

**CONTRIBUTION DE LA REGION ILE DE FRANCE**

**AU**

**LIVRE VERT DE LA COMMISSION EUROPEENNE**

**« RTE-T : UN REEXAMEN DES POLITIQUES »**

**AVRIL 2009**

## SOMMAIRE

<b>1. Métropole de rang mondial, l'Île-de-France entend contribuer fortement au rayonnement de l'Union européenne.....</b>	<b>4</b>
1.1. L'adoption du projet de son schéma d'aménagement (SDRIF) inscrit résolument l'Île-de-France dans la stratégie de l'Union européenne.....	5
1.2. L'Île-de-France, au sein du Bassin parisien, constitue un cas d'école de métropole locale/mondiale, avec de multiples enjeux enchevêtrés et une gouvernance complexe .....	6
1.3. La question urbaine .....	8
1.4. La cohésion sociale et territoriale: .....	9
<b>2. Maintien du réseau global et définition d'un réseau prioritaire ; mise en œuvre.....</b>	<b>10</b>
2.1. Définition des enjeux et déclinaison par critères .....	10
2.2. Associer les Régions aux décisions et à la mise en œuvre .....	12
2.3. Gouvernance multi- niveaux .....	12
2.4. Financement .....	13
2.5. Développer la recherche sur les transports .....	14

Le Grenelle de l'environnement marque en France un nouvel élan de l'investissement dans les grandes lignes ferroviaires, particulièrement les lignes à grande vitesse, tout en intégrant le critère environnemental, faisant ainsi la promotion de nouvelles infrastructures de transport plus « durables ».

Au même moment, pour répondre aux grands défis de demain, la Région Île-de-France vient d'adopter un projet de Schéma Directeur. Puis, plus spécifiquement dans le domaine des Transports, elle travaille avec les conseils généraux franciliens sur un Plan de mobilisation pour les transports urbains, s'élevant à une vingtaine de milliards d'euros, près d'une trentaine si on y inclut le matériel roulant et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

La Commission européenne s'interroge, quant à elle, sur l'avenir du réseau transeuropéen de transports et ouvre un débat sur cette politique conçue il y a 15 ans, en proposant notamment de renforcer la dimension européenne du réseau et de faire évoluer la conception même du réseau afin de pouvoir mieux répondre aux défis du monde actuel, tels que la demande croissante de transports et les problèmes environnementaux qui en découlent.

La Région Île-de-France se félicite 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 dans ce cadre, **qu'elle reconnaisse le rôle des collectivités territoriales, parmi lesquelles les Régions, mais aussi les grandes agglomérations urbaines.**

En effet, pour les institutions régionales, la gouvernance actuelle du RTE-T nécessite d'évoluer en prenant en compte les nouveaux rôles joués par les acteurs décentralisés que sont les collectivités territoriales.

**A ce titre, les Régions, et la Région Île-de-France au sein du Bassin parisien, acteurs majeurs dans la définition et la réalisation du réseau trans-européen de transport, doivent voir leur rôle légitimé aux côtés de celui des Etats membres.**

**Aujourd'hui, les problématiques et les projets prioritaires des Régions pour le Bassin parisien sont identifiés** : accès aux hubs et aux pôles d'emplois, organisation logistique, grands contournements régionaux –dont le « maillon ouest »-, canal Seine-Nord Europe, réduction des effets frontières, développement de l'innovation et de la recherche, protection environnementale notamment contre les inondations, continuités biologiques, réduction des nuisances et des pollutions...

**Plus particulièrement pour l'Île-de-France, la Région est positionnée sur plusieurs grands flux internationaux et nationaux de voyageurs et de marchandises, tous amenés à se développer dans les 20 prochaines années.** Notamment, pour les marchandises : un axe Nord-Sud très important mais aussi un axe Sud-Nord Maroc-Espagne-Europe du Nord qui va encore se renforcer et un axe Ouest-Est qui va se développer de manière significative avec le port du Havre appelé à devenir transcontinental.

**Territoire de transit par rapport à ces flux, l'Île-de-France, du fait de sa localisation dans l'espace national et européen, de son poids démographique (11,5 millions d'habitants, 19% de la population nationale) et économique (29% du PIB national concentre aussi les flux de marchandises liés à l'importance de son bassin de consommation et les flux liés à sa fonction de hub (du fait notamment d'un réseau ferré et routier en étoile avec une convergence des axes sur la région parisienne, et du poids de ses aéroports).**

C'est pourquoi, plus encore en Île-de-France que dans les autres régions du Bassin parisien, les besoins croissants de déplacements, tant des personnes que des marchandises soulèvent la question de l'aménagement et de la réalisation de nouvelles infrastructures notamment ferroviaires, mais aussi fluviales (SNE) et routières.

La contribution de la Région Île-de-France va ainsi s'employer à illustrer quelques enjeux forts que cette politique des RTE-T révisée devra s'attacher à relever, nourrie de situations auxquelles la Région fait face aujourd'hui.

## **1. Métropole de rang mondial, l'Île-de-France entend contribuer fortement au rayonnement de l'Union européenne**

Les travaux du schéma de développement de l'espace communautaire placent l'Île-de-France au même titre que Londres, comme une métropole de rang mondial. Deuxième métropole mondiale pour l'accueil de sièges d'organisations internationales, après Bruxelles, deuxième pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde après Tokyo, au premier rang de la recherche en Europe, avec Londres, la métropole francilienne se distingue des métropoles de niveau équivalent que sont Los Angeles, Osaka, Chicago, Rhin-Ruhr, Washington et Séoul.

La diversité socio-économique, l'existence de pôles de formation de dimension internationale, la qualité de l'offre des infrastructures de transport, le haut niveau d'équipement, l'étendue du parc immobilier, la qualité de la vie et l'intensité de la vie culturelle renforcent l'attractivité francilienne par l'implantation de fonctions stratégiques et stimulent l'investissement.

**Moteur économique de la France (29 % de la richesse produite pour 20 % de la population), avec une diversification des richesses produites, l'Île-de-France constitue un large marché de l'emploi et un lieu de consommation important qui permettent d'atténuer les aléas économiques.**

Avec ses nombreux atouts, l'Île-de-France contribue à la dynamique de développement de l'Europe au sein de laquelle, elle effectue l'essentiel de ses échanges. **Elle a développé des coopérations avec des régions de l'Union européenne pour créer des synergies et faire face aux autres grands ensembles économiques.**

L'Île-de-France se situe au cœur des stratégies de compétitivité et de développement durable de l'Union européenne. En effet, elle contribue à ces stratégies par sa dynamique économique tournée vers l'innovation et la recherche et par sa planification territoriale qui va dans le sens du développement durable.

Sur son territoire, elle met en œuvre une politique de cohésion, et surtout dans sa dimension urbaine et ce, conformément à la définition par la Commission européenne de quatre dimensions qui doivent être prises en considération pour renforcer l'attractivité des villes : les transports et l'accessibilité, l'accès aux services et aux équipements, l'environnement naturel et physique, le secteur culturel.

Ces priorités se retrouvent avec celles du projet de schéma d'aménagement de la Région Île-de-France (SDRIF).

### ***1.1. L'adoption du projet de son schéma d'aménagement (SDRIF) inscrit résolument l'Île-de-France dans la stratégie de l'Union européenne***

La Région est d'autant plus intéressée pour répondre à la consultation de la Commission européenne portant sur le réexamen de ces politiques qu'elle vient d'adopter son projet de schéma directeur d'aménagement (SDRIF), le 25 septembre 2008, après quatre ans de réflexion et de concertation. Elle y définit, en association avec l'Etat, le projet à long terme (2030) de la métropole francilienne. C'est à la fois un document de planification, d'aménagement et d'urbanisme.

Le SDRIF dessine une région socialement équitable, économiquement ambitieuse et écologiquement durable et crée les conditions d'un rayonnement global de l'Île-de-France, en réponse aux défis du XXIème siècle. **L'avenir de l'Île-de-France ne se joue pas seulement au sein des frontières régionales : il est conçu dans une logique d'ensemble, à commencer par la place et le rôle de la Région dans le Bassin parisien, en Europe et dans le monde.**

Le SDRIF s'attache à développer la solidarité territoriale, la sécurité environnementale et l'efficacité économique, ainsi que la maîtrise des mobilités, garantes de la qualité de vie de ses habitants comme de son rayonnement international.

L'équité entre les territoires est l'axe majeur du SDRIF. Les questions d'attractivité et de rayonnement y sont centrales. Elles s'appuient sur la diversité du potentiel économique de la région, sur la recherche et l'innovation, sur le développement des infrastructures de transports collectifs, sur la qualité des grands équipements et des services et sur l'identité culturelle et sociale de l'Île-de-France. La qualité de vie, la protection de l'environnement, la valorisation des ressources naturelles y contribuent de manière essentielle.

C'est à la lumière de cette dimension de proximité qu'ont été définis les grands objectifs et les orientations fondamentales du schéma : une rupture en matière d'urbanisme pour une ville dense et économe en énergie, une réponse ambitieuse à la crise du logement, des choix historiques en matière de transports collectifs pour une nouvelle politique du système régional de transports, une approche renouvelée du développement économique et de l'innovation, des investissements dans de grands pôles d'activités et d'emplois, l'accès à la formation, à la santé pour tous les territoires de la région, la préservation et la valorisation d'un environnement de qualité, garant de la santé des populations comme de l'aménité des lieux de vie, enfin le réinvestissement de la Seine et de ses potentialités.

Le projet spatial régional vise enfin à mieux articuler les différentes échelles de l'aménagement, de la ville du quotidien à l'organisation polycentrique d'une métropole mondiale. Il intègre, dans une bonne cohérence, les impératifs du développement urbain avec l'organisation optimisée du système de transports, la préservation et la valorisation des ressources et des espaces naturels et la prise en compte des risques.

