



Coopération interrégionale Bassin parisien

Contribution des Régions du Bassin parisien au Livre Vert RTE-T de la Commission européenne

« Vers une meilleure intégration des Régions du Bassin parisien dans le réseau transeuropéen de transport de voyageurs et de marchandises »



Sommaire

Préambule3

- Une coopération interrégionale en émergence à l'échelle du Bassin parisien
- Une volonté politique réaffirmée de travailler en partenariat avec l'Union européenne autour de deux dossiers majeurs pour mieux inscrire le Bassin parisien dans le futur réseau transeuropéen de transport
- Statut et organisation du rapport

PARTIE 15

Eléments de réponse spécifiques à la consultation publique relative au Livre vert RTE-T

- 1/ Sur les fondements de la future politique dans le domaine du RTE-T.....5
- 2/ Sur les enjeux du futur développement du RTE-T.....6
- 3 / Positionnement de la C8 sur les options proposées par la Commission européenne10

PARTIE 2 13

Deux dossiers majeurs dont les Régions du Bassin parisien revendiquent la prise en considération au titre du futur RTE-T

- 1/ Constitution d'un maillon ouest du réseau transeuropéen de transport de fret.....13
- 2/ Réalisation effective d'une rocade d'interconnexion des TGV complète autour du cœur de l'agglomération parisienne.....16

Annexes

Rapport d'étape et note de synthèse, relatifs à la constitution d'un maillon ouest du réseau transeuropéen de transport de fret

Préambule

► Une coopération interrégionale en émergence à l'échelle du Bassin parisien

Produisant à elles seules la moitié de la richesse française, les Régions du Bassin Parisien¹ disposent d'un fort potentiel de recherche et développement, qui situe d'emblée leur action dans un cadre européen, au cœur des dynamiques d'échanges, qu'il s'agisse des flux de voyageurs, de marchandises ou des connaissances.

Elles constituent ainsi un ensemble cohérent, porteur de développement aux échelles nationale et européenne.

Conscientes qu'elles sont souvent confrontées à des problématiques similaires, les Régions du Bassin Parisien ont choisi de mettre en commun leurs énergies pour produire une vision partagée de cet espace de vie de 25 millions d'habitants, et dégager des perspectives et des propositions d'actions communes, aussi bien sur le court terme que sur le long terme.

Les huit Régions ont ainsi progressivement intensifié leurs travaux en mettant en commun les moyens et ressources nécessaires pour structurer une démarche de coopération interrégionale concernant le Bassin Parisien, la Conférence des Présidents des Régions (C8) en étant l'instance décisionnelle.

►► Une volonté politique réaffirmée de travailler en partenariat avec l'Union européenne autour de deux dossiers majeurs pour mieux inscrire le Bassin parisien dans le futur réseau transeuropéen de transport

A ce jour, la programmation des grands projets structurants en matière de transport relève de l'Union européenne et de l'Etat français, notamment au travers des orientations exprimées dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) afin d'assurer la libre circulation des voyageurs et des marchandises, tout en favorisant le report modal, et en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le Bassin parisien, porte d'entrée de l'Union européenne, traversé par de grands flux de transports internationaux de marchandises et de voyageurs, apparaît peu concerné par les 30 projets prioritaires du RTE-T révisé en 2004, qu'il s'agisse de l'amélioration physique des infrastructures ou encore de l'optimisation des conditions de circulation sur les axes concernés.

Face à ce constat, les Régions du Bassin parisien s'accordent sur la nécessité d'agir pour renforcer l'inscription du Bassin parisien dans les flux de transports internationaux et de faire identifier dans les programmations à venir (post-2013) les moyens permettant de mieux intégrer progressivement le Bassin parisien au réseau de transport européen en cours de développement.

C'est pourquoi, les Régions du Bassin parisien souhaitent que la révision du RTE-T entérine la création progressive d'un système multimodal de transport (voyageurs et marchandises) qui contribue à la fois à l'attractivité de leurs territoires et au renforcement de la cohésion du territoire de l'espace européen tout en favorisant le report modal et en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

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

Dans cette perspective, elles entendent impulser une réelle dynamique européenne en associant d'autres collectivités territoriales européennes, les opérateurs et utilisateurs pour faire valoir les avantages qui s'attachent à la prise en compte et à la concrétisation de leurs projets dans le cadre du futur RTE-T.

