'approche à deux niveaux proposée par la Commission européenne, avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau principal comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique (option 3).

Je me permets également d'attirer votre attention sur la démarche initiée par les 8 Régions françaises du Bassin Parisien¹, qui instituées en Conférence Permanente des Présidents des Régions du Bassin Parisien depuis le 23 janvier 2008, ont précisément mis la thématique du transport au cœur de leurs priorités et entendent notamment replacer le Bassin Parisien au cœur du maillage ouest européen des transports de marchandises. Une contribution spécifique de la conférence des régions du Bassin parisien à la consultation sur le Livre Vert RTE-T vous sera transmise par ailleurs.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous voudrez bien porter à notre contribution, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' followed by a large loop and a horizontal stroke.

Alain LE VERN

¹ Ile-de-France, Haute-Normandie, Picardie, Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne et Pays de la Loire.



« Vers une meilleure intégration de la Région Haute-Normandie dans les flux transeuropéens de marchandises »

Contribution de la Région Haute-Normandie au Livre Vert RTE-T de la Commission européenne



Préambule :

Ce document est la réponse de la Région Haute-Normandie à la consultation de la Commission européenne relative au Livre Vert « RTE-T : réexamen des politiques : Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports » du 15 février 2009.

5^{ème} région française par son PIB, pôle industriel majeur sur le territoire français, traversée par un fleuve, la Seine, au gabarit européen pénétrant jusqu'au cœur de l'Île de France, bassin de vie de près de 15 millions d'habitants, avec deux grands ports maritimes sur son territoire, celui du Havre et de Rouen, et située en bordure d'une des mers les plus fréquentées au monde, la Manche, la Région Haute-Normandie est devenue, et aspire à devenir encore davantage, une porte d'entrée maritime majeure située sur les flux Asie-Europe.

Le positionnement géographique et la qualité des accès nautiques du port du Havre, la remarquable complémentarité du port de Rouen en fond d'estuaire confèrent à la région Haute-Normandie une vocation de premier plan dans le développement du transport maritime au sein de l'Union.

Le port du Havre, pour lequel l'Union Européenne a apporté son soutien financier au développement de Port 2000, assure, en accueillant les navires transocéaniques, une fonction essentielle de hub à l'échelle du continent européen, condition du développement du transport maritime de courte distance sur les façades Manche, Atlantique, Mer du Nord et Baltique.

A ce titre, parce que ce transport maritime de courte distance représente un mode massifié de pré et post acheminement alternatif aux modes terrestres, le Conseil de l'Europe estime, dans ses conclusions relatives à l'espace maritime européen sans barrières¹, qu'il « *constitue un moyen efficace de réduire la congestion et les effets néfastes des transports sur l'environnement* ».

Ce transport maritime de courte distance va se traduire par un renforcement substantiel des flux de fret à destination d'un hinterland qui s'étendra notamment au fur et à mesure de la montée en puissance du trafic de conteneurs, du port maritime du Havre, et, dans une moindre mesure, du port de Rouen.

Avec la mise en service des derniers postes à quai, 6 millions de conteneurs, dont 2 millions en transbordement, seraient susceptibles d'être traités par le port du Havre dès 2020.

¹ « Conclusions du Conseil sur un espace maritime sans frontière », 2935^{ième} session du Conseil. 30 mars 2009.

Pour permettre l'évacuation rapide de ces conteneurs, le développement des dessertes de ces deux ports devra permettre, à très court terme, d'assurer un transfert modal significatif et pérenne de la route vers le fleuve et le rail.

La Région Haute-Normandie constitue ainsi un ensemble industrialo-portuaire cohérent et utile pour l'Union Européenne dans la réalisation de ses objectifs de cohésion territoriale.

C'est pourquoi, même si toute approche en matière de transport, notamment pour ce qui concerne le mode ferroviaire, doit être réalisée pour répondre simultanément aux besoins des voyageurs et du fret, la Région Haute-Normandie se félicite que le Livre Vert mette très fortement l'accent sur l'enjeu que représente le transport de fret en Europe.

Cette initiative pourrait être notamment l'occasion pour l'Union Européenne de mener une réflexion sur les articulations à envisager entre les logiques des flux de marchandises Est-Ouest et les flux, historiques, Nord-Sud qui impacteront encore davantage demain, les territoires constituant le Bassin Parisien, dont la Région Haute-Normandie en est une des composantes.