**Le rôle de l'Île-de-France comme métropole mondiale et la réflexion menée dans le cadre du SDRIF nous amène à apporter notre contribution quant à la perspective stratégique dans laquelle devrait s'inscrire le RTE-T de demain.**

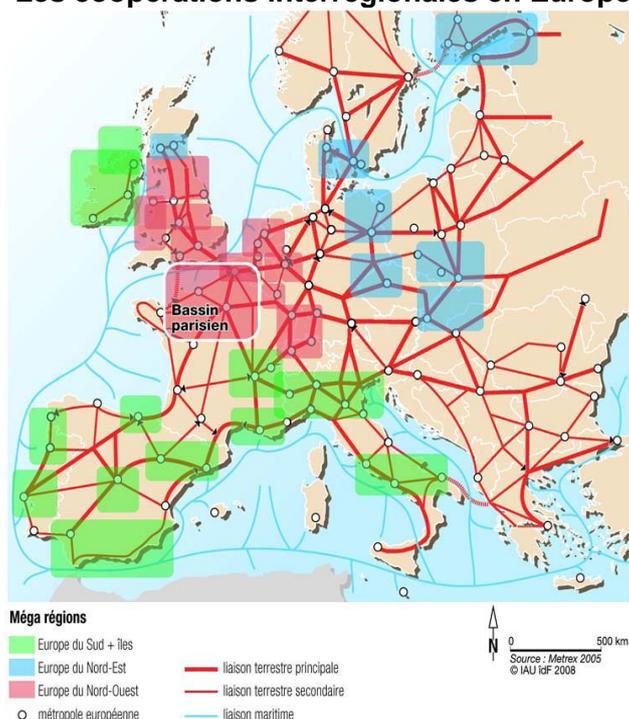
## 1.2. *L'Île-de-France, au sein du Bassin parisien, constitue un cas d'école de métropole locale/mondiale, avec de multiples enjeux enchevêtrés et une gouvernance complexe*

Le projet spatial régional dépasse bien entendu très largement les limites administratives de la région Ile-de-France. Les effets de la métropolisation francilienne se font sentir au-delà des limites régionales dans des complémentarités de «région urbaine fonctionnelle». Les migrations alternantes concernent des populations venant des régions limitrophes et de villes parfois bien reliées par les transports collectifs comme Rouen, Lille, Orléans, Tours, Chartres, Le Mans, Amiens ou Reims. Les investissements des Franciliens (individuels et entreprises) se portent en particulier vers le Bassin parisien et auront des effets sur le développement des régions limitrophes. La maîtrise des effets du report d'une partie de l'urbanisation (habitat diffus, logistique, activités) de part et d'autre des limites administratives de la Région suppose un traitement simultané et une coordination des actions.

Le Bassin parisien constitue l'une des premières régions économiques d'Europe et l'une des principales zones d'investissements étrangers en France et en Europe. Il compte le premier centre d'affaire européen, l'un des principaux complexes aéroportuaires européens, deux ports maritimes d'importance continentale (Le Havre et Rouen), les plus occidentaux de la Manche, et deux grands axes supports de développement économique : les vallées de la Seine et de la Loire.

Alors que la France est le deuxième Etat le plus peuplé de l'Union européenne, le Bassin parisien compte vingt quatre millions d'habitants, soit un gros tiers (34 %) de la population de la France métropolitaine, cinq pourcents de la population européenne. Il représente également 25 % du territoire métropolitain, et 44 % du PIB (l'équivalent de celui de l'Inde), dont 30 % pour la seule Ile-de-France.

### Les coopérations interrégionales en Europe



La carte montre que l'Île-de-France et le Bassin parisien sont un élément moteur du nord ouest européen, mais également qu'elle est à l'intersection de l'Europe du sud et ses deux péninsules (Espagne-Portugal d'une part, Italie-Grèce de l'autre), et de l'Europe de l'est par la Magistrale.

Dans ces conditions, nous ne pouvons que regretter que le Bassin parisien ne soit pas suffisamment pris en compte dans le RTE-T actuel.

**La saturation des axes de transport nous impose aujourd'hui de renforcer leur capacité et de repenser les aménagements à l'échelle du Bassin parisien**, parfois de réaliser des investissements importants en équipements et en infrastructures et de négocier les questions liées à l'offre et à la qualité de service.

Les nuisances sonores (trafic aérien, grandes voiries, chemin de fer), les pollutions (air, cours d'eau, nappes phréatiques), la gestion des déchets, l'exploitation des ressources naturelles, l'approvisionnement en marchandises ont des effets qui dépassent largement les limites régionales. L'Île-de-France supporte des investissements et des nuisances pour des activités, infrastructures, équipements et services qui bénéficient aussi à d'autres régions. Elle génère et produit aussi des nuisances et des pollutions qui ont des effets sur ses voisins. La diminution des impacts et la gestion de l'environnement nécessitent la mise en place d'une coordination entre les Régions, et avant tout au niveau européen.

C'est pourquoi l'Île-de-France, en coordination avec les Régions limitrophes, organise son territoire pour donner toute sa dimension à son modèle de développement durable dans le cadre du Bassin parisien s'inscrivant dans l'Europe du Nord-Ouest (au sein de la Conférence des Régions du Bassin parisien dite « C8 »<sup>1</sup>).

Au-delà de la mise en œuvre d'actions communes, celle-ci favorise les échanges d'expérience, de bonnes pratiques et le développement de réseaux. La C8 présentera une contribution en réponse au livre vert de la Commission qui présentera d'une part sa réflexion stratégique quant à l'avenir du réseau transeuropéen de transport et deux maillons qui pourraient en faire partie.

En complément des "piliers théoriques" et des critères de sélection de projets qui commencent à transparaître en filigrane du document rédigé par la Commission européenne (effort sans précédent à réaliser sur le fret non routier, multimodalité, création d'un réseau de plateformes logistiques à vocation européenne, etc.), il nous semblait utile d'insister sur quelques points clés.

Comme le souligne la Commission dans son livre vert, les crédits consacrés au RTE-T sont alloués sur la base de critères qui ne privilégient pas suffisamment la cohésion ou l'équilibre territorial. Les priorités vont d'abord à l'amélioration de la fluidité des flux, au traitement des zones frontalières et au service d'un fonctionnement optimal du marché intérieur.

Il est important que le réseau trans-européen de transport de demain puisse répondre aux attentes des citoyens des grands bassins de vie **sans oublier l'ouest de l'Europe historique**.

Par la libre circulation des hommes et des marchandises, ce réseau contribuera à favoriser le développement économique de l'Union européenne et sa compétitivité mondiale. Il doit également contribuer à renforcer sa cohésion sociale.

---

<sup>1</sup> Basse-Normandie, Haute-Normandie, Picardie, Champagne-Ardenne, Île-de-France, Bourgogne, Centre, Pays de la Loire

Le succès de stratégies territoriales de développement durable nécessite une articulation renforcée entre les différentes politiques sectorielles et, plus spécifiquement, entre les objectifs en matière d'innovation, de compétitivité et d'emploi de la **Stratégie de Lisbonne** et ceux en matière de développement durable des territoires relevant de son **inflexion décidée à Göteborg**.

### **1.3. La question urbaine**

**La question urbaine** est fondamentale car, d'une part, elle concerne plus de 70% de la population européenne, et, d'autre part, elle revêt une complexité et des enjeux, en termes de développement économique, d'équité sociale et de préservation environnementale.

La qualité et l'efficacité urbaines sont les clés du développement économique et l'enjeu majeur de développement durable. L'accessibilité est un impératif quotidien, tant entre les capitales régionales ou interrégionales qu'au sein des aires urbaines polycentriques, marquées par l'étalement urbain.

Dans ces zones très densément peuplées, la congestion des voies de circulation et les limites de capacité des infrastructures représentent des difficultés majeures. C'est dans ces zones en effet que se concentrent les questions d'accès aux infrastructures mais aussi de logistique du dernier kilomètre, tant en matière de fret que de transport de voyageurs.

Alors que croît l'étalement urbain, parfois couplé avec la densification des centres anciens, les logiques de transport urbain et de déplacements sur longue distance s'opposent de plus en plus. Les circulations quotidiennes des trains régionaux (RER par exemple) sont de plus en plus en « compétition » avec les TGV ou les trains de transport de fret.

Tout en soutenant le projet de la Commission de défendre un réseau européen de transport global et intégré, plutôt que l'addition de segments transnationaux des **27 réseaux nationaux, la Région Île de-France vit tous les jours l'impérieuse nécessité d'articuler avec soin les transports urbains et le réseau de transport national ou international.**

A titre d'exemple, la Région Île-de-France a engagé des études sur **un contournement à grande vitesse en Île-de-France qui intègrent (outre les habituels volets techniques, environnementaux, économiques...) la question de l'accès des Franciliens et habitants du Bassin parisien au réseau ferroviaire à grande vitesse via de nouvelles gares ou haltes TGV.**

La fréquentation quotidienne aux gares parisiennes représente, pour le Bassin parisien, 255 000 actifs provinciaux travaillant en région parisienne et 60 000 Franciliens qui font le trajet inverse. Cette étude permettra d'examiner des scénarios d'implantation géographique de gares et haltes TGV en Île-de-France et de les analyser au regard des critères de transport et d'aménagement du territoire.

Il ne fait aucun doute aujourd'hui que la création de ces nouvelles infrastructures permettra de libérer une capacité rendue disponible pour développer les transports urbains et de marchandises.

**Ainsi, le réseau trans-européen de transports doit favoriser la ville compacte et contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans les grandes agglomérations.**

L'aménagement urbain pourra alors contribuer durablement à réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier par une réduction de l'utilisation de véhicules motorisés. Le

modèle à adopter pour ce faire est la ville de la proximité spatiale et temporelle. Il s'agit de renforcer la compacité de l'armature urbaine régionale et de faire le choix, pour les réseaux de transports, d'un développement très prioritaire des transports collectifs et, pour le transport de marchandises, des modes économes en énergies fossiles (fret fluvial et ferroviaire).

#### **1.4. La cohésion sociale et territoriale:**

Il nous semble nécessaire qu'au-delà des trois piliers de la nouvelle politique en matière de RTE-T proposés dans le livre vert (lutte contre le réchauffement climatique, accroissement du rôle de l'Union européenne sur le plan international et développement économique et social dans le cadre de la stratégie de Lisbonne) figure aussi la prise en compte de la cohésion sociale.

Dans un contexte de mondialisation économique et de concurrence accrue entre métropoles, la cohésion sociale et territoriale devient un enjeu fondamental et un facteur de rayonnement. Pilier du développement durable au même titre que l'attractivité économique et la qualité environnementale, la cohésion sociale est mise à mal par la croissance des inégalités sociales et territoriales.

Cette situation est particulièrement sensible dans la région Île-de-France, une des régions françaises les plus riches mais qui reste contrastée socialement avec près d'un million de personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté.

Une des caractéristiques des inégalités est leur caractère cumulatif. Les difficultés de logement, la dégradation des conditions de vie, les problèmes d'accès à l'emploi et à la formation se conjuguent pour enfermer une partie des Franciliens dans des spirales d'exclusion.