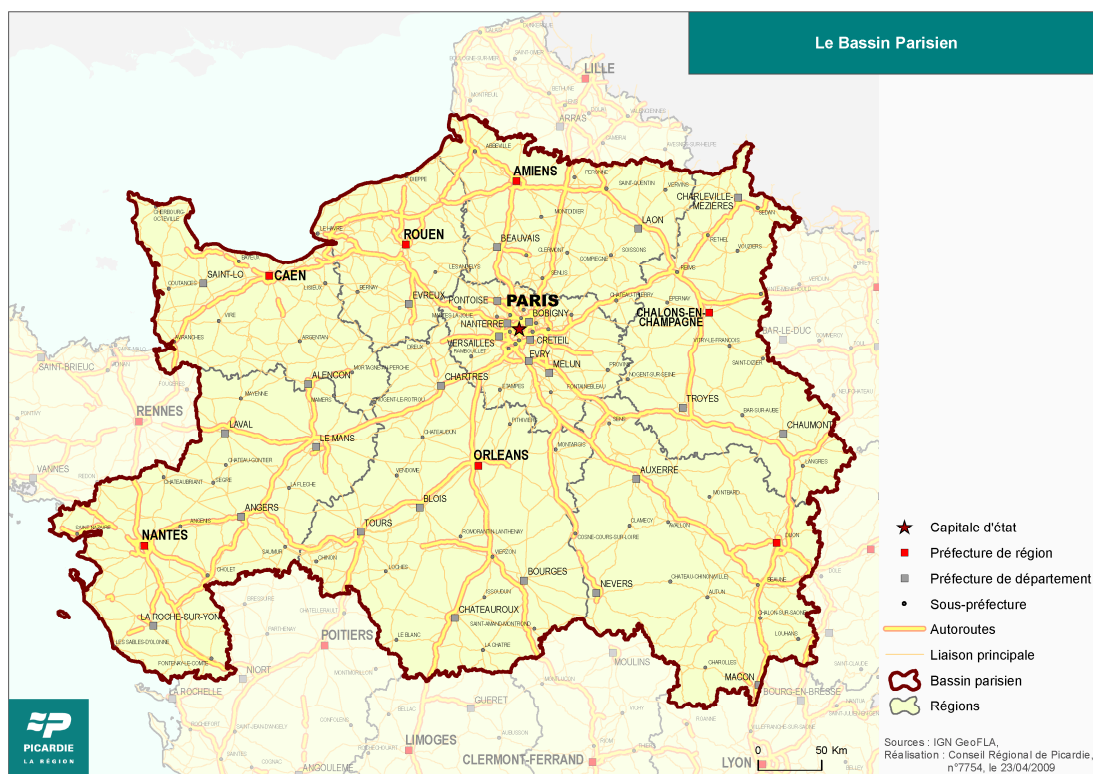
D'ores et déjà les Régions du Bassin parisien se félicitent que l'Union européenne s'attache à donner une nouvelle impulsion à sa politique en faveur des transports en proposant une consultation quant à l'avenir de ce réseau et **qu'elle reconnaisse à cette occasion le rôle des collectivités territoriales, parmi lesquelles les Régions.**

A ce titre, les Régions du Bassin parisien, acteurs majeurs dans la définition et la réalisation du réseau transeuropéen de transport, doivent voir leur rôle légitimé aux côtés de celui des Etats membres.

►► Statut et organisation du rapport

Ce document constitue la contribution commune des (huit) Régions du Bassin Parisien à la consultation publique lancée par la Commission européenne à l'occasion de la publication de son 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.

Au-delà des éléments de réponse spécifiques qu'elle apporte à la Commission européenne, les Régions se sont également attachées à présenter les finalités et les fonctionnalités de deux maillons qu'elles considèrent essentiels dans la perspective du futur réseau prioritaire de transport.



PARTIE 1

ELEMENTS DE REPONSE SPECIFIQUES A LA CONSULTATION PUBLIQUE RELATIVE AU LIVRE VERT RTE-T

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 C8 partage l'analyse effectuée par la Commission européenne en ce qui concerne la nécessité d'apporter des réponses mieux adaptées aux enjeux induits par l'accroissement des flux de transport de marchandises, les effets prévisibles liés au changement climatique et l'amélioration de la compétitivité du territoire européen.

Plus précisément :

- La C8 se félicite que le Livre Vert insiste sur l'importance d'une bonne connexion des infrastructures de transport européennes avec le reste du monde. A ce titre, l'amélioration des liens entre les ports européens et leurs hinterlands doit constituer une priorité pour la future politique de RTE-T.
- Pour relever les enjeux liés au changement climatique, la C8 partage les orientations introduites par la Commission qui visent à valoriser chaque mode de transport en fonction de ses avantages comparatifs. Elle accorde d'autant plus d'importance à cette approche que les Régions du Bassin parisien, compte tenu de leur positionnement géographique au sein de l'espace européen, seront particulièrement concernées par les effets induits par l'accroissement des flux de transit de marchandises en Europe, qui continueront, selon les prévisions, à se concentrer sur le mode routier.
- La C8 partage également la préoccupation exprimée par la Commission européenne en faveur du nécessaire développement de services de transports pour répondre aux besoins des usagers et des entreprises.
- **Néanmoins, la C8 considère qu'il est impératif que la politique RTE-T permette à l'ensemble des territoires européens de bénéficier d'un bon accès au RTE-T afin d'atteindre l'objectif de cohésion économique et sociale qui doit rester au cœur des objectifs de la politique européenne des transports.**

