

# Rhône-Alpes

**Jean-Jack QUEYRANNE**

*Président du Conseil régional*

*Député du Rhône*

*Ancien ministre*

Monsieur Antonio TAJANI  
Commissaire européen  
COMMISSION EUROPEENNE  
Bâtiment Berlaymont  
200 rue de la Loi  
B1049 BRUXELLES  
BELGIQUE

Nos réf. : DTCI09I2567C0843/68260

Charbonnières, le **12 MAI 2009**

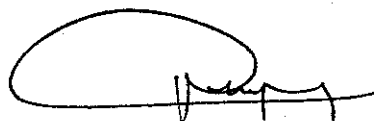
Monsieur le Commissaire européen,

La Commission européenne a lancé une consultation sur le livre vert qu'elle a publié concernant l'avenir de la politique européenne en matière de transports.

La Région Rhône-Alpes, au cœur de flux européens sur les axes Nord/Sud et Est/Ouest a accueilli cette consultation avec satisfaction et a souhaité apporter sa contribution sur les enjeux de l'avenir de la politique européenne de la mobilité.

Je vous prie de trouver ci-joint l'avis de la Région Rhône-Alpes sur le livre vert « RTE-T : un réexamen des politiques ».

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire européen, l'expression de mes salutations les meilleures.



Jean-Jack QUEYRANNE

Copie : Monsieur Pellegrini, Cabinet du Commissaire Antonio Tajani

Téléphone : 04 72 59 40 00  
Télécopie : 04 72 59 42 18

Conseil régional Rhône-Alpes - 78, route de Paris  
BP 19 - 69751 Charbonnières-les-Bains Cedex

[www.rhonealpes.fr](http://www.rhonealpes.fr)

**AVIS REGION RHONE-ALPES**  
**SUR LE LIVRE-VERT DE LA COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES**  
**RTE-T : UN REEXAMEN DES POLITIQUES**  
**VERS UNE MEILLEURE INTEGRATION DU RESEAU TRANS-EUROPEEN DE TRANSPORT**  
**AU SERVICE DE LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS**

Le réexamen de la politique des RTE-T, 15 ans après son lancement, est une initiative accueillie très favorablement par la Région Rhône-Alpes.

Membre de l'Eurorégion Alpes Méditerranée mais également porteuse d'engagements forts pris en faveur d'une politique des transports ambitieuse à long terme dans son schéma régional des services de transport adopté le 10 avril 2008, la Région Rhône-Alpes est au cœur des flux de déplacements européens et plus particulièrement du réseau ferroviaire à grande vitesse européen en cours d'élaboration.

La contribution de la Région Rhône-Alpes aborde les trois grands thèmes de réflexion proposés dans le Livre Vert et évoque également les enjeux de mise en œuvre de la politique des RTE-T.

#### **SUR LES FONDEMENTS DE LA FUTURE POLITIQUE DANS LE DOMAINE DES RTE-T**

Le point principal du réexamen fondamental de la politique RTE-T, est d'envisager cette politique sous l'angle du service à l'utilisateur que peuvent apporter les RTE-T. L'insertion de la notion de service dans le Livre Vert est une évolution qui doit être encouragée et même utilisée pour les critères de choix et de soutien aux projets RTE-T.

Les considérations techniques (interconnexion, interopérabilité des réseaux, ...) sont bien présentes selon cette logique, mais elles interviennent hélas dans un second temps et dans une approche globale de long terme et d'interactions avec des considérations de qualité de service, de cohérence territoriale, d'utilité et de performance (systèmes de transport intelligents, innovations, pragmatisme, ...). Le passage à une conception de réseaux (« réseau multimodal unique ») intégrant les nœuds d'un système de transport, et non uniquement les axes ou lignes, est une avancée remarquable. Cette avancée pourrait être enrichie afin de donner une consistance plus opérationnelle aux RTE-T : élaborer un schéma européen des services de transport facilitateur de la mobilité européenne liée soit au développement économique durable des pôles économiques majeurs soit à la cohésion sociale et territoriale du territoire européen et ce à différentes échéances.