Les pôles d'activités (constitués autour des gares ou aéroports par exemple) contribuent à la richesse de la région et à l'attractivité de ses territoires.

Mais ces pôles n'irriguent pas suffisamment leur bassin d'implantation et ne sont pas assez connectés à leur environnement proche, notamment par les transports. C'est une des raisons pour lesquelles d'importantes disparités demeurent au sein de la région.

**La mise en œuvre de l'objectif de cohésion territoriale ne se limite pas, au plan communautaire, à l'ajout de la dimension territoriale à la politique de cohésion économique et sociale : il s'agit d'un objectif qui doit être pris en compte dans l'ensemble des politiques communautaires, au premier rang desquels figurent les transports.**

Le renforcement par les transports de la cohésion économique et sociale passera inéluctablement par la prise en considération de nouveaux indicateurs. Ceux-ci, complétant les incontournables indicateurs actuels (mesure des écarts de Produit Intérieur Brut par habitant, de Revenu National Brut ou de taux d'emploi entre les pays ou les régions européennes...) devront mieux prendre en compte l'ensemble des dimensions de la cohésion territoriale (disponibilité de services publics ou de services d'intérêt général en matière d'accès, de santé, de réseaux haut débit, d'éducation..., redistribution des richesses entre territoires, disparités infrarégionales...)

En effet, les indicateurs classiques actuels, en ne rendant pas compte de l'effet sur les économies régionales de la redistribution des revenus, ne mesurent que la création de richesse et ignorent que les régions qui produisent la richesse ne sont pas forcément celles qui en bénéficient (problématique de l'économie résidentielle, en particulier).

Par ailleurs, la dimension géographique des approches conditionne fortement les résultats : le regroupement d'un territoire « riche » et d'un territoire « pauvre » peut conduire à des indicateurs globaux apparemment satisfaisants, mais reflétant très mal une situation interne très contrastée. La situation francilienne en témoigne durement.

Ces éléments d'analyse et d'appréciation spécifiques à l'Île-de-France nous invitent à porter notre choix sur le scénario 3 pour les raisons suivantes :

## **2. Maintien du réseau global et définition d'un réseau prioritaire ; mise en œuvre**

### **2.1. Définition des enjeux et déclinaison par critères**

Les orientations actuelles du RTE-T reposent sur deux niveaux de planification : un réseau global de liaisons terrestres et de ports et aéroports constitué pour l'essentiel de tronçons ou de nœuds existants qu'il s'agit de compléter par des liens transfrontaliers, et des projets prioritaires traversant plusieurs Etats membres. Cette approche a conduit à concentrer les efforts sur les relations transfrontalières et sur les projets impliquant plusieurs Etats. Elle a conduit à négliger des opérations d'intérêt communautaire situées entièrement dans un seul Etat. Chercher à renouveler cette approche est donc une bonne chose.

Le concept de réseau global doit être maintenu pour deux raisons. D'une part, il apporte la garantie que chaque opération prise isolément s'inscrit bien dans une vision d'ensemble cohérente, d'autre part il concrétise les objectifs d'interconnexion et d'interopérabilité des réseaux nationaux nécessaires à l'établissement d'un réseau multimodal unique. Il doit également être maintenu pour éviter l'effet trou noir et continuer à désenclaver les territoires non desservis.

A titre d'illustration, on peut citer l'exemple des scénarios actuellement étudiés dans le cadre de l'étude en vue du doublement de la LGV sud-est. Grâce à l'action de la Région Auvergne, RFF et la SNCF ont couplé ce projet relatif à la ligne concentrant l'essentiel des trafics passagers à grande vitesse en France à une problématique de desserte à grande vitesse du grand centre et notamment de Clermont-Ferrand qui reste à l'écart du réseau à grande vitesse malgré son statut de capitale régionale d'Auvergne.

Dans le même état d'esprit, la question du maillage avec les infrastructures existantes ou « modernisables » est posée.

**L'approche par réseaux prioritaires est préférable à la méthode actuelle par projets prioritaires pour plusieurs raisons. Elle correspond à une vision territoriale de la planification moins réductrice que l'approche antérieure par projets.** Elle complète l'approche « linéaire » focalisée sur les arcs en incluant les nœuds (points de correspondance et grandes portes d'entrée) qui sont essentiels au bon fonctionnement des réseaux, et enfin, elle est intermodale. La continuité entre projets prioritaires pourrait donc être prise en compte sans exclure l'utilisation de plusieurs modes de transport.

Les RTE-T doivent prendre en compte l'aggravation inquiétante de l'engorgement des réseaux dus à la persistance des goulets d'étranglement, des chaînons manquants et du manque d'interopérabilité. En effet, malgré l'importance des flux de transit et d'échanges qui concernent déjà le Bassin parisien et la croissance attendue de ces flux, les axes transitant par le Bassin parisien sont absents du RTE-T à l'exception notable de la liaison fluviale

Seine-Escaut. Et il semble évident que, quelle que soit l'importance de ce projet fluvial, il ne pourra à lui seul contribuer à apporter une réponse à l'engorgement croissant des réseaux qui traversent le Bassin parisien. Par ailleurs, dans le cadre de la politique en faveur du déploiement du système européen ERTMS, la commission a identifié six corridors importants pour le fret ferroviaire. La réalisation de l'interopérabilité dans ces corridors permettra incontestablement d'en améliorer la rentabilité. L'attractivité économique des axes ferroviaires au départ d'Anvers, de Rotterdam et d'Hambourg sera ainsi accrue.

Afin d'assurer la libre circulation des marchandises dans l'Union européenne et de permettre le choix du mode de transport le plus approprié dans les échanges transnationaux au sein de l'Union élargie, il est également nécessaire d'étendre ERTMS aux corridors au départ du port du Havre desservant le Bassin parisien et de prendre en compte les goulets d'étranglement (parmi lesquels les accès ferroviaires de Paris, Rouen et Dijon).

**Dans ces conditions, l'Île-de-France considère que le développement ultérieur du RTE-T devra prendre en compte plusieurs enjeux :**

- **La question des aéroports et des ports :** c'est un point fondamental et on ne peut que se réjouir de le voir figurer parmi les quatre enjeux cités dans le Livre Vert. Cette question doit être posée dans son ensemble en incluant notamment la diffusion terminale ou initiale des grands flux européens ou trans-continentaux (accès terrestres des ports et aéroports et desserte des hinterlands et plus généralement des grands bassins de vie).

**Cet enjeu est essentiel pour l'Île-de-France**, métropole de premier rang, qui se caractérise notamment par son ouverture au monde.

- **La question des transports des voyageurs et des marchandises :** ils utilisent les mêmes réseaux alors que leurs besoins sont de natures différentes. Aux abords des villes, trafic local et trafic de longue distance se disputent l'accès à des infrastructures dont la capacité est limitée. Des arbitrages politiques et techniques sont nécessaires.

**En ce qui concerne plus spécifiquement la question du transport de marchandises :**

- L'effort d'investissement par l'ensemble des acteurs (Union européenne, Etats, collectivités locales) doit être considérablement accru. A titre d'exemple, le budget en matière de transports de marchandises de la Région Île-de-France est passé de 6M€ à 35M€ entre 2000 et 2009. Avec sa participation au projet de Canal Seine nord, il s'élèvera à environ 110M€ en 2010.
- Le transport par voies navigables dispose en général de réserves de capacité, mais des goulets d'étranglement subsistent. L'approche par réseaux prioritaires devrait stimuler la recherche de complémentarités potentielles entre projets et en particulier entre le canal Seine-Nord Europe et le développement du port du Havre.
- Les plates-formes logistiques tirent leur importance du fait qu'elles structurent et orientent les grands flux internationaux de marchandises. Leur taille, le caractère multimodal et la qualité de leur desserte, leur localisation par rapport aux agglomérations et aux parties les plus congestionnées des réseaux sont des critères déterminants dans l'optique du développement durable. Ainsi, la plate-forme de Brétigny qui, sur l'autoroute ferroviaire Atlantique entre Vitoria (Espagne) et Lille, répond à ces critères, pourrait constituer un prototype de plate-forme européenne de « nouvelle génération ».

Seuls ces changements de caps permettront de répondre efficacement à l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre (bilan carbone) et aux engagements européens dans le cadre du Plan Climat et de l'après Kyoto.

**Compte tenu de ces grands enjeux, les critères suivants doivent être retenus en vue de constituer un réseau prioritaire de transport trans-européen :**

- prise en compte de territoires stratégiques
- maturité du projet
- effet de levier sur la mobilisation de financements
- effets socio-économiques et d'aménagement du territoire, en particulier effet sur l'emploi
- impacts environnementaux, dont tout particulièrement diminution des gaz à effet de serre et lutte contre le réchauffement climatique, utilisation des énergies renouvelables et impact sur la qualité de vie
- renforcement du rôle de l'Union européenne sur le plan international
- nouvelles technologies de l'information et de la communication
- Combinaison de tous les modes de transport, utiliser des systèmes de transport intelligents entièrement interoperables et assimilation de nouvelles technologies ;
- Optimisation des infrastructures existantes

**2.2. Associer les Régions aux décisions et à la mise en œuvre**

Avant sa prise de décision, la Commission ne doit pas seulement recueillir l'opinion des Etats (Comité RTE-T), mais également des Régions selon des dispositifs à étudier. Pour la mise en œuvre du RTE-T, la Commission met opportunément en place un dispositif de coordonnateurs européens, dont six ont déjà été nommés. Il est impératif que ces personnalités se voient confier, comme une de leurs missions prioritaires, de rencontrer les collectivités territoriales, d'autant plus qu'elles participent significativement au cofinancement. La Commission devra mettre l'accent sur la nécessité d'associer plus fortement les institutions locales et les gestionnaires du réseau RTE-T. Ainsi, les Régions pourraient être associées en amont par les services de la Commission lors de l'élaboration de ses propositions, par exemple en participant aux groupes d'experts ad hoc que la Commission sollicite.

**2.3. Gouvernance multi-niveaux**

Les nombreuses années d'études préalables au démarrage des projets doivent être l'occasion de débattre de manière très ouverte au départ sur les fonctionnalités essentielles du projet et leur hiérarchisation. Elles doivent permettre également de bâtir des consensus politiques et un début de gouvernance partagée.

Enfin, et à l'instar de la consultation menée dans le cadre du SDRIF, il nous semble que l'on ne pourra faire l'impasse sur la question de la nécessaire implication des usagers/citoyens, selon des méthodes à préciser mais qui devront concilier la prise en considération des avis émis, la transparence la plus grande sur ces projets fortement mobilisateurs de financements publics, tant en investissement qu'en fonctionnement.