1.2 Le bilan de la politique RTE-T jusqu'à aujourd'hui en ce qui concerne la planification du réseau

La C8 partage l'analyse de la Commission européenne selon laquelle la planification à deux niveaux (réseau global – projets prioritaires) a essentiellement consisté à faire franchir les frontières terrestres intracommunautaires aux réseaux nationaux, ce qui a exclu de fait les territoires de l'Union européenne qui en étaient les plus éloignés, en particulier les façades maritimes, qui relient l'Europe au reste du monde.

Sur ce point, la C8 considère que le Bassin parisien a été insuffisamment intégré aux programmations européennes, qu'il s'agisse des infrastructures ou de l'optimisation des services (ERTMS). En d'autres termes, la C8 estime que les orientations du RTE-T ont conduit à une concentration excessive des investissements sur les corridors historiques du RTE-T, au risque d'accentuer des déséquilibres territoriaux.

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

2.1 Planification du réseau

2.1.1 Le réseau global (Q2)

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 ?*

Compte tenu des objectifs assignés à la politique RTE-T en faveur de la cohésion économique et sociale de l'espace européen, la C8 partage l'analyse de la Commission selon laquelle **le réseau global est essentiel pour assurer la bonne accessibilité des territoires**, en particulier pour les régions qui ne sont pas concernées par des projets prioritaires. Ce réseau global constitue par ailleurs un « fondement important pour la mise en œuvre de la législation communautaire dans le secteur des transports », notamment en ce qui concerne l'interopérabilité ferroviaire. De plus, la labellisation européenne présente l'avantage d'assurer la mise en cohérence de ce réseau, d'en pérenniser la programmation et de générer pleinement les effets de réseau comparativement à une approche fondée sur le seul réseau prioritaire.

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 car sa mise en œuvre est totalement dépendante de la volonté et de la capacité des Etats membres à la financer.

Par conséquent, la C8 considère qu'il est nécessaire 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. En d'autres termes, si le scénario 3 était retenu et que la majorité des financements était fléchée vers le réseau prioritaire, tout en maintenant le réseau global, la C8 considère que les Etats membres devront indiquer la hauteur de leur contribution et garantir la pérennité des financements qu'ils apportent à ce réseau global.

2.1.2 Projets ou réseaux prioritaires géographiquement délimités ? (Q3)

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?*

Les Régions du Bassin Parisien partagent le constat effectué par la Commission européenne que « **l'approche actuelle par projets prioritaires** », centrée sur la seule prise en considération des grands flux de trafic, notamment transfrontaliers, ne pourra aboutir à la constitution d'un réseau transeuropéen de transport efficient.

Dans cette perspective, la C8 considère qu'une approche nouvelle par réseaux prioritaires présenterait de réels avantages car elle permettrait en particulier :

- d'englober les nœuds d'infrastructures de transport qui constituent des verrous préjudiciables à une bonne articulation des axes et, in fine, à une bonne fluidité des trafics, à l'instar des nœuds ferroviaires de Paris, de Rouen et de Dijon,

- **d'identifier les ports comme des points d'entrée de premier plan du réseau transeuropéen, notamment le Port du Havre, en lien avec Nantes-Saint-Nazaire, encore trop à l'écart des réseaux RTE-T. En effet, avec la montée en puissance de Port 2000, Le Havre est appelé à devenir un « hub » transcontinental de premier rang, essentiel dans le cadre du transport maritime de courte distance sur les façades Manche, Atlantique, Mer du Nord et Baltique. Ce mode de pré et post acheminement est un des modes massifiés alternatif aux modes terrestres.**
- **de 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.**

En d'autres termes, la C8 soutient la définition d'un véritable réseau multimodal transeuropéen qui prenne en compte :

- ❖ La recherche d'une plus grande cohésion territoriale entre les régions européennes, en particulier au bénéfice des territoires de l'ouest européen, dont le Bassin Parisien, qui apparaissent écartés des 30 projets prioritaires inscrits dans le cadre des RTE-T et les 6 corridors définis dans le cadre du protocole d'accord ERTMS.
- ❖ Les risques de saturation des corridors historiques Nord-Sud qui pourraient intervenir à moyen terme malgré les investissements lourds consentis et programmés en Europe du Nord,
- ❖ La recherche d'une réelle efficacité économique au moyen d'une nécessaire mise en cohérence des plates-formes logistiques multimodales d'envergure européenne,
- ❖ L'affirmation de liens entre les aéroports, les ports européens, leurs hinterlands et les projets prioritaires actuels,
- ❖ Les potentialités offertes par les infrastructures existantes ou en devenir sur lesquelles il apparaît essentiel de s'appuyer comme le contournement ferroviaire du Bassin Parisien dont le niveau de services reste à améliorer,
- ❖ Les objectifs environnementaux de l'Union européenne, notamment ceux relatifs au changement climatique.