**En conséquence, la Région Rhône-Alpes :**

- 1. soutient le développement d'une politique ambitieuse européenne de la mobilité, qui trouve sa traduction opérationnelle dans la politique des RTE-T. A ce titre, la Région Rhône-Alpes accueille favorablement la révision de la politique actuelle.**
- 2. souhaite que la politique européenne en matière de transports et déplacements se fonde sur :**
  - **une dimension spatiale et fonctionnelle européenne de la mobilité. Elle doit se concentrer sur les réponses à apporter aux enjeux d'envergure européenne,**
  - **la mise en œuvre de services de transport pour répondre aux besoins de mobilité actuelle et future,**
  - **les grands objectifs communautaires :**
    - **cohésion territoriale et libre circulation des biens et des personnes,**
    - **lutte contre le changement climatique et protection de l'environnement,**
    - **compétitivité économique,**
    - **inter-modalité pour organiser la chaîne des transports.**

**3. demande que la politique commune de la mobilité s'inscrive dans une perspective à long terme, tout en répondant aux défis de la construction européenne à court et moyen terme (« libre circulation de biens, de personnes, de services et de capitaux», Traité de Rome de 1957) :**

- anticiper l'augmentation du coût de l'énergie et la fin à venir des énergies fossiles,
- intégrer les impacts sanitaires et environnementaux liés aux transports routiers,
- ancrer la mobilité européenne (modification des espaces/temps) dans des territoires à vivre.

---

**SUR LES ENJEUX ET OPTIONS PROPOSEES POUR LE FUTUR DEVELOPPEMENT DES RTE-T**

---

En premier lieu, l'ancrage des RTE-T découle d'une approche de développement soutenable : il est en effet indispensable d'ancrer un projet de transport d'envergure dans une approche globale, liée au changement climatique. L'évaluation des projets ou des réseaux RTE-T doit se situer dans une approche de long ou très long terme (révision des outils et taux du calcul économique en conséquence) et intégrer systématiquement des indicateurs de développement durable, tels que le développement économique durable, la prise en compte des effets externes environnementaux ou le degré d'utilité sociale.

En second lieu l'émergence de la notion de nœuds, points de connexions entre sections du RTE-T, quels que soient les modes (y compris ports et aéroports) est très réaliste et pleinement nécessaire. Cette approche permet de prendre en compte l'ensemble des systèmes de transport dans une dimension intermodale (autoroutes de la mer, systèmes de transport intelligents tels que Galiléo, ERTMS, ...). La réalisation d'un projet d'infrastructures sans traiter les accumulations de circulation au croisement des différents axes et sans mise en relation avec des lieux d'activités socio-économiques reste incomplète et risque d'affecter l'utilité et la performance finale de l'ensemble du réseau. Un exemple crucial peut être mentionné à ce sujet au sein du territoire rhonalpin mais ayant des répercussions sur le trafic ferroviaire bien au-delà des frontières régionales. Le nœud ferroviaire lyonnais (NFL) constitue un nœud névralgique et central du réseau régional, national et européen, du fait de sa position centrale sur les flux Nord/Sud et Est/Ouest. Ses limites de capacité sont maintenant atteintes et les perspectives à venir sont préoccupantes.

La Région Rhône-Alpes est convaincue qu'il existe grâce au Livre Vert une opportunité de rompre avec une approche limitée de projets d'infrastructure isolés et trop liés à une échelle nationale (les projets prioritaires). Il semble nécessaire d'évoluer vers des logiques de réseaux et de services rendus portant au débat des sujets de coordination globale : les principes de mixité fret – voyageurs sur le ferroviaire, l'inter-modalité fret, la planification des infrastructures par l'horaire, les liens infrastructures véhicules, les techniques des systèmes de transport intelligent, le financement, le management de projet et le rôle des coordonnateurs, l'évaluation socio-économique ou l'appréciation en termes de développement durable.

**En conséquence, la Région Rhône-Alpes :**

**4. propose que la politique de la mobilité européenne s'articule autour :**

- d'une composante de services en réponse aux besoins de mobilité des populations et des territoires,
- d'une composante forte de Systèmes de Transports Intelligents :
  - billettique, tarification,
  - interopérabilité administrative, d'exploitation, d'infrastructures.