## **2.4. Financement**

Il n'existe probablement pas de solution miracle à la question du financement des infrastructures, dont on voit bien qu'il est l'un des problèmes-clé de la période à venir, surtout pour les Régions en déficit d'accessibilité et ce d'autant que leur contribution financière est plus attendue que le retour sur investissement, la rentabilité du projet est à démontrer.

Les propositions de lancement d'un emprunt européen mettant ou non à contribution la BEI, méritent d'être mises en débat. Le recours au secteur privé pour financer et réaliser les infrastructures n'est pas le choix privilégié de l'Île-de-France car aujourd'hui, sa bonne notation financière lui permet d'emprunter à un taux moindre que celui accordé aux entreprises bénéficiaires d'un PPP.

L'exemple francilien (plan de mobilisation pour les transports en commun) montre que face à un besoin d'investissement colossal dans le réseau de transport urbains (18 à 30 milliards selon que l'on prenne en compte le matériel roulant et l'accessibilité), l'intervention publique est nécessaire et très grandement majoritaire.

De plus, GALILEO a montré les limites du système : exigeant de fortes garanties publiques, le secteur privé s'est avéré incapable de se mettre d'accord pour assurer le lancement à temps de ce grand projet européen.

**Au delà, la question peut être posée de pousser plus avant la différenciation dans l'intensité du soutien communautaire** (taux de cofinancement), en fonction du caractère plus ou moins prioritaire des maillons. Ce caractère pourrait être défini sur la base de critères arrêtés, au niveau européen et après négociation avec les Etats membres et les collectivités régionales. Le fait de hiérarchiser les différents maillons permettra par ailleurs d'offrir une plus grande lisibilité aux utilisateurs du réseau.

Plus généralement, la plus grande clarté doit être apportée sur les financements européens mobilisables (nature des dépenses éligibles en équipements, infrastructures, et aides au démarrage, modalités d'intervention des différentes sources de financement communautaires : budget RTE, FEDER, ...).

En effet, il apparaît comme le souligne la Commission que les procédures peuvent être perçues comme exagérément complexes du point de vue des procédures, et ceci pour des niveaux d'aide insuffisants.

**Enfin, la Commission constate que la mise en œuvre du RTE-T a été marquée par d'importantes dérives de coût.** Cette situation n'est pas propre à ce réseau, ni à certains pays. Contrairement à la position exprimée dans le livre vert, le fait d'intervenir en amont ne met malheureusement pas à l'abri de ce phénomène dû aux incertitudes techniques et aux évolutions des contenus de la commande. L'expérience francilienne peut témoigner du fait que parfois, quand bien même la question du financement d'un projet est maîtrisée avant le démarrage des travaux, l'acquisition du foncier, le renforcement des procédures de sécurité, la meilleure prise en compte des demandes des riverains peuvent en toute légitimité mettre à mal le calendrier de réalisation ou le coût d'un projet.

Pour autant, les échanges de bonnes pratiques restent pleinement justifiées indépendamment des dérives de coûts. La diversité des projets appelle en effet une diversité de solutions de financement. Il faudra cependant s'assurer que les échéanciers de réalisation des projets tels qu'ils résultent de la planification technique et des arbitrages politiques ne soient pas soumis aux aléas des opportunités de financement. **En dépit de « l'orientation croissante vers le marché dans le secteur des transports » l'intérêt socio-économique des projets doit rester le critère de décision principal pour ce type d'investissement public, avant celui de la rentabilité financière.**

Les analyses coûts/bénéfices ont fait depuis longtemps la preuve de leur utilité pour rationaliser les choix d'investissements de transport. Dans ces conditions, l'harmonisation des procédures entre les différents Etats membres ne peut que bénéficier à une approche globale et cohérente du réseau européen. La vraie difficulté résidera dans la définition de critères communs et objectifs pour rendre compte de la « valeur ajoutée européenne » et pour répartir les subventions entre projets à partir de ces indicateurs de valeur ajoutée.

En raison des coûts (investissement dans de nouvelles infrastructures, fonctionnement des réseaux, renouvellement et entretien du matériel, sensibilisation des populations, promotion), les besoins de financement restent conséquents. L'inscription du réseau trans-européen de transports parmi les priorités de l'Union européenne est de nature à **créer un effet-levier déterminant** pour mobiliser les financements des différents échelons territoriaux concernés (Etat, Région, Département...). La participation de l'Union européenne devra être significative pour donner de la légitimité au projet et en favoriser son aboutissement.

**Cet effet-levier pourrait également permettre de mobiliser des financements privés dans le cadre de la politique de développement du fret.** Les dispositions européennes devraient être assouplies pour autoriser des financements publics à hauteur de 30 à 35% et être ainsi plus incitatifs vis-à-vis des partenaires privés, décideurs du mode de transport, qui ont un rôle important à jouer. A titre d'exemple, **un financement public d'installations terminales embranchées** destinées à recourir au mode ferroviaire devrait, selon des critères à préciser, être encouragé. Il s'agirait non seulement du financement du raccordement au réseau ferré national, mais aussi celui des voies ferrées internes à l'entreprise et des installations nécessaires à la manutention des marchandises.

Enfin, le **budget RTE-T européen n'est pas à la hauteur des enjeux** si l'on veut construire demain et rapidement un réseau de transport compétitif et intermodal. L'addition des crédits du programme RTE-T (8 milliards) de la BEI et de la politique régionale représentent 20% des investissements nécessaires. A titre d'exemple, le budget en matière de transports de marchandises de la Région Île-de-France est passé de 6M€ à 35M€ entre 2000 et 2009. Avec sa participation au projet de Canal Seine nord, il s'élèvera à environ 110M€ en 2010.

## **2.5. Développer la recherche sur les transports**

En ces temps de crise économique mondiale et de crainte face à l'avenir, l'innovation et la recherche sont plus que jamais à soutenir et à développer, comme le font les Régions aujourd'hui. Au regard de nos expériences et des projets européens, il nous semble indispensable d'encourager la recherche sur les thèmes suivants :

- Energies alternatives et peu polluantes
- Véhicules « propres », notamment les bus
- Véhicules « intelligents »
- Formes de mobilité économes en énergie et peu polluantes (car-sharing, covoiturage, deux roues...)
- Mobilité de demain, en prenant particulièrement en compte les conséquences des modifications démographiques structurelles (vieillesse...) et l'impact des nouvelles technologies de l'information
- Régulation du trafic
- Etc.

La R&D dans le fret et la logistique est un sujet d'avenir car il y va d'une part de la compétitivité des entreprises (et donc des territoires) et d'autre part des performances environnementales des chaînes logistiques.

Devant les moyens relativement limités de la recherche publique en la matière, une politique coordonnée des Régions, des Etats membres et de l'Union européenne pour impulser l'innovation est nécessaire.

### 3. Conclusion

Aujourd'hui, le constat est fait par l'Union européenne que la politique menée depuis 15 ans dans le cadre des RTE T a trouvé ses limites, c'est pourquoi elle souhaite engager un **véritable réexamen de cette politique plutôt qu'une simple mise à jour des projets prioritaires**. Dans la réflexion qu'elle a entamée et publiée dans un livre vert, la Commission propose de faire évoluer la conception même du réseau afin de pouvoir mieux répondre aux défis du monde actuel, tels que la demande croissante de transports et le trafic et les problèmes environnementaux qui en découlent.

La Région Île-de-France se félicite que l'Union européenne s'attache à donner une nouvelle impulsion à sa politique en faveur des transports en proposant une consultation ouverte à tous, reconnaissant ainsi le rôle des Régions aux côtés des Etats membres. Métropole mondiale et premier bassin de vie européen, la Région Île-de-France prendra toute sa place dans cette réflexion et dans la mise en œuvre de cette politique.

En se basant sur son expertise, la Région Ile de France s'est attachée à décrire dans sa contribution **la perspective stratégique dans laquelle devrait s'inscrire le RTE-T de demain**.

En définissant les enjeux qui doivent pris en compte pour développer le futur RTE T, la Région Ile de France souhaite que **le troisième scénario proposé par la Commission: « établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau prioritaire » soit retenu**.

Pour la Région Ile de France, ce réseau prioritaire, totalement interopérable et intermodal, ne peut être conçu qu'à un niveau européen. Le futur réseau prioritaire de transport trans-européen doit incorporer des éléments ou des territoires aujourd'hui non ou mal pris en compte comme les grandes concentrations urbaines, les ports, les aéroports les grandes gares, ou encore les nouvelles technologies (systèmes de transport intelligent). Pour une réelle efficacité, cette politique doit être bien articulée avec les autres politiques européennes, en particulier celle en faveur des transports urbains, de la cohésion territoriale, des nouvelles technologies (ITS ,...) ou de la protection de l'environnement sous toutes ses formes. De plus, le choix d'un réseau prioritaire, plus resserré, permettra d'accentuer son financement par le budget communautaire et d'en accélérer la réalisation. Ainsi, grâce à une planification plus coordonnée au niveau européen, il sera plus facile de partager les coûts et les financements en fonction des besoins à court, moyen et long terme.

Cette politique ainsi revisitée doit avoir pour objectifs une mise en place rapide, visible et lisible du réseau de transport. Elle permettra ainsi d'accroître l'attractivité de l'Union européenne, conformément à la Stratégie de Lisbonne et son inflexion décidée à Göteborg, et de répondre aux défis posés par le réchauffement climatique.

## **1. Sur les fondements de la future politique dans le domaine du RTE-T (Q1)**

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

La Région Île-de-France se félicite que l'Union européenne s'attache à donner une nouvelle impulsion à sa politique en faveur des transports en proposant une consultation ouverte à tous, reconnaissant ainsi le rôle des Régions aux côtés des États membres. Métropole mondiale et premier bassin de vie européen, la Région Île-de-France prendra toute sa place dans cette réflexion et dans la mise en œuvre de cette politique.