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 désignation de projets d'intérêt commun apparaît encore trop souvent dépendante des décisions d'investissements individuelles des Etats Membres, ce qui pénalise la réalisation du RTE-T, notamment les infrastructures ferroviaires.

Dans cette perspective, la C8 considère qu'une meilleure prise en compte du niveau infra national pourrait représenter, pour les instances communautaires, une dimension d'analyse et de compréhension plus proche des territoires, dans une perspective de développement cohérente et efficiente d'un réseau ferroviaire transeuropéen. Sur ce point, le Bassin parisien est, à l'instar d'autres ensembles territoriaux, un laboratoire de réflexions et d'expertises dont les travaux pourraient sensibiliser le niveau communautaire à la construction de projets communs mieux ancrés sur les territoires, ce qui, in fine, renforcerait l'impact des programmes intégrés au RTE-T.

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 ?

L'analyse des spécificités des différents modes de transport de voyageurs et de fret est fondamentale en vue de la déclinaison des lignes directrices qui encadreront le futur RTE-T et conduiront à la sélection des programmes jugés prioritaires au niveau européen.

D'une manière générale, dans la perspective du développement de modes de transport alternatifs à la route, les mêmes infrastructures ferroviaires sont souvent dédiées à la fois au transport de voyageurs et au fret. C'est pourquoi, il semble indispensable que toute approche « réseau » apporte une réponse simultanée aux besoins de ces deux composantes. Parallèlement, il serait souhaitable que les réflexions relatives aux modalités d'internalisation des coûts externes, générés par le mode routier, soient relancées de façon progressive et concertée.

Dans cette perspective, les Régions du Bassin Parisien considèrent que les éléments suivants nécessiteraient d'être pris en compte dans la conception du prochain réseau RTE-T et les dispositifs de programmation qui l'accompagneront :

- **Mode ferroviaire :**

Prise en compte des différences de caractéristiques présentées par le transport de voyageurs et de marchandises notamment en :

- Accordant une place plus significative au développement du réseau capillaire et à l'amélioration de la qualité de service (traitement de certains tronçons et nœuds de congestion, maillons manquants et rocades de contournement) afin de mieux articuler les réseaux régionaux, nationaux et internationaux. Les projets portés par la C8 (maillon ouest dédié au fret et rocade d'interconnexion TGV – cf partie 2) s'inscrivent dans cette perspective et visent à la fois un meilleur maillage du Bassin parisien et de l'espace européen.
- Optimisant les investissements sur les réseaux ferroviaires existants grâce à des aménagements permettant la circulation de trains longs de 1000 mètres pour le fret, notamment par la mise en œuvre de voies d'évitements.

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

- En tenant compte du rôle croissant des aéroports dans le transport de passagers, mais aussi dans le transport de marchandises dans le cadre de l'intermodalité de la chaîne logistique,
- En améliorant de façon substantielle les liaisons, notamment ferroviaires, entre les aéroports, les ports et l'intérieur des terres. Sur ce point, la C8 considère que la poursuite de la concentration des flux entrants sur un nombre restreint de grands ports risque d'engendrer une aggravation des problèmes de congestion des flux terrestres, voire des déséquilibres territoriaux. Dans cette perspective, elle estime que la desserte insuffisante des ports du Havre et de Nantes-Saint-Nazaire constitue un des principaux obstacles à la bonne intégration de celui-ci dans les chaînes logistiques.
- Autoroutes de la mer avec une nécessaire réflexion concomitante sur les pré et post acheminements.

- **Transports par voies navigables :**

- Le réseau des voies navigables intérieures dispose de grandes réserves de capacité inutilisées, qui sont d'ores et déjà exploitables, même si leur utilisation à pleine capacité est toujours entravée par un certain nombre de goulets d'étranglement.
- Développement synchrone des grands projets au travers d'une articulation des logiques de corridors avec l'exemple de la mise en service progressive des postes à quai sur Port 2000 (faisceau Ouest) et la réalisation du Canal Seine-Nord Europe (faisceau Nord)

- **Logistique de transport de marchandises :**

- Il est nécessaire que le RTE-T garantisse 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 pour repérer et suivre les marchandises.
- Cette intermodalité est également une question importante pour le transport de voyageurs et il conviendrait d'assurer un flux continu entre les différents modes de transport public.

