



Commission européenne (DG TR.EN)

COM(2010)44 final
(04.05.2010)

RTE-T

Consultation sur la future politique du Réseau transeuropéen de transport

Contribution du GETC

Remarques liminaires

- ⇒ « Longtemps la Communauté européenne n'a pas su, ou voulu, mettre en oeuvre la politique commune des transports prévue par le traité de Rome. Le Conseil des ministres a été incapable pendant près de trente ans de traduire en actions concrètes les propositions de la Commission. C'est finalement le constat de carence du Conseil fait par la Cour de justice en 1985 qui a enfin poussé les Etats-membres à accepter que la Communauté légifère. » (Loyola de Palacio – Livre blanc des transports – 12.09.2001).
- ⇒ « La libre circulation des personnes et des marchandises ne dépend pas seulement de l'ouverture des marchés des transports, mais aussi des infrastructures matérielles. En promouvant la construction d'infrastructures transfrontalières qui relient les réseaux nationaux entre eux, le RTE-T accélère l'établissement du marché intérieur, relie les régions périphériques au coeur de l'Union européenne (UE) et ouvre l'Europe aux pays voisins. » (Loyola de PALACIO, Commissaire européen aux Transports et à l'Energie – RTE-T, projets prioritaires – 2003).
- ⇒ « Le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) joue un rôle crucial dans la libre circulation des biens et des personnes au sein de l'Union européenne; il englobe tous les modes de transports... L'un des principaux objectifs inhérents à la création d'un réseau multimodal est de permettre le choix du mode de transport le plus approprié à chaque étape d'