Les orientations actuelles du RTE-T reposent sur deux niveaux de planification : un réseau global de liaisons terrestres et de ports et aéroports constitué pour l'essentiel de tronçons ou de nœuds existants qu'il s'agit de compléter par des liens transfrontaliers, et des projets prioritaires traversant plusieurs États membres. **Cette approche a conduit à concentrer les efforts sur les relations transfrontalières et sur les projets impliquant plusieurs États. Elle a conduit à négliger des opérations d'intérêt communautaire situées entièrement dans un seul État. Chercher à renouveler cette approche est donc une bonne chose.**

En complément des "piliers théoriques" et des critères de sélection de projets qui commencent à transparaître en filigrane du document rédigé par la Commission européenne (effort sans précédent à réaliser sur le fret non routier, multimodalité, portes d'entrée maritimes, création d'un réseau de plateformes logistiques à vocation européenne, etc.), **il nous semble utile d'insister sur quelques points clés supplémentaires.**

Les crédits consacrés au RTE-T sont alloués sur la base de critères qui ne privilégient pas suffisamment la cohésion ou l'équilibre territorial. Les priorités actuelles vont d'abord à l'amélioration de la fluidité des flux, au traitement des zones frontalières et au service d'un fonctionnement optimal du marché intérieur. **Or la persistance des goulets d'étranglements, les chaînons manquants et le manque d'interopérabilité du réseau sont des facteurs tout aussi prioritaires. La saturation de certains axes, grands flux de transit internationaux et nationaux de voyageurs et de marchandises posent problèmes** d'autant plus qu'ils sont amenés à se développer dans les 20 prochaines années. Les besoins croissants de déplacements, tant des personnes que des marchandises soulèvent à raison la question de l'aménagement et de la réalisation de nouvelles infrastructures notamment ferroviaires, mais aussi fluviales (SNE) et routières.

Au vu des critères existants, la Région Ile-de-France et plus généralement le Bassin parisien, **n'ont pas été suffisamment pris en compte dans le RTE-T actuel.** Élément moteur du nord ouest européen, ils occupent pourtant une position stratégique à l'intersection de l'Europe du sud et ses deux péninsules (Espagne-Portugal d'une part, Italie-Grèce de l'autre), et de l'Europe de l'est par la Magistrale.

**Pour la Région Ile de France, son avenir ne se joue pas seulement au sein des frontières régionales :** il est conçu dans une logique d'ensemble, à commencer par la place et le rôle de la Région dans le Bassin parisien, en Europe et dans le monde. Le projet de schéma directeur d'aménagement (SDRIF) le démontre. Adopté le 25 septembre 2008 dernier après quatre ans de réflexion et de concertation, il définit le projet à long terme (2030) de la métropole francilienne. C'est à la fois un document de planification, d'aménagement et d'urbanisme. Le SDRIF s'attache à développer la solidarité territoriale, la sécurité environnementale et l'efficacité économique, ainsi que la maîtrise des mobilités, garantes de la qualité de vie de ses habitants comme de son rayonnement international.

**Forts de ces réflexions, il nous semble que le futur RTE T doit s'inscrire dans cette perspective stratégique et doit répondre à ces enjeux.**

**De plus, la question urbaine** doit faire l'objet d'une attention particulière car, d'une part, elle concerne plus de 70% de la population européenne, et, d'autre part, elle revêt une complexité et des enjeux, en termes de développement économique, d'équité sociale et de préservation environnementale ;

Il est important que le réseau trans-européen de transport de demain puisse répondre aux attentes des citoyens des grands bassins de vie **sans oublier l'ouest de l'Europe historique**. Par la libre circulation des hommes et des marchandises, ce réseau contribuera à favoriser le développement économique de l'Union européenne et sa compétitivité mondiale. Il doit également contribuer à renforcer sa cohésion sociale.

## **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)**

**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 concept de réseau global doit être maintenu pour deux raisons. D'une part, il apporte la garantie que chaque opération prise isolément s'inscrit bien dans une vision d'ensemble cohérente, d'autre part il concrétise les objectifs d'interconnexion et d'interopérabilité des réseaux nationaux nécessaires à l'établissement d'un réseau multimodal unique. Il doit également être maintenu pour éviter l'effet trou noir et continuer à désenclaver les territoires non desservis. A titre d'illustration, on peut citer l'exemple des scénarios actuellement étudiés dans le cadre de l'étude en vue du doublement de la LGV sud-est. Grâce à l'action de la Région Auvergne, RFF et la SNCF ont couplé ce projet relatif à la ligne concentrant l'essentiel des trafics passagers à grande vitesse en France à une problématique de desserte à grande vitesse du grand centre et notamment de Clermont-Ferrand qui reste à l'écart du réseau à grande vitesse malgré son statut de capitale régionale d'Auvergne. Dans le même état d'esprit, la question du maillage avec les infrastructures existantes ou « modernisables » est posée.

#### **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?**

L'approche par réseaux prioritaires est préférable à la méthode actuelle par projets prioritaires pour plusieurs raisons. **Elle correspond à une vision territoriale de la planification moins réductrice que l'approche antérieure par projets**. Elle complète l'approche « linéaire » focalisée sur les arcs en incluant les nœuds (points de correspondance et grandes portes d'entrée) qui sont essentiels au bon fonctionnement des réseaux, et enfin, elle est intermodale. La continuité entre projets prioritaires pourrait donc être prise en compte sans exclure l'utilisation de plusieurs modes de transport.

La réalisation des réseaux prioritaires doit permettre de répondre à l'aggravation inquiétante de l'engorgement des réseaux dus à la persistance des goulets d'étranglement, des chaînons manquants et du manque d'interopérabilité. A titre d'exemple, malgré l'importance des flux de transit et d'échanges qui concernent déjà le Bassin parisien et la croissance attendue de ces flux, les axes transitant par le Bassin parisien sont absents du RTE-T à l'exception notable de la liaison fluviale Seine-Escaut. Et il semble évident que, quelle que soit l'importance de ce projet fluvial, il ne pourra à lui seul contribuer à apporter une réponse à l'engorgement croissant des réseaux qui traversent le Bassin parisien.

### 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?**

**Pour la Région Ile de France, une méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun doit conduire la Commission**, avant sa prise de décision, à recueillir l'opinion des Etats (Comité RTE-T), mais également des Régions selon des dispositifs à étudier. Pour la mise en œuvre du RTE-T, la Commission met opportunément en place un dispositif de coordonnateurs européens, dont six ont déjà été nommés. Il est impératif que ces personnalités se voient confier, comme une de leurs missions prioritaires, de rencontrer les collectivités territoriales, d'autant plus qu'elles participent significativement au cofinancement. La Commission devra mettre l'accent sur la nécessité d'associer plus fortement les institutions locales et les gestionnaires du réseau RTE-T. Ainsi, les Régions pourraient être associées en amont par les services de la Commission lors de l'élaboration de ses propositions, par exemple en participant aux groupes d'experts ad hoc que la Commission sollicite.

Les nombreuses années d'études préalables au démarrage des projets doivent être également l'occasion de débattre de manière très ouverte au départ sur les fonctionnalités essentielles du projet et leur hiérarchisation. Elles doivent permettre de bâtir des consensus politiques et un début de gouvernance partagée.

Enfin, et à l'instar de la consultation menée dans le cadre du SDRIF, il nous semble que l'on ne pourra faire l'impasse sur la question de la nécessaire implication, tout au long du projet, des usagers/citoyens, selon des méthodes à préciser mais qui devront concilier la prise en considération des avis émis, la transparence la plus grande sur ces projets fortement mobilisateurs de financements publics, tant en investissement qu'en fonctionnement.

### 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?**

**Dans ces conditions, l'Île-de-France considère que le développement ultérieur du RTE-T devra prendre en compte plusieurs enjeux :**

- **La question des aéroports et des ports** : c'est un point fondamental et on ne peut que se réjouir de le voir figurer parmi les quatre enjeux cités dans le Livre Vert. Cette question doit être posée dans son ensemble en incluant notamment la diffusion terminale ou initiale des grands flux européens ou trans-continentaux (accès terrestres des ports et aéroports et desserte des hinterlands et plus généralement des grands bassins de vie).

**Cet enjeu est essentiel pour l'Île-de-France**, métropole de premier rang, qui se caractérise notamment par son ouverture au monde.

- **La question des transports des voyageurs et des marchandises** : ils utilisent les mêmes réseaux alors que leurs besoins sont de natures différentes. Aux abords des villes, trafic local et trafic de longue distance se disputent l'accès à des infrastructures dont la capacité est limitée. Des arbitrages politiques et techniques sont nécessaires.

**En ce qui concerne plus spécifiquement la question du transport de marchandises :**

- L'effort d'investissement par l'ensemble des acteurs (Union européenne, Etats, collectivités locales) doit être considérablement accru. A titre d'exemple, le budget en matière de transports de marchandises de la Région Île-de-France est passé de 6M€ à 35M€ entre 2000 et 2009. Avec sa participation au projet de Canal Seine nord, il s'élèvera à environ 110M€ en 2010.
- Le transport par voies navigables dispose en général de réserves de capacité, mais des goulets d'étranglement subsistent. L'approche par réseaux prioritaires devrait stimuler la recherche de complémentarités potentielles entre projets et en particulier entre le canal Seine-Nord Europe et le développement du port du Havre.
- Les plates-formes logistiques tirent leur importance du fait qu'elles structurent et orientent les grands flux internationaux de marchandises. Leur taille, le caractère multimodal et la qualité de leur desserte, leur localisation par rapport aux agglomérations et aux parties les plus congestionnées des réseaux sont des critères déterminants dans l'optique du développement durable. Ainsi, la plate-forme de Brétigny qui, sur l'autoroute ferroviaire Atlantique entre Vitoria (Espagne) et Lille, répond à ces critères, pourrait constituer un prototype de plate-forme européenne de « nouvelle génération ».

Seuls ces changements de caps permettront de répondre efficacement à l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre (bilan carbone) et aux engagements européens dans le cadre du Plan Climat et de l'après Kyoto.

**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 oeuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de période couverte par les prochaines perspectives financières ?**

En ces temps de crise économique mondiale et de crainte face à l'avenir, l'innovation et la recherche sont plus que jamais à soutenir et à développer, comme le font les Régions aujourd'hui. Au regard de nos expériences et des projets européens, il nous semble indispensable d'encourager la recherche sur les thèmes suivants :

- Energies alternatives et peu polluantes
- Véhicules « propres », notamment les bus
- Véhicules « intelligents »
- Formes de mobilité économes en énergie et peu polluantes (car-sharing, covoiturage, deux roues...)
- Mobilité de demain, en prenant particulièrement en compte les conséquences des modifications démographiques structurelles (vieillesse...) et l'impact des nouvelles technologies de l'information

- Régulation du trafic
- Etc.

La R&D dans le fret et la logistique est un sujet d'avenir car il y va d'une part de la compétitivité des entreprises (et donc des territoires) et d'autre part des performances environnementales des chaînes logistiques.

Devant les moyens relativement limités de la recherche publique en la matière, une politique coordonnée des Régions, des Etats membres et de l'Union européenne pour impulser l'innovation est nécessaire.