Cette réflexion est au centre de l'élaboration, par la Conférence des 8 Présidents de Régions du Bassin Parisien², d'un concept de « maillon Ouest » au sein de l'Europe du Nord-Ouest pour lequel contribue substantiellement la Région Haute-Normandie.

Cette contribution n'a pas vocation à répondre à la totalité des questions contenues dans le Livre Vert, mais à mettre en avant, à travers une analyse globale, le positionnement de la Région Haute-Normandie sur les trois options majeures proposées par l'Union Européenne pour le développement ultérieur du RTE-T.

Rouen le 16 avril 2009.

² La Conférence des 8 Présidents du Bassin Parisien est une instance permanente de coopération en matière de transport, de recherche, d'innovation et d'environnement. Elle est constituée par les Régions Haute-Normandie, Basse Normandie, Ile de France, Picardie, Pays de Loire, Champagne-Ardenne, Bourgogne et Centre, représentant un espace de 25 millions d'habitants.

1. Sur les fondements de la future politique dans le domaine du RTE-T

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

1.1 *L'évolution des enjeux/défis*

De manière générale, la Région Haute-Normandie partage l'analyse sur les enjeux que représente l'accroissement des flux de transport de marchandises à la fois en termes de changement climatique et de compétitivité du territoire européen.

- La Région se félicite que le Livre Vert insiste sur l'importance d'une bonne connexion des infrastructures de transport européennes avec le reste du monde, notamment en donnant la priorité à l'amélioration des liens entre les ports européens et leurs hinterlands dans le cadre de la future politique de RTE-T³.
- La Région partage également la préoccupation majeure que constitue le changement climatique pour la politique européenne de transport, et plus spécifiquement la politique de RTE-T. L'enjeu est de pouvoir valoriser chaque mode de transport en fonction de ses avantages comparatifs, y compris environnemental, notamment en prévision de l'accroissement des trafics de marchandises en Europe.

Dans ce cadre, la Région Haute-Normandie, parce qu'elle est directement confrontée aux impacts environnementaux engendrés par l'accroissement du trafic, notamment routier, souhaite y prendre toute sa place.

- La Région partage également la préoccupation de la Commission européenne du nécessaire développement de services de transports axés sur les entreprises.

1.2 *Le bilan de la politique RTE-T jusqu'à aujourd'hui*

Planification du réseau

La Région Haute-Normandie partage l'analyse de la Commission européenne selon laquelle la planification à deux niveaux (réseau global – projets prioritaires) n'a pas été fondamentalement guidée par de réels objectifs européens, mais a consisté davantage à relier les réseaux nationaux aux frontières nationales.

La planification actuelle des RTE-T n'a pas permis une intégration suffisante des territoires maritimes comme la Haute-Normandie, comme lien entre l'Europe et le reste du monde.

Ainsi, vu la position maritime de la Région Haute-Normandie décrite brièvement dans le préambule du présent document, il apparaît pertinent pour l'Union Européenne que ses futures planifications en matière de réseaux inscrivent de façon apparente ce territoire dans les grands flux européens de fret.

³ La Région Haute-Normandie avait ainsi déjà souligné, dans le cadre de sa réponse au Livre Vert « Vers une politique maritime européenne intégrée » la nécessité de donner une meilleure place aux ports et à leurs connexions terrestres. Juin 2007.

Au travers de projets volontairement prioritaires, la politique de RTE-T était, jusqu'à présent, très largement ciblée sur la création de nouveaux services de transport de voyageurs, notamment ferroviaire, alors que les réponses apportées au transport de fret avaient été plus limitées.

C'est pourquoi, comme déjà indiqué en préambule, la Région Haute-Normandie se félicite que le Livre Vert mette très fortement l'accent sur l'enjeu que représente le transport de fret en Europe.

Par conséquent, les orientations futures qui permettront de concevoir un véritable réseau multimodal européen, devraient pouvoir :

- Permettre de déterminer des projets qui relient les territoires européens plutôt que d'opposer ceux qui font partie des axes prioritaires et ceux qui n'en font pas partie,
- Assurer *la fonction d'accès*, véritable valeur ajoutée du RTE-T pour tous les territoires européens.
- Etre en cohérence avec les décisions d'investissements, notamment portuaires, prises dans le cadre d'autres politiques européennes (exemple des interventions FEDER dans les zones portuaires),
- Faire du transport de fret une priorité compte tenu des prévisions de croissance prévues à l'horizon 2050, tout en l'articulant avec la problématique du transport de voyageurs.