2.1.5 Les systèmes de transport intelligents (Q6) et l'innovation (Q7)

Q6 / *Comment les systèmes de transport intelligents (STI), dans le cadre du RTE-T, peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports? Comment traduire les investissements dans Galileo et EGNOS en gains d'efficacité et en un équilibre optimal de la demande de transports? Comment les STI peuvent-ils contribuer au développement d'un RTE-T multimodal ? Comment développer les possibilités existantes dans le cadre du financement des RTE-T afin de soutenir de façon optimale la mise en œuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de période couverte par les prochaines perspectives financières ?*

Q7 / *Le glissement des limites entre infrastructure et véhicule ou entre la fourniture d'infrastructures et la manière dont elles sont utilisées rend-il nécessaire d'élargir le concept de projet (d'infrastructure) d'intérêt commun ? Dans l'affirmative, comment définir ce concept ?*

2.1.6 Conclusion sur la planification (Q8)

Q8 / *Ce genre de réseau central serait-il «faisable» au niveau communautaire ? Quels seraient ses avantages et ses inconvénients? Quelles méthodes conviendrait-il d'appliquer pour le concevoir ?*

2.2 Mise en œuvre (Q9 à Q12)

Q9 / *Comment déterminer les besoins financiers à court, moyen et long terme du RTE-T dans son ensemble? Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T?*

Q10 / *Comment aider les États membres à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité? Faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures? Si oui, comment?*

Q11 / *Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants utilisés pour financer les RTE-T (budget RTE-T, Fond de cohésion, FEDER, prêts de la BEI) ? De nouveaux instruments (notamment «innovants») sont-ils nécessaires? Comment l'utilisation combinée de fonds issus de diverses ressources communautaires pourrait-elle être rationalisée dans le cadre du soutien à la mise en œuvre du RTE-T?*

Q12 / *Comment les instruments non financiers existants pourraient-ils être améliorés ? Quels autres instruments de ce type pourraient être créés ?*

La C8 insiste sur la nécessaire cohérence des interventions européennes qui doivent davantage porter sur des réseaux jugés prioritaires et cohérents et favoriser l'utilisation complémentaire des différents instruments financiers (ex. FEDER, budget RTE-T, prêts de la BEI, PCRD).

Par ailleurs, la C8, compte tenu de la place croissante des Régions dans le financement des programmes d'infrastructures, réaffirme la nécessité d'associer les Régions à la conception et à la programmation du futur RTE-T.

Dans cette perspective, la C8, compte tenu des difficultés qui s'attachent à la concrétisation des programmes d'infrastructures, juge primordial de réformer les processus de gouvernance des projets d'infrastructures afin de traduire de manière effective les orientations du futur RTE-T, en particulier en ce qui concerne les effets socio-économiques des projets, une plus grande contribution à la réduction des impacts environnementaux, à la prise en compte et promotion des systèmes de transport intelligents. Parallèlement, la C8 juge indispensable de renouveler les modes de financement des projets en dynamisant les dispositifs les dispositifs de Partenariats Public-Privé, en recourant à des financements exceptionnels.

3. Positionnement de la C8 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?

Pour aboutir à la création d'un véritable réseau multimodal européen reposant sur les composantes déclinées précédemment, la C8 considère que les orientations futures du RTE-T doivent confirmer et décliner le concept d'une structure à double niveau qui s'articule, d'une part, autour d'un réseau global et, d'autre part, un réseau principal comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique (option 3).

Dans cette perspective, la C8 souhaite que les futures orientations du RTE-T :

- Permettent de déterminer des critères permettant d'identifier un réseau prioritaire qui relie d'une manière effective les territoires européens entre eux, ce qui conduit à modifier l'approche actuelle concentrée sur « trente projets prioritaires », dont les inconvénients et dysfonctionnements font l'objet de constats partagés;
- S'appuient sur un budget communautaire conséquent permettant le financement du réseau prioritaire de transport transeuropéen, tout en garantissant de bonnes conditions de circulation sur le réseau global ;
- Explicitent les modalités d'un engagement effectif et pérenne des Etats membres à soutenir financièrement les projets RTE-T (réseaux global et réseau prioritaire) ;
- Créent les conditions d'une réelle association des Régions à la définition des réseaux RTE-T car celles-ci interviennent de plus en plus significativement, en dehors de leur champ de compétences en tant que co-financeur des infrastructures de transport, en complément ou en substitution de l'Etat ;
- Favorisent une nécessaire articulation entre les dispositifs financiers afférents au RTE-T et les décisions d'investissement, notamment portuaires, prises au titre d'autres politiques européennes (exemple des interventions FEDER dans les zones portuaires) ;
- Accordent au transport de fret une place plus significative, compte tenu des prévisions de croissance prévues à l'horizon 2050, mais en l'articulant avec les impératifs liés à la forte évolution du transport de voyageurs;

C'est pourquoi, la C8 considère, qu'en raison de son rôle spécifique et de sa position géographique entre les conurbations densément peuplées du nord-ouest et les régions du sud de l'Europe, le Bassin parisien doit bénéficier de dispositions adaptées dans le cadre du futur RTE-T.