**Par ailleurs, dans le cadre de la politique en faveur du déploiement du système européen ERTMS**, la Commission a identifié six corridors importants pour le fret ferroviaire. La réalisation de l'interopérabilité dans ces corridors permettra incontestablement d'en améliorer la rentabilité. L'attractivité économique des axes ferroviaires au départ d'Anvers, de Rotterdam et d'Hambourg sera ainsi accrue. Afin d'assurer la libre circulation des marchandises dans l'Union européenne et de permettre le choix du mode de transport le plus approprié dans les échanges transnationaux au sein de l'Union élargie, il est également nécessaire d'étendre ERTMS aux corridors au départ du port du Havre desservant le Bassin parisien et de prendre en compte les goulets d'étranglement (parmi lesquels les accès ferroviaires de Paris, Rouen et Dijon). De plus, pour les transports de voyageurs, le déploiement du système ERTMS contribuera à soulager des infrastructures de transports de voyageurs en voie de saturation.

**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 ?**

La Région Ile de France soutient le projet de la Commission de défendre un réseau européen de transport global et intégré, plutôt que l'addition de segments transnationaux des 27 réseaux nationaux. **La question peut néanmoins être posée de pousser plus avant la différenciation dans l'intensité du soutien communautaire** (taux de cofinancement), en fonction du caractère plus ou moins prioritaire des maillons. Ce caractère pourrait être défini sur la base de critères arrêtés, au niveau européen et après négociation avec les Etats membres et les collectivités régionales. Le fait de hiérarchiser les différents maillons permettra par ailleurs d'offrir une plus grande visibilité et lisibilité aux utilisateurs du réseau.

**Compte tenu des grands enjeux décrits dans la question 5, les critères suivants doivent être retenus en vue de constituer un réseau prioritaire de transport trans-européen :**

- prise en compte de territoires stratégiques
- maturité du projet
- effet de levier sur la mobilisation de financements
- effets socio-économiques et d'aménagement du territoire, en particulier effet sur l'emploi
- impacts environnementaux, dont tout particulièrement diminution des gaz à effet de serre et lutte contre le réchauffement climatique, utilisation des énergies renouvelables et impact sur la qualité de vie
- renforcement du rôle de l'Union européenne sur le plan international

- nouvelles technologies de l'information et de la communication
- Combinaison de tous les modes de transport, utiliser des systèmes de transport intelligents entièrement interoperables et assimilation de nouvelles technologies ;
- Optimisation des infrastructures existantes

## **2.2 Mise en oeuvre (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?**

Il n'existe probablement pas de solution miracle à la question du financement des infrastructures, dont on voit bien qu'il est l'un des problèmes-clé de la période à venir, surtout pour les Régions en déficit d'accessibilité et ce d'autant que leur contribution financière est plus attendue que le retour sur investissement, la rentabilité du projet est à démontrer. Les propositions de lancement d'un emprunt européen mettant ou non à contribution la BEI, méritent d'être mises en débat.

**Au delà, la question peut être posée de pousser plus avant la différenciation dans l'intensité du soutien communautaire** (taux de cofinancement), en fonction du caractère plus ou moins prioritaire des maillons. Ce caractère pourrait être défini sur la base de critères arrêtés, au niveau européen et après négociation avec les Etats membres et les collectivités régionales. Le fait de hiérarchiser les différents maillons permettra par ailleurs d'offrir une plus grande lisibilité aux utilisateurs du réseau.

Plus généralement, la plus grande clarté doit être apportée sur les financements européens mobilisables (nature des dépenses éligibles en équipements, infrastructures, et aides au démarrage, modalités d'intervention des différentes sources de financement communautaires : budget RTE, FEDER, ...).

En effet, il apparaît comme le souligne la Commission que les procédures peuvent être perçues comme exagérément complexes du point de vue des procédures, et ceci pour des niveaux d'aide insuffisants.

Enfin, le **budget RTE-T européen n'est pas à la hauteur des enjeux** si l'on veut construire demain et rapidement un réseau de transport compétitif et intermodal. L'addition des crédits du programme RTE-T (8 milliards) de la BEI et de la politique régionale représentent 20% des investissements nécessaires. A titre d'exemple, le budget en matière de transports de marchandises de la Région Île-de-France est passé de 6M€ à 35M€ entre 2000 et 2009. Avec sa participation au projet de Canal Seine nord, il s'élèvera à environ 110M€ en 2010. Plus spécifiquement dans le domaine des transports urbains, elle travaille avec les conseils généraux franciliens sur un Plan de mobilisation pour les transports urbains, s'élevant à une vingtaine de milliards d'euros, près d'une trentaine si on y inclut le matériel roulant et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

**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?**

**La Commission constate que la mise en oeuvre du RTE-T a été marquée par d'importantes dérives de coût.** Cette situation n'est pas propre à ce réseau, ni à certains Etats membres. Contrairement à la position exprimée dans le livre vert, le fait d'intervenir en amont ne met malheureusement pas à l'abri de ce phénomène dû aux incertitudes techniques et aux évolutions des contenus de la commande.

L'expérience francilienne peut témoigner du fait que parfois, quand bien même la question du financement d'un projet est maîtrisée avant le démarrage des travaux, l'acquisition du foncier, le renforcement des procédures de sécurité, la meilleure prise en compte des demandes des riverains peuvent en toute légitimité mettre à mal le calendrier de réalisation ou le coût d'un projet.

Pour autant, les échanges de bonnes pratiques restent pleinement justifiées indépendamment des dérives de coûts. La diversité des projets appelle en effet une diversité de solutions de financement. Il faudra cependant s'assurer que les échéanciers de réalisation des projets tels qu'ils résultent de la planification technique et des arbitrages politiques ne soient pas soumis aux aléas des opportunités de financement. **En dépit de « l'orientation croissante vers le marché dans le secteur des transports » l'intérêt socio-économique des projets doit rester le critère de décision principal pour ce type d'investissement public, avant celui de la rentabilité financière.**

**En ce qui concerne le recours au secteur privé pour financer et réaliser les infrastructures**, il n'est pas le choix privilégié de l'Île-de-France. Aujourd'hui, sa bonne notation financière lui permet d'emprunter à un taux moindre que celui accordé aux entreprises bénéficiaires d'un PPP. L'exemple francilien (plan de mobilisation pour les transports en commun) montre que face à un besoin d'investissement colossal dans le réseau de transport urbains (18 à 30 milliards selon que l'on prenne en compte le matériel roulant et l'accessibilité), l'intervention publique est nécessaire et très grandement majoritaire. De plus, GALILEO a montré les limites du système : exigeant de fortes garanties publiques, le secteur privé s'est avéré incapable de se mettre d'accord pour assurer le lancement à temps de ce grand projet européen.

**Pour autant, le secteur privé doit être encouragé à participer davantage à la réalisation des infrastructures. Un financement communautaire plus significatif aura un effet levier permettant, par exemple, de mobiliser des financements privés dans le cadre de la politique de développement du fret.** Les dispositions européennes devraient être assouplies pour autoriser des financements publics à hauteur de 30 à 35% et être ainsi plus incitatifs vis-à-vis des partenaires privés, décideurs du mode de transport, qui ont un rôle important à jouer. A titre d'exemple, **un financement public d'installations terminales embranchées** destinées à recourir au mode ferroviaire devrait, selon des critères à préciser, être encouragé. Il s'agirait non seulement du financement du raccordement au réseau ferré national, mais aussi celui des voies ferrées internes à l'entreprise et des installations nécessaires à la manutention des marchandises

**Q11 / Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants utilisé 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?**

Les analyses coûts/bénéfices ont fait depuis longtemps la preuve de leur utilité pour rationaliser les choix d'investissements de transport. Dans ces conditions, l'harmonisation des procédures entre les différents Etats membres ne peut que bénéficier à une approche globale et cohérente du réseau européen. La vraie difficulté résidera dans la définition de critères communs et objectifs pour rendre compte de la « valeur ajoutée européenne » et pour répartir les subventions entre projets à partir de ces indicateurs de valeur ajoutée.

En raison des coûts (investissement dans de nouvelles infrastructures, fonctionnement des réseaux, renouvellement et entretien du matériel, sensibilisation des populations, promotion), les besoins de financement restent conséquents. L'inscription du réseau trans-européen de transports parmi les priorités de l'Union européenne est de nature à **créer un effet-levier déterminant** pour mobiliser les financements des différents échelons territoriaux concernés (Etat, Région, Département...). La participation de l'Union européenne devra être significative pour donner de la légitimité au projet et en favoriser son aboutissement.

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

Pour une réelle efficacité, cette politique doit être bien articulée et mis en cohérence avec les autres politiques européennes, en particulier celles en faveur des transports urbains, de la cohésion territoriale, des nouvelles technologies (ITS ,...), de la sécurité routière ou de la protection de l'environnement sous toutes ses formes.

De plus, pour améliorer la mise en œuvre de cette politique, la Commission, dans son approche par corridor, devra associer très fortement les institutions locales et les opérateurs. Par ailleurs, la plus grande transparence pour le contribuable et la nécessaire implication des usagers/citoyens doivent être recherchés. Cela aura pour conséquence de bâtir des consensus politiques et un début de gouvernance partagée favorisant la bonne gestion des projets.

Enfin, la Région Ile de France est favorable à l'intensification des échanges de bonnes pratiques qui ne pourra que faciliter la mise en œuvre des projets.

**3. 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?**

En se basant sur son expertise, la Région Ile de France s'est attachée à décrire dans sa contribution **la perspective stratégique dans laquelle doit s'inscrire le RTE-T de demain.**

En définissant les enjeux qui doivent pris en compte pour développer le futur RTE T, la Région Ile de France souhaite que **le troisième scénario proposé par la Commission: « établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau prioritaire » soit retenu.**

Pour la Région Ile de France, ce réseau prioritaire, totalement interopérable et intermodal, ne peut être conçu qu'à un niveau européen. Le futur réseau prioritaire de transport trans-européen doit incorporer des éléments ou des territoires aujourd'hui non ou mal pris en compte comme les grandes concentrations urbaines, les ports, les aéroports les grandes gares, ou encore les nouvelles technologies (systèmes de transport intelligent). Pour une réelle efficacité, cette politique doit être bien articulée avec les autres politiques européennes, en particulier celle en faveur des transports urbains, de la cohésion territoriale,

des nouvelles technologies (ITS ,...) ou de la protection de l'environnement sous toutes ses formes. De plus, le choix d'un réseau prioritaire, plus resserré, permettra d'accentuer son financement par le budget communautaire et d'en accélérer la réalisation. Ainsi, grâce à une planification plus coordonnée au niveau européen, il sera plus facile de partager les coûts et les financements en fonction des besoins à court, moyen et long terme.