Dans ce cadre, le système « Fleuve Seine/Le Havre, porte d'entrée maritime communautaire » positionné sur les flux transcontinentaux asiatiques, pourrait apparaître encore davantage comme un élément structurant de la réflexion des politiques de transports de l'Union Européenne.

Mise en œuvre du réseau

Au-delà des 30 projets prioritaires dont la mise en œuvre a été lente et inégale en fonction des projets, la Région Haute-Normandie considère que peu de visibilité n'a été perçue au niveau régional/local de l'impact de la politique du RTE-T en faveur du développement du réseau global.

2. Sur les enjeux du futur développement du RTE-T

2.1 Planification du réseau (Q2 à Q8)

2.1.1 Le réseau global

Q2 / Quels sont les autres arguments en faveur ou en défaveur du maintien du réseau global, et comment pourrait-on remédier aux inconvénients de chaque solution ?

La Région Haute-Normandie partage l'analyse de la Commission Européenne selon laquelle le réseau global est « essentiel pour assurer la fonction d'accès du RTE-T », en particulier pour les régions qui ne sont pas traversées par des projets prioritaires.

Cependant, la question du financement de ce réseau demeure posée. En effet, force est de constater que la politique RTE-T en faveur du réseau global est très peu visible et que sa mise en œuvre est totalement dépendante de la volonté des Etats membres à la financer.

Il conviendrait par conséquent que la Commission Européenne précise clairement ses attentes envers les Etats membres au-delà de la mise en œuvre de la législation communautaire au travers des engagements sur des financements pluriannuels.

2.1.2 Projets ou réseaux prioritaires géographiquement délimités ?

Q3 / Une approche par réseaux prioritaires serait-elle préférable à la méthode actuelle des projets prioritaires? Si non, pourquoi, et quels sont les points forts de cette dernière? Si oui, quels (autres) avantages représente-t-elle, et comment faudrait-il la mettre en place?

La Région Haute-Normandie ne peut que partager le constat fait dans le Livre Vert sur « l'approche actuelle par projets prioritaires qui prend en considération les grands flux de trafic entre un point initial et un point final, sans tenir compte de la continuité entre les projets, et ne peut donc pas créer d'avantages supplémentaires induits par le réseau ».

Ainsi, cette approche « réseau » permettrait de mieux :

- **Englober dans les points d'entrée de premier plan du réseau européen le Port du Havre, encore trop à l'écart des réseaux RTE-T, alors qu'il est appelé à devenir un outil transcontinental de premier rang avec la montée en puissance de Port 2000 dont sa fonction de « hub » décrite en préambule,**
- **Rechercher une continuité avec et entre les projets prioritaires actuels en s'appuyant sur un réseau d'infrastructures existant ou projeté dans le cadre des contractualisations entre l'Etat et les différentes Régions françaises,**
- **Utiliser les infrastructures existantes sur lesquelles il apparaît essentiel de s'appuyer comme, par exemple, les différents travaux réalisés, engagés ou programmés concourants à l'amélioration du contournement Nord et Sud du Bassin Parisien,**
- **Inclure les nœuds de transports qui représentent des verrous de l'axe ferroviaire Le Havre-Paris, comme le nœud ferroviaire de Rouen et l'accessibilité à la Grande ceinture fret parisienne pour les trains de marchandises. Dans ce cadre, l'examen d'un doublement d'itinéraire passant par Serqueux-Gisors et celui du traitement du tronçon Conflans Sainte Honorine - Val d'Argenteuil, sont posés.**

De manière générale, la planification des RTE-T aurait également l'avantage d'inclure des actions, y compris parfois dans un périmètre financier contenu, en faveur, notamment de la résolution de goulets d'étranglement sur des territoires, dont la synergie dégagerait une plus value pour l'Union Européenne plus forte que leur simple somme.