Dans cette perspective, elle souhaite que deux programmes d'infrastructures majeurs (cf partie 2) – qui constituent deux maillons du futur réseau prioritaire de transport transeuropéen - fassent l'objet d'une attention toute particulière de la Commission européenne et de l'Etat :

- ⇒ Constitution d'un maillon ouest du RTE-T afin d'offrir, à partir d'un réseau d'infrastructures existant dont il conviendra d'améliorer le niveau de services, une alternative sérieuse et pérenne Est-Ouest articulée avec les corridors historiques Nord-Sud pour contribuer à la décongestion de certains tronçons des corridors historiques**
- ⇒ Accélération de la réalisation d'une rocade d'interconnexion LGV et de nouvelles gares TGV régionales, indispensables à une bonne connexion du Bassin parisien aux pôles européens.**

PARTIE 2

DEUX DOSSIERS MAJEURS DONT LES REGIONS DU BASSIN PARISIEN REVENDIQUENT LA PRISE EN CONSIDERATION AU TITRE DU FUTUR RTE-T

Les orientations portées par les Régions du Bassin parisien en faveur de la constitution d'un maillon ouest du réseau européen de transport fret et d'une rocade d'interconnexion TGV bien reliée aux pôles européens visent à faire reconnaître le Bassin parisien en tant que porte d'entrée européenne, adossée à un système multimodal performant.

1/ Constitution d'un maillon ouest du réseau transeuropéen de transport de fret

Cf - cartes pages 14 et 15

- en annexe : rapport d'étape et note de synthèse

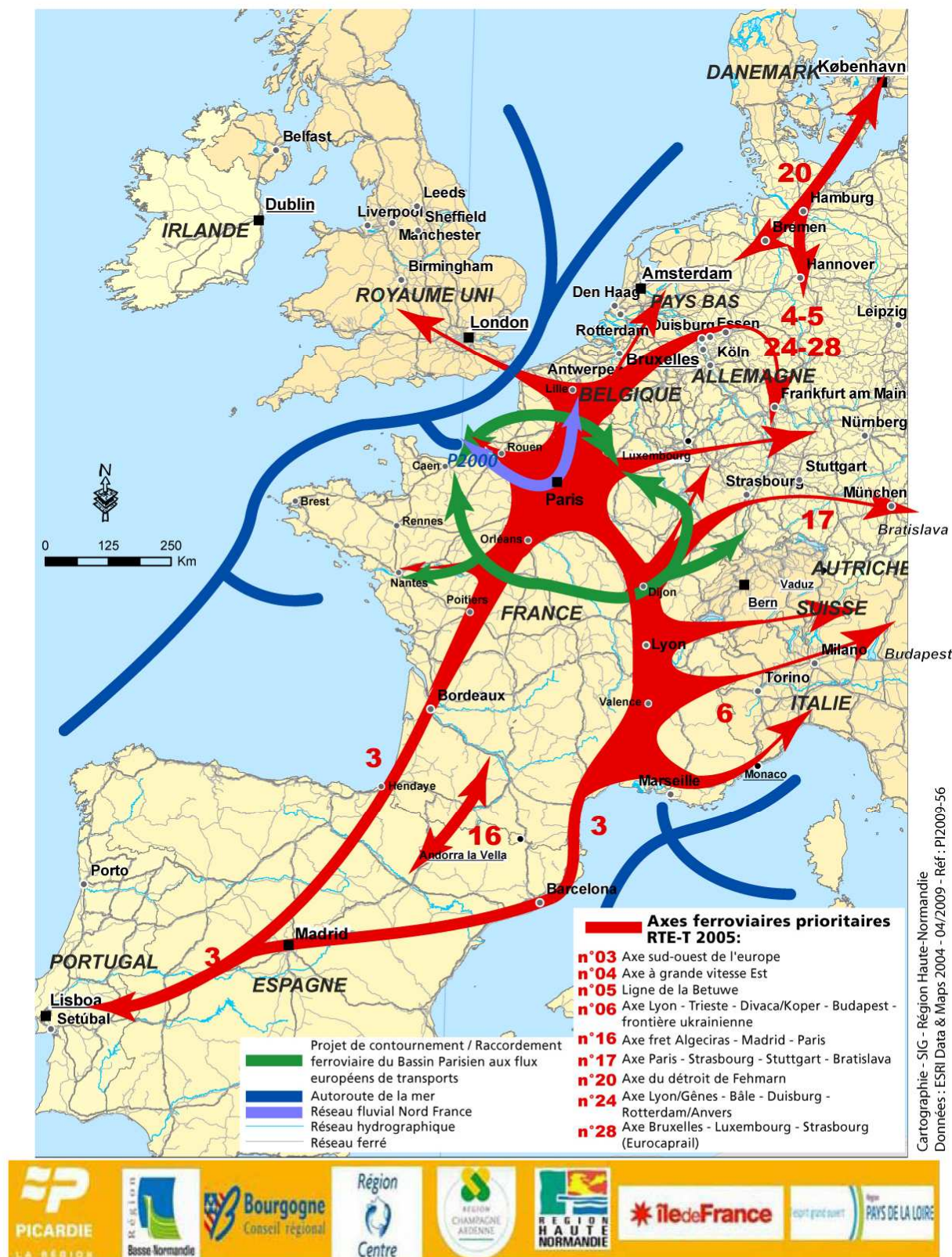
En cohérence avec les décisions prises en faveur de Seine Nord Europe et du complexe maritime Le Havre-Port 2000 ou les projets en cours d'étude (notamment VFCEA) , et compte tenu des décisions récemment prises par l'Etat français en vue de la constitution d'un réseau ferroviaire « orienté fret » (Grenelle de l'environnement) - qui entérinent le principe de rocade de contournement ferroviaire du Bassin parisien - , **les Régions du bassin parisien se sont récemment accordées sur les finalités et les fonctionnalités qui s'attachent au projet de constitution d'un maillon ouest du réseau transeuropéen de transport reposant sur :**