**5. propose que la politique des RTE-T s'organise autour d'une structure à double niveau :**

- un réseau central, prioritairement mis en œuvre, homogène, continu et intermodal, défini comme répondant positivement aux grands objectifs communautaires en matière de mobilité, de cohésion territoriale, de protection sanitaire et environnementale et de compétitivité économique,

- un réseau européen « secondaire », fondé sur les réseaux nationaux mis en relation mais répondant cependant aux enjeux de mobilité européenne, de manière moins prégnante et urgente,
- 6. demande que soit précisé le contenu du « pilier théorique » mentionné dans le Livre-Vert, composante cruciale de la politique des transports,
- 7. souhaite que la question des nœuds du réseau, notamment les nœuds métropolitains et ferroviaires, soit pleinement prise en compte dans la politique des RTE-T. A ce titre, la Région Rhône-Alpes demande que le nœud ferroviaire lyonnais, convergence des flux européens Nord/Sud et Est/Ouest, soit intégré dans un programme prioritaire lié aux projets de branches du RTE-T qui lui sont liés,
- 8. demande que les actuels projets prioritaires Lyon-Turin-Ljubjana-Budapest (PP06) et Lyon–Mulhouse-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers (PP24), déjà intégrés, soient maintenus dans les projets d’infrastructures composant ce réseau central, compte tenu de leur rôles majeurs pour les déplacements entre la façade méditerranéenne occidentale de l’Europe et les régions d’Europe du Nord et centre-orientales.
- 9. souhaite que soient pris en compte les enjeux environnementaux aigus du transport à travers le Massif Alpin et soient privilégiés les projets qui permettent un report modal efficace et améliorent l’impact environnemental.

## **SUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DES RTE-T**

---

La redéfinition de la politique des RTE-T doit également être l’occasion d’établir des règles d’évaluation des projets, de financement et de gouvernance.

Une des limites fortes de la mise en œuvre de la politique actuelle des RTE-T est liée à l’absence, ou à l’hétérogénéité et la non-compatibilité, des méthodes d’évaluation des projets intégrant à la fois les dimensions techniques, financières, socio-économiques, environnementales. L’élaboration et l’application d’une telle méthode à l’échelle européenne permettrait d’évaluer les projets et de juger de leur degré d’intégration dans les deux niveaux des RTE-T, comme de la priorité à leur accorder.

En ce qui concerne le financement de la politique des RTE-T, il apparaît prioritaire que l’Union Européenne concentre son implication et son financement sur les projets les plus structurants pour la politique européenne de la mobilité. A ce titre, un apport massif de financements européens sur ces projets semble être de nature à limiter les éventuels freins que peuvent opposer les Etats concernés par des projets dont le périmètre de pertinence est clairement européen. Une poursuite de la réflexion sur les limites du mode de financement actuel serait également judicieuse.

Enfin, au-delà des projets et programmes visant à la mise en œuvre opérationnelle de la politique des RTE-T, le Livre Vert met en évidence un besoin de renforcer la coordination. Cette coordination développée pourrait notamment faire l’interface entre la politique des RTE-T et les territoires.

**En conséquence, la Région Rhône-Alpes :**

- 10. souhaite que la politique des RTE-T qui émergera de la réflexion actuelle soit pérenne afin de permettre sa mise en œuvre progressive tout en gardant un caractère d’adaptabilité, lui permettant de répondre aux évolutions de périmètre de l’Union comme aux enjeux de la mobilité européenne,
- 11. propose que la politique des RTE-T s’appuie sur une méthode d’évaluation commune et transparente des projets, ex-ante et ex-post réalisation. Cette méthode devrait être fondée sur les piliers du développement soutenable (dimensions sociale, économique, environnementale, mais aussi territoriale,) et notamment prendre en compte la valorisation des coûts externes,
- 12. demande que la Commission européenne prenne une part plus importante du financement de la réalisation des projets qui constitueront le réseau central prioritaire. Le mode de financement et de gouvernance actuel tend à donner trop de latitude aux Etats concernés par

les projets pour défendre prioritairement les intérêts nationaux. La constitution des RTE-T doit donc être plus fortement portée par la Commission,

13. souhaite qu'une contractualisation globale à long terme des financements des projets prioritaires soit mise en place, ce qui pourrait conduire à faire évoluer à la fois le mode actuel d'attribution des subventions européennes et l'adaptation des règles communautaires en matière de financement et d'endettement,

14. est très favorable à l'évolution du rôle des actuels coordinateurs des projets prioritaires, vers :

- un relais entre la politique communautaire et les territoires concernés,
- une coordination entre les différents projets et différents modes,
- une coordination entre les échelles territoriales locale, nationale et européenne, les axes et les nœuds des réseaux,
- une coordination entre infrastructures et exploitation et plus largement les services.

15. souhaite que les territoires, notamment les échelons régionaux, puissent jouer un rôle plus visible dans la gouvernance des projets de mise en œuvre de la politique communautaire de la mobilité, compte tenu de leur rôle capital entre le réseau central et les réseaux locaux.