La Région Haute-Normandie soutient la définition d'un véritable réseau multimodal européen prenant en compte :

- ❖ Les flux de trafic majeurs de fret actuels mais aussi potentiels qui pourraient laisser présager à terme, malgré les investissements lourds consentis et programmés en Europe du Nord, un risque de saturation des corridors historiques Nord-Sud,
- ❖ La recherche de l'efficacité économique par une nécessaire mise en cohérence des plates-formes logistiques multimodales d'envergure européenne,
- ❖ Les liens entre les ports européens, leurs hinterlands et les projets prioritaires actuels,
- ❖ La prise en compte des objectifs environnementaux de l'Union européenne, notamment relatifs au changement climatique compte tenu de la contribution du secteur du transport,

- ❖ La cohésion territoriale entre les régions en constatant, au regard des 30 projets prioritaires inscrits dans le cadre des RTE-T et les 6 corridors définis dans le cadre du protocole d'accord ERTMS, qu'une grande partie des territoires de l'ouest européen, dont la Région Haute-Normandie, n'est pas encore concernée aujourd'hui.

2.1.3 Le pilier théorique (Q4)

Q4 / Une méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun serait-elle appropriée pour une politique qui, habituellement, repose en grande partie sur les décisions d'investissement individuelles des États membres en matière d'infrastructures? Quels autres avantages et inconvénients présente-t-elle, et comment pourrait-elle se traduire au mieux dans la planification au niveau communautaire?

La Région Haute-Normandie ne peut que souhaiter qu'une meilleure flexibilité soit recherchée dans la méthodologie de désignation des projets d'intérêt commun en matière d'infrastructures dont le devenir est trop souvent suspendu aux décisions d'investissements individuelles des États Membres.

Une meilleure prise en compte du niveau régional, notamment par des actions locales, serait de nature à participer substantiellement à l'élévation générale de la qualité et à la cohérence du réseau global.

Aussi, dans le cadre du réexamen fondamental de la politique du RTE-T, et notamment dans celui de la recherche d'une méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun, il pourrait être pertinent d'examiner cette dernière à travers des critères où la notion de subsidiarité pourrait être prise en considération. Aussi, des projets inscrits au RTE-T pourraient être menés, dès lors que les financements seraient acquis au niveau régional, et ce, sans que le niveau central ne puisse y opposer des priorités strictement nationales.

Cette meilleure prise en considération aurait également l'avantage de participer à une meilleure visibilité des politiques de RTE-T pour les citoyens de l'Union Européenne.

2.1.4 Les facteurs/enjeux à prendre en compte dans la planification du réseau (Q5)

Q5 / Comment prendre en considération de façon optimale les enjeux auxquels sont confrontés les transports aériens, fluviaux, maritimes (notamment les ports, les voies navigables et les aéroports), ainsi que le secteur de la logistique de marchandises dans la conception générale du développement futur du RTE-T ? Les politiques de transports de voyageurs et de marchandises doivent –elles prendre en compte des enjeux spécifiques ? Quels autres aspects doivent être pris en compte?

Si le transport routier aura toujours vocation à desservir notamment le « dernier kilomètre », il s'agit, conjointement aux actions décrites ci-dessous, de permettre aux transports ferroviaires et fluviaux de tendre vers une équation économique viable et pérenne.

Ceci ne saurait être atteint sans une internalisation des coûts véritables du transport routier et une incitation visant à donner aux utilisateurs la possibilité d'alternatives à ce mode.

Aussi, la Région Haute-Normandie propose de poursuivre cette réflexion notamment dans le cadre de la Directive Eurovignette.

Elle ne peut pas ne pas s'interroger sur l'expérimentation en cours relative au concept EMS (European Modular System)⁴ dont elle attend les résultats avec intérêt mais aussi prudence.

Pour autant, de manière générale, la Région Haute-Normandie soutient aussi toute action de l'Union Européenne, qui permet l'internalisation des coûts externes dans le transport ferroviaire (directive 2001/14/CE).

Pour la Région Haute-Normandie, les éléments suivants constituent des enjeux à prendre en compte au moment de la planification du réseau RTE-T :

- **Mode ferroviaire :**

- Maintien du réseau capillaire, y compris en sanctuarisant les espaces fonciers occupés par des lignes aujourd'hui suspendues, dont le traitement de certains tronçons et nœuds pourraient s'avérer pertinent à court, moyen et long terme, au niveau communautaire,
- Optimisation des investissements sur les réseaux ferroviaires existants notamment avec des aménagements permettant la circulation de trains longs de 1000 mètres pour le fret, par la mise en œuvre de voies d'évitements,
- Poursuite des initiatives liées aux problématiques des wagons isolés ou en coupons, présents ou potentiels, sur le réseau capillaire dont la massification devrait être entreprise,
- Meilleure intégration des doubles problématiques fret des voyageurs dans le développement du réseau principal et la détermination d'itinéraires alternatifs.