- Un système de transport multimodal alternatif, susceptible de contribuer à la décongestion des corridors historiques, routiers et ferroviaires
- Un fort ancrage maritime et fluvial pour rééquilibrer les flux en provenance des ports des différentes rangées.

Les réflexions préalables ont permis d'explicitier **les éléments structurants de ce projet de maillon ouest**, notamment :

- De nouvelles portes d'entrée maritime situées sur les trafics est -ouest,
- De nouveaux itinéraires, délestant les corridors historiques, favorisant l'écoulement des flux d'échange et de transit, par la connexion de la façade atlantique avec le centre et l'est européen et la péninsule ibérique,
- Un système multimodal empruntant en grande partie un réseau d'infrastructures existant, permettant la libération de capacités sur les infrastructures, notamment franciliennes, pour améliorer la qualité de services principalement pour le fret, en adéquation avec les besoins des transports collectifs de voyageurs.
- Le parti pris de donner le choix aux chargeurs entre plusieurs modes de transport, itinéraires et de nouvelles possibilités d'implantations logistiques.
- le choix en faveur du report modal et de la maîtrise des rejets polluants dans l'atmosphère.

PROJET DE CONNEXION DU GRAND BASSIN PARISIEN AUX FLUX DE TRANSPORTS EUROPEENS





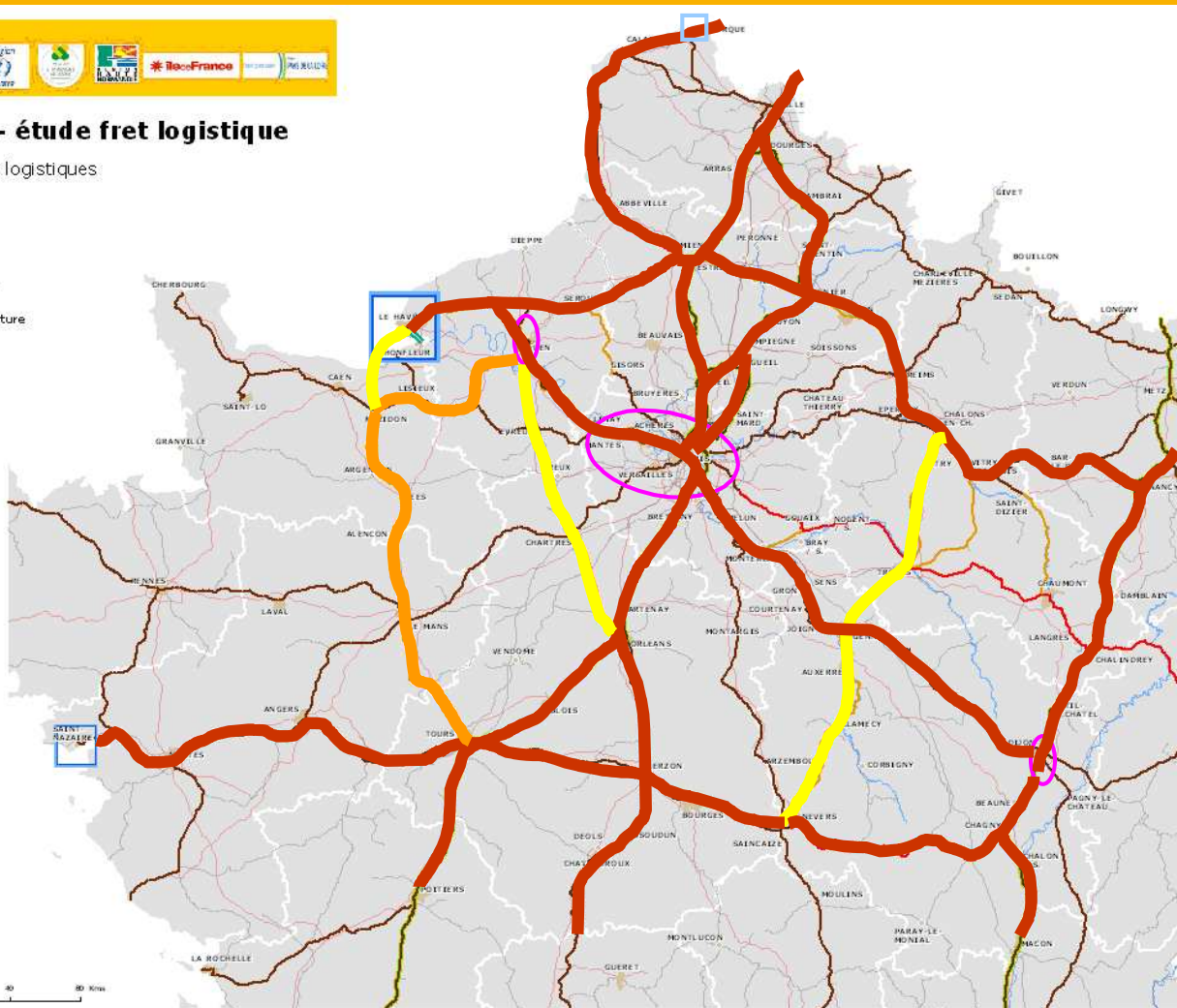
Bassin Parisien - étude fret logistique

Enjeux ferrés fret et sites logistiques

- Autoroute ferroviaire
- Ligne électrifiée
- Projet d'électrification
- Amélioration / réouverture
- Projet de liaison
- Porte d'entrée maritime européenne
- Zone de congestion Fret et voyageurs

Axes ferroviaires à aménager

- Aménagement en cours à harmoniser
- Modernisation à prévoir
- Infrastructure à créer



Source :
 ESN, Routes 500, 2009
 IAU Île-de-France, Plate-formes logistiques, 2008
 DMT - juin 2008 - AN
 © IAU Île-de-France



2/ Réalisation effective d'une rocade d'interconnexion des TGV complète autour du cœur de l'agglomération parisienne

Cf carte page 17

