

création de richesses et de satisfactions pour la population de la croissance des flux de personnes ou de marchandises, notamment à longue distance et internationaux. Cet enjeu central va bien entendu au-delà de la politique des réseaux et touche aux modes de production et de consommation.

Aussi, le partage d'une référence de long terme commune (et souhaitée) en matière de mobilité et d'échanges pourrait être utile avant de poursuivre les réflexions en termes de solutions, qu'il s'agisse de services ou d'infrastructures.

Autrement dit, la poursuite d'une politique de développement de l'offre de transport doit être appréciée au regard de ses avantages et conséquences financières, économiques, sociales et environnementales mais aussi de ses effets d'induction à long terme sur l'organisation des territoires et la croissance des échanges, qui ne semble pas devoir être considérée comme une fin en soi mais également comme la résultante d'un modèle de société.

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?

Le maintien d'un réseau global, fret et voyageurs, semble intéressant même si les ressources financières ne permettent pas à court terme d'avancer à un rythme suffisant à l'échelon européen. En effet, d'une part ce maillage du territoire donne une visibilité à long terme et permet de mieux coordonner l'action des partenaires locaux, sachant que ces évolutions se mettront en œuvre au-delà des exercices de programmation des ressources, sur plusieurs décennies, ce qui ne semble pas anormal au regard de l'ampleur de la tâche. D'autre part, comme le montre clairement la problématique des transports ferroviaires, ce réseau global est le bon échelon pour le déploiement de la politique européenne de transports et d'une réglementation veillant à l'interopérabilité des systèmes et évitant ainsi des fausses manœuvres qui couteraient cher à l'avenir.

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 limitation des ressources sur une période donnée conduit à définir des programmes prioritaires. L'approche par réseaux prioritaires, plutôt que par projets prioritaires, semble un gage d'efficacité. D'une part cela induit une nécessité de cohérence entre les projets choisis et met en évidence les éventuelles carences. D'autre part cela permet une approche réellement multimodale et portant une attention particulière aux nœuds de transports (grandes gares, ports, aéroports, centres logistiques,...) et aux systèmes d'alimentation de ces nœuds.

Enfin, au-delà des infrastructures, cela donne un cadre pour déployer une action coordonnée pour le soutien d'offres de services alternatives à la route (maritime, fluvial ou ferroviaire) et le management du report modal à une échelle réellement opérationnelle.

Ce réseau prioritaire devra non seulement prendre en compte les enjeux de transport à grandes distances mais aussi les liaisons dans les territoires transnationaux, de façon à mettre en valeur les potentialités locales autant que lointaines. Les Euro-régions pourraient être un échelon utile pour coordonner les actions.

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?

Les logiques d'action publique souffrent d'ores et déjà d'une grande complexité procédurale. Les outils d'arbitrage des décisions et contrôle de leur application constituent bien souvent des freins à l'action sans pour autant apporter de réelles garanties. L'efficacité du dispositif de pilotage des actions est un critère à prendre en compte, ce qui induit une certaine économie de moyens.

La logique contractuelle et le soutien aux initiatives locales, dans un cadre balisé et vers un objectif commun, semblent a priori tout aussi efficaces que de complexes méthodes de choix et de suivi.

Autant que des méthodes « normatives » de désignation des projets, des appels à projets visant à faire émerger des solutions de transfert modal sur des itinéraires semblent à même de répondre aux enjeux, à conditions d'être accompagnés d'objectifs stratégiques clairs, d'engagements incitatifs et d'un dispositif de management adapté et crédible (plan d'action, partenariats,...).

Un projet d'infrastructure ou de service (autoroute de la mer par exemple) ne doit être qu'un élément d'une politique globale de gestion du transfert modal, qui sera mieux à même de mobiliser l'ensemble des usagers, acteurs économiques, opérateurs et autorités publiques concernés.

Q5 Comment prendre en considération de façon optimale les aspects exposés ci-dessous dans la conception générale du développement futur du RTE-T? Quels autres aspects doivent être pris en compte?

Le développement de nouvelles solutions, plus « intelligentes », d'optimisation des systèmes de transport est à l'évidence un levier intéressant (systèmes intégrés d'information et de réservation, géolocalisation et suivi automatique des marchandises, gestion en temps réel de la demande,...) et doit être soutenu au regard de leur coût plus faible que celui des infrastructures et des retombées potentielles.

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 équilibrage optimal de la demande de transports?

Comment les STI peuvent-ils contribuer au développement d'un RTE-T multimodal?

Comment développer les possibilités existant dans le cadre du financement du RTE-T afin de soutenir de façon optimale la mise en œuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de la période couverte par les prochaines perspectives financières?

La Région n'a pas de compétences particulières en matière de STI et souscrit aux propositions du Livre Vert en ce sens que ces investissements sont une condition pour la mise en œuvre d'un réseau réellement interopérable à très long terme et une source de

gains d'efficacité importants dans une société de plus en plus exigeante en termes d'information et de sécurité. Un pilier en matière d'innovation technologique paraît donc légitime dans une politique de RTE-T.

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?

L'intégration du véhicule et de son infrastructure existe déjà largement en matière de transport ferroviaire à travers les systèmes de contrôle-commande et de gestion du trafic. Par ailleurs, cette notion d'infrastructure assez floue en matière de maritime. Il est probable qu'un tel glissement s'effectue dans le futur dans le domaine routier, mais à un horizon peut-être hors de portée du réexamen actuel de la politique de transports.

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?

Une approche par « réseau central », englobant un réseau prioritaire et un « pilier théorique » incitant les acteurs dans le sens du report modal (réglementation, organisation, innovation,...) semble mieux à même de susciter le changement qu'une approche (comme actuellement) par le biais des infrastructures.

Il ne semble cependant pas évident qu'il faille exclure le réseau global de l'application du pilier théorique, de façon à préparer le futur à plus long terme et mieux mailler le territoire.

Q9.01 Comment déterminer les besoins financiers à court, moyen et long terme du RTE-T dans son ensemble?

Q9.02 Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T?

Q10.01 Comment aider les États membres à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité?

Q10.02 Faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures? Si oui, comment?

Q11.01 Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants?

Q11.02 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?