Cette politique ainsi revisitée doit avoir pour objectifs une mise en place rapide, visible et lisible du réseau de transport. Elle permettra ainsi d'accroître l'attractivité de l'Union européenne, conformément à la Stratégie de Lisbonne et son inflexion décidée à Göteborg, et de répondre aux défis posés par le réchauffement climatique.

## Towards a Better Integrated Trans-European Transport Network at the Service of the Common Transport Policy

Meta Informations	
Creation date	30-04-2009
Last update date	
User name	null
Case Number	081865519291112009
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 <a href="http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:039:0001:0037:EN:PDF">http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:039:0001:0037:EN:PDF</a> )	Region Ile-de-France (NUTS2 FR10)
TEN-T components/major infrastructure most involved with (you can choose more than one)	Road Inland waterways High-Speed Rail Maritime Conventional Rail Co-modal Air Intelligent Transport Systems
Name:	Nicolas ROLLAND; Françoise GUASPARE
Please, write down the name of the Public Authority	Région Île-de-France
Type of Public Authority	Regional

Green Paper Questionnaire	
Q01.- Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?	La Région Île-de-France se félicite que l'Union européenne s'attache à donner une nouvelle impulsion à sa politique en faveur des transports en proposant une consultation ouverte à tous, reconnaissant ainsi le rôle des Régions aux côtés des Etats membres. Métropole mondiale et premier bassin de vie européen, la Région Île-de-France prendra toute sa place dans cette réflexion et dans la mise en œuvre de cette politique. Les orientations actuelles du RTE-T reposent sur deux niveaux de planification : un réseau global de liaisons terrestres et de ports et aéroports constitué pour l'essentiel de tronçons ou de nœuds existants qu'il s'agit de compléter par des liens transfrontaliers, et des projets prioritaires traversant plusieurs Etats membres. Cette approche a conduit à concentrer les efforts sur les relations transfrontalières et sur les projets impliquant plusieurs Etats. Elle a conduit à négliger des opérations d'intérêt communautaire situées entièrement dans un seul Etat. Chercher à renouveler cette approche est donc une bonne chose. En complément des "piliers théoriques" et des critères de
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

<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q02 as comprehensive as possible</p>	<p>Le concept de réseau global doit être maintenu pour deux raisons. D'une part, il apporte la garantie que chaque opération prise isolément s'inscrit bien dans une vision d'ensemble cohérente, d'autre part il concrétise les objectifs d'interconnexion et d'interopérabilité des réseaux nationaux nécessaires à l'établissement d'un réseau multimodal unique. Il doit également être maintenu pour éviter l'effet trou noir et continuer à désenclaver les territoires non desservis. A titre d'illustration, on peut citer l'exemple des scénarios actuellement étudiés dans le cadre de l'étude en vue du doublement de la LGV sud-est. Grâce à l'action de la Région Auvergne, RFF et la SNCF ont couplé ce projet relatif à la ligne concentrant l'essentiel des trafics passagers à grande vitesse en France à une problématique de desserte à grande vitesse du grand centre et notamment de Clermont-Ferrand qui reste à l'écart du réseau à grande vitesse malgré son statut de capitale régionale d'Auvergne. Dans le même état d'esprit, la question du maillage avec les infrastructures existantes ou « m</p>
<p>Please allocate the advantages as described above to the following categories:</p>	<p>Important for access function and territorial cohesion  Reference basis for structural policy objectives  Basis for a broad range of transport policy objectives (Help: rail interoperability, road safety etc.)  Large scope for identification of projects of common interest  Broad reflection of national infrastructure planning  Others (please specify above)</p>
<p>Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:</p>	<p>Truly European planning is hardly possible  Community instruments are insufficient to allow full network implementation  Community added value of many projects of common interest is questionable  Community action lacks visibility  Others (please specify above)</p>
<p>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?</p>	<p>YES - The priority network approach would be better than a priority projects approach</p>

<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q03 as comprehensive as possible</p>	<p>L'approche par réseaux prioritaires est préférable à la méthode actuelle par projets prioritaires pour plusieurs raisons. Elle correspond à une vision territoriale de la planification moins réductrice que l'approche antérieure par projets. Elle complète l'approche « linéaire » focalisée sur les arcs en incluant les nœuds (points de correspondance et grandes portes d'entrée) qui sont essentiels au bon fonctionnement des réseaux, et enfin, elle est intermodale. La continuité entre projets prioritaires pourrait donc être prise en compte sans exclure l'utilisation de plusieurs modes de transport. La réalisation des réseaux prioritaires doit permettre de répondre à l'aggravation inquiétante de l'engorgement des réseaux dus à la persistance des goulets d'étranglement, des chaînons manquants et du manque d'interopérabilité. A titre d'exemple, malgré l'importance des flux de transit et d'échanges qui concernent déjà le Bassin parisien et la croissance attendue de ces flux, les axes transitant par le Bassin parisien sont absents du RTE-T à l'exception notable de la liaison fluviale Seine-Escaut. Et il semble évident</p>
<p>Please allocate the arguments described above to the following categories: &lt;br&gt; - Advantages of priority network approach (compared to priority projects approach)</p>	<p>More rational planning approach at European level, including the possibility for coverage of network benefits  Possibility for coverage of all modes  Coherence between instruments (financial and other) necessary for full network implementation and planning objectives as challenge for future TEN-T policy  Possibility for coverage of nodes and inter-modal connections  Enhanced possibilities for "environmental optimisation"  Possibility of better reflection of major European traffic flows and Cohesion objectives  Others (please specify above)</p>
<p>Disadvantages of priority network approach (compared to priority projects approach)</p>	
<p>Elements that should be taken into account in the development of a priority network approach (planning method)</p>	<p>Traffic flows  Interoperability and infrastructure standards  Social, economic and geographical cohesion  Minimum capacity requirements  Environmental protection / climate change  Intelligent transport systems and new technologies (infrastructure and vehicles)  Due coverage of all transport modes  Implementation capacities  Inter-modal connections  Harmonized cost-benefit analysis  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>Pour la Région Ile de France, une méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun doit conduire la Commission, avant sa prise de décision, à recueillir l'opinion des Etats (Comité RTE-T), mais également des Régions selon des dispositifs à étudier. Pour la mise en œuvre du RTE-T, la Commission met opportunément en place un dispositif de coordonnateurs européens, dont six ont déjà été nommés. Il est impératif que ces personnalités se voient confier, comme une de leurs missions prioritaires, de rencontrer les collectivités territoriales, d'autant plus qu'elles participent significativement au cofinancement. La Commission devra mettre l'accent sur la nécessité d'associer plus fortement les institutions locales et les gestionnaires du réseau RTE-T. Ainsi, les Régions pourraient être associées en amont par les services de la Commission lors de l'élaboration de ses propositions, par exemple en participant aux groupes d'experts ad hoc que la Commission sollicite. Les nombreuses années d'études préalables au démarrage des projets doivent être également l'occasion de débattre de manière très</p>
<p>Please allocate the advantages, as described above, to the following categories:</p>	<p>Allows to incorporate into TEN-T infrastructure-relevant aspects of a wide range of common transport policy measures on a "rolling basis"  Allows to promote measures that stimulate efficient infrastructure use along TEN-T axes through several Member States or at Europe-wide scale (e.g. measures that may involve infrastructure works of smaller scope and are not reflected in major projects' maps; may cover actions like Green corridors or rail freight corridors; ITS applications )  Others (please specify above)</p>
<p>Please allocate the disadvantages, as described above, to the following categories:</p>	<p>Others (please specify above)</p>
<p>How could the "conceptual pillar" be best reflected in planning at Community level?</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?

Dans ces conditions, l'Île-de-France considère que le développement ultérieur du RTE-T devra prendre en compte plusieurs enjeux : • La question des aéroports et des ports : c'est un point fondamental et on ne peut que se réjouir de le voir figurer parmi les quatre enjeux cités dans le Livre Vert. Cette question doit être posée dans son ensemble en incluant notamment la diffusion terminale ou initiale des grands flux européens ou trans-continentaux (accès terrestres des ports et aéroports et desserte des hinterlands et plus généralement des grands bassins de vie). Cet enjeu est essentiel pour l'Île-de-France, métropole de premier rang, qui se caractérise notamment par son ouverture au monde. • La question des transports des voyageurs et des marchandises : ils utilisent les mêmes réseaux alors que leurs besoins sont de natures différentes. Aux abords des villes, trafic local et trafic de longue distance se disputent l'accès à des infrastructures dont la capacité est limitée. Des arbitrages politiques et techniques sont nécessaires. En ce qui concerne plus spécifiquement la question du

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?

En ces temps de crise économique mondiale et de crainte face à l'avenir, l'innovation et la recherche sont plus que jamais à soutenir et à développer, comme le font les Régions aujourd'hui. Au regard de nos expériences et des projets européens, il nous semble indispensable d'encourager la recherche sur les thèmes suivants : - Energies alternatives et peu polluantes - Véhicules « propres », notamment les bus - Véhicules « intelligents » - Formes de mobilité économes en énergie et peu polluantes (car-sharing, covoiturage, deux roues...) - Mobilité de demain, en prenant particulièrement en compte les conséquences des modifications démographiques structurelles (vieillesse...) et l'impact des nouvelles technologies de l'information - Régulation du trafic - Etc. La R&D dans le fret et la logistique est un sujet d'avenir car il y va d'une part de la compétitivité des entreprises (et donc des territoires) et d'autre part des performances environnementales des chaînes logistiques. Devant les moyens relativement limités de la recherche publique en la matière, une politique

Q07.- Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?

No opinion

Q08.- Would a core network (bringing together a priority network approach as referred to in Q3 and a conceptual pillar as referred to in Q4) be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?

YES - a core network approach would be feasible.