Les Régions du Bassin parisien revendiquent, depuis de nombreuses années, la réalisation d'un programme d'infrastructures et la mise en place d'une offre de transport spécifique leur permettant d'accéder de façon performante à l'ensemble du réseau LGV européen ainsi qu'aux plateformes aéroportuaires de Roissy et d'Orly.

Or, il convient de constater que la réalisation des infrastructures nécessaires à l'atteinte de cet objectif n'est pas effective.

Face à ce constat qui risque de porter atteinte à l'attractivité et à la compétitivité de l'ensemble du Bassin parisien et compte tenu de l'évolution attendue des flux sur l'actuel réseau TGV (+ 60% à l'horizon 2020) et de la congestion actuelle et à venir des réseaux, les Régions du Bassin parisien réaffirment leur attachement à la réalisation effective d'une rocade d'interconnexion des TGV complète autour du cœur de l'agglomération parisienne qui ne soit plus limitée, comme c'est le cas actuellement, à la seule LGV contournant Paris par l'est de l'Ile-de-France).

A terme, la réalisation de ces programmes d'infrastructures doit permettre à la fois de libérer des capacités sur les lignes existantes, et de développer de nouvelles offres à Grande Vitesse sur les TGV Province-Province et en direction des grands pôles européens .

Dans la perspective de la révision du réseau transeuropéen de transport, et en cohérence avec les décisions prises par l'Etat français au terme du Grenelle de l'environnement en faveur notamment de l'interconnexion sud du TGV, les Régions du Bassin parisien entendent affirmer leur solidarité et interpeller la Commission européenne et l'Etat français sur les enjeux qui s'attachent à cette problématique et obtenir des réponses spécifiques pour accélérer l'avancement de ce programme. Une étude exploratoire engagée par la Région Ile-de-France apportera prochainement un éclairage sur les projets d'envergure européenne susceptibles d'être intégrés au nouveau schéma RTE-T, en cohérence avec les orientations nationales prises au titre du Grenelle de l'environnement.