- **Aéroports et ports :** points de connections entre l'Europe et le reste du monde.

- Adaptation des aéroports à l'ensemble de la chaîne logistique, notamment pour le transport à forte valeur ajoutée, dans le cadre de l'intermodalité des transports,
- Prise en compte de l'interconnexion terrestre des ports. Dans ce cadre, l'amélioration significative de la ligne ferroviaire Le Havre - Paris constitue un objectif majeur pour la Région Haute-Normandie.
- Maintien et développement d'un réseau de ports secondaires⁵, répartis sur l'ensemble du littoral de l'Union, comme éléments de continuité de la massification des pré et post acheminements réalisés par les hubs que constituent les grands ports européens,
- Développer et encourager le développement du transport combiné dans le cadre des autoroutes de la mer,

⁴ EMS est un concept d'ensembles routiers d'une longueur de 25,25 m et d'un Poids Total Roulant Autorisé de 60 tonnes.

⁵ Ce point avait été développé par la Région Haute-Normandie, dans le cadre de sa réponse au Livre Vert « Vers une politique maritime européenne intégrée » (Juin 2007). A noter la création en 2006 de l'Association de Ports Locaux de la Manche (APLM) dans le cadre du projet Espace Manche Development Initiative (EMDI), porté par la Région Haute-Normandie.

- **Transports par voies navigables :**

- Optimiser les grandes réserves de capacité du réseau des voies navigables intérieures notamment par le traitement des goulets d'étranglement souvent liés à la hauteur libre sous ouvrages,
- Faire de l'axe Seine un véritable corridor fluvial se connectant aux autres grands canaux européens en rééquilibrant, à long terme, les liaisons Ouest-Est par rapport à celles Nord-Sud privilégiées aujourd'hui.

- **Logistique de transport de marchandises :**

- Il est nécessaire, pour permettre son développement optimal, que la politique du RTE-T favorise l'existence de bonnes infrastructures de base, en particulier en matière de terminaux intermodaux (ferroviaires, maritimes, portuaires et fluviaux) et de systèmes de transport intelligents de traçabilité des marchandises.

3. Positionnement de la Région Haute-Normandie sur les options proposées par la Commission européenne : Synthèse (Q13)

La Commission retient trois options possibles pour le développement ultérieur du RTE-T:

- 1) Maintenir la structure actuelle à double niveau, avec d'une part le réseau global et d'autre part les projets prioritaires non reliés entre eux;*
- 2) Réduire le RTE-T à un seul niveau (les projets prioritaires, éventuellement reliés en un réseau prioritaire);*
- 3) Etablir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau principal comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique.*

Q13 / *Parmi ces options, laquelle est la meilleure, et pourquoi?*

Dans la perspective du développement ultérieur des RTE-T, il apparaît essentiel pour la Région Haute-Normandie d'établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau principal comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique (option 3).

Pour la Région Haute-Normandie, une telle perspective de développement des RTE-T permettrait :

- Le maintien et le développement du réseau existant garantissant l'accès au réseau prioritaire, notamment par des actions en faveur de l'interconnexion de l'ensemble des ports et de la suppression des multiples goulets d'étranglement,
- Un engagement des Etats membres à soutenir financièrement les projets RTE-T (réseaux global et réseau principal)
- Une meilleure association des autorités régionales dans le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité, à la définition des réseaux RTE-T, co-financeur d'une grande partie des infrastructures de transport sur leurs territoires.

En résumé, en s'appuyant davantage en Région Haute-Normandie sur un système constitué par le triptyque :

- **Un fleuve (la Seine) à grand gabarit,**
- **Une porte d'entrée maritime communautaire (Le Havre) positionnée sur les flux transcontinentaux et élément du développement du transport maritime de courte distance,**
- **Un double point d'entrée (Le Havre et Rouen) de l'irrigation d'un bassin de vie de 15 millions d'habitants et également celui du grand contournement ferroviaire nord du Bassin Parisien à destination de l'Est et du Sud de l'Europe,**

l'Union européenne pourrait disposer d'un axe structurant de sa politique de transports en faveur du développement durable.