<p>Please justify your choice by answering the sub-questions of Q08 as comprehensive as possible</p>	<p>La Région Ile de France soutient le projet de la Commission de défendre un réseau européen de transport global et intégré, plutôt que l'addition de segments transnationaux des 27 réseaux nationaux. La question peut néanmoins être posée de pousser plus avant la différenciation dans l'intensité du soutien communautaire (taux de cofinancement), en fonction du caractère plus ou moins prioritaire des maillons. Ce caractère pourrait être défini sur la base de critères arrêtés, au niveau européen et après négociation avec les Etats membres et les collectivités régionales. Le fait de hiérarchiser les différents maillons permettra par ailleurs d'offrir une plus grande visibilité et lisibilité aux utilisateurs du réseau. Compte tenu des grands enjeux décrits dans la question 5, les critères suivants doivent être retenus en vue de constituer un réseau prioritaire de transport trans-européen : - prise en compte de territoires stratégiques - maturité du projet - effet de levier sur la mobilisation de financements - effets socio-économiques et d'aménagement du territoire, en particulier effet sur l</p>
<p>To which categories would you allocate the main advantages?</p>	<p>Strengthening the European planning approach  Capturing benefits of a network  Strengthening the network planning methodology  Combining the "traditional" infrastructure approach (essentially priority network) and a more flexible "conceptual" approach  Integrating transport infrastructure and transport policy developments in the best possible way  Establishing a strong basis for concentration of Community support (financial and non-financial)  Other</p>
<p>To which categories would you allocate possible disadvantages?</p>	
<p>What basis could be used for its conception?</p>	<p>Best practice from national methods (please specify above)  Available research (please specify above)  New research (please specify above)  Expert groups  Other (please specify above)</p>
<p>Which are the three aspects that need to be given highest priority in the core network development method?</p>	<p>Infrastructure needs in relation to the Lisbon strategy  Climate change and other environmental objectives  Common transport policy needs</p>

Q09.01- How can the financial needs of TEN-T as a whole - in the short, medium and long term - be established?

Il n'existe probablement pas de solution miracle à la question du financement des infrastructures, dont on voit bien qu'il est l'un des problèmes-clé de la période à venir, surtout pour les Régions en déficit d'accessibilité et ce d'autant que leur contribution financière est plus attendue que le retour sur investissement, la rentabilité du projet est à démontrer. Les propositions de lancement d'un emprunt européen mettant ou non à contribution la BEI, méritent d'être mises en débat. Au delà, la question peut être posée de pousser plus avant la différenciation dans l'intensité du soutien communautaire (taux de cofinancement), en fonction du caractère plus ou moins prioritaire des maillons. Ce caractère pourrait être défini sur la base de critères arrêtés, au niveau européen et après négociation avec les Etats membres et les collectivités régionales. Le fait de hiérarchiser les différents maillons permettra par ailleurs d'offrir une plus grande lisibilité aux utilisateurs du réseau. Plus généralement, la plus grande clarté doit être apportée sur les financements e

Q09.02.- What form of financing - public or private, Community or national - best suits what aspects of TEN-T development?

En ce qui concerne le recours au secteur privé pour financer et réaliser les infrastructures, il n'est pas le choix privilégié de l'Île-de-France. Aujourd'hui, sa bonne notation financière lui permet d'emprunter à un taux moindre que celui accordé aux entreprises bénéficiaires d'un PPP. L'exemple francilien (plan de mobilisation pour les transports en commun) montre que face à un besoin d'investissement colossal dans le réseau de transport urbains (18 à 30 milliards selon que l'on prenne en compte le matériel roulant et l'accessibilité), l'intervention publique est nécessaire et très grandement majoritaire. De plus, GALILEO a montré les limites du système : exigeant de fortes garanties publiques, le secteur privé s'est avéré incapable de se mettre d'accord pour assurer le lancement à temps de ce grand projet européen.

Q10.01- What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility?

La Commission constate que la mise en œuvre du RTE-T a été marquée par d'importantes dérives de coût. Cette situation n'est pas propre à ce réseau, ni à certains Etats membres. Contrairement à la position exprimée dans le livre vert, le fait d'intervenir en amont ne met malheureusement pas à l'abri de ce phénomène dû aux incertitudes techniques et aux évolutions des contenus de la commande. L'expérience francilienne peut témoigner du fait que parfois, quand bien même la question du financement d'un projet est maîtrisée avant le démarrage des travaux, l'acquisition du foncier, le renforcement des procédures de sécurité, la meilleure prise en compte des demandes des riverains peuvent en toute légitimité mettre à mal le calendrier de réalisation ou le coût d'un projet. Pour autant, les échanges de bonnes pratiques restent pleinement justifiés indépendamment des dérives de coûts. La diversité des projets appelle en effet une diversité de solutions de financement. Il faudra cependant s'assurer que les échéanciers de réalisation des projets tels qu'ils résultent de la planification technique et des arbitrages

<p>Q10.02. - Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?</p>	<p>En ce qui concerne le recours au secteur privé pour financer et réaliser les infrastructures, il n'est pas le choix privilégié de l'Île-de-France. Aujourd'hui, sa bonne notation financière lui permet d'emprunter à un taux moindre que celui accordé aux entreprises bénéficiaires d'un PPP. L'exemple francilien (plan de mobilisation pour les transports en commun) montre que face à un besoin d'investissement colossal dans le réseau de transport urbains (18 à 30 milliards selon que l'on prenne en compte le matériel roulant et l'accessibilité), l'intervention publique est nécessaire et très grandement majoritaire. De plus, GALILEO a montré les limites du système : exigeant de fortes garanties publiques, le secteur privé s'est avéré incapable de se mettre d'accord pour assurer le lancement à temps de ce grand projet européen. Pour autant, le secteur privé doit être encouragé à participer davantage à la réalisation des infrastructures. Un financement communautaire plus significatif aura un effet levier permettant, par exemple, de mobiliser des financements privés dans le</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>Les analyses coûts/bénéfices ont fait depuis longtemps la preuve de leur utilité pour rationaliser les choix d'investissements de transport. Dans ces conditions, l'harmonisation des procédures entre les différents Etats membres ne peut que bénéficier à une approche globale et cohérente du réseau européen. La vraie difficulté résidera dans la définition de critères communs et objectifs pour rendre compte de la « valeur ajoutée européenne » et pour répartir les subventions entre projets à partir de ces indicateurs de valeur ajoutée. En raison des coûts (investissement dans de nouvelles infrastructures, fonctionnement des réseaux, renouvellement et entretien du matériel, sensibilisation des populations, promotion), les besoins de financement restent conséquents. L'inscription du réseau trans-européen de transports parmi les priorités de l'Union européenne est de nature à créer un effet-levier déterminant pour mobiliser les financements des différents échelons territoriaux concernés (Etat, Région, Département...). La participation de l'Union européenne devra être significative pour donner de la</p>
<p>Q11.02. - Is there a need for new financial instruments (including "innovative" instruments)?</p>	<p>YES</p>
<p>Please explain</p>	<p>En ce qui concerne le recours au secteur privé pour financer et réaliser les infrastructures, il n'est pas le choix privilégié de l'Île-de-France. Aujourd'hui, sa bonne notation financière lui permet d'emprunter à un taux moindre que celui accordé aux entreprises bénéficiaires d'un PPP. L'exemple francilien (plan de mobilisation pour les transports en commun) montre que face à un besoin d'investissement colossal dans le réseau de transport urbains (18 à 30 milliards selon que l'on prenne en compte le matériel roulant et l'accessibilité), l'intervention publique est nécessaire et très grandement majoritaire. De plus, GALILEO a montré les limites du système : exigeant de fortes garanties publiques, le secteur privé s'est avéré incapable de se mettre d'accord pour assurer le lancement à temps de ce grand projet européen.</p>

<p>Q12.01.- How could existing non-financial instruments be improved?</p>	<p>Pour une réelle efficacité, cette politique doit être bien articulée et mis en cohérence avec les autres politiques européennes, en particulier celles en faveur des transports urbains, de la cohésion territoriale, des nouvelles technologies (ITS ,...), de la sécurité routière ou de la protection de l'environnement sous toutes ses formes. De plus, pour améliorer la mise en œuvre de cette politique, la Commission, dans son approche par corridor, devra associer très fortement les institutions locales et les opérateurs. Par ailleurs, la plus grande transparence pour le contribuable et la nécessaire implication des usagers/citoyens doivent être recherchés. Cela aura pour conséquence de bâtir des consensus politiques et un début de gouvernance partagée favorisant la bonne gestion des projets. Enfin, la Région Ile de France est favorable à l'intensification des échanges de bonnes pratiques qui ne pourra que faciliter la mise en œuvre des projets.</p>
<p>Q12.02.- Which new non-financial instruments should be introduced, for what reason?</p>	
<p>Please classify your proposal above:</p>	<p>Corridor coordination Open method of coordination Sharing of best practices Benchmarking Other</p>
<p>Q13.- Which of the options for developing the TEN-T is the most suitable, and for what reason?</p>	<p>Option C: Dual layer: comprehensive network and "core network"</p>
<p>Please justify</p>	<p>En se basant sur son expertise, la Région Ile de France s'est attachée à décrire dans sa contribution la perspective stratégique dans laquelle doit s'inscrire le RTE-T de demain. En définissant les enjeux qui doivent être pris en compte pour développer le futur RTE T, la Région Ile de France souhaite que le troisième scénario proposé par la Commission: « établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau prioritaire » soit retenu. Pour la Région Ile de France, ce réseau prioritaire, totalement interopérable et intermodal, ne peut être conçu qu'à un niveau européen. Le futur réseau prioritaire de transport trans-européen doit incorporer des éléments ou des territoires aujourd'hui non ou mal pris en compte comme les grandes concentrations urbaines, les ports, les aéroports les grandes gares, ou encore les nouvelles technologies (systèmes de transport intelligent). Pour une réelle efficacité, cette politique doit être bien articulée avec les autres politiques européennes, en particulier celle en faveur des transports urbains, de la cohésion t</p>

Q14.- Would you like to make any further comment or proposal?

Le Grenelle de l'environnement marque en France un nouvel élan de l'investissement dans les grandes lignes ferroviaires, particulièrement les lignes à grande vitesse, tout en intégrant le critère environnemental, faisant ainsi la promotion de nouvelles infrastructures de transport plus « durables ». Au même moment, pour répondre aux grands défis de demain, la Région Île-de-France vient d'adopter un projet de Schéma Directeur. Puis, plus spécifiquement dans le domaine des Transports, elle travaille avec les conseils généraux franciliens sur un Plan de mobilisation pour les transports urbains, s'élevant à une vingtaine de milliards d'euros, près d'une trentaine si on y inclut le matériel roulant et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. La Commission européenne s'interroge, quant à elle, sur l'avenir du réseau transeuropéen de transports et ouvre un débat sur cette politique conçue il y a 15 ans, en proposant notamment de renforcer la dimension européenne du réseau et de faire évoluer la conception même du réseau afin de pouvoir mieux répondre aux défis du monde actuel, tels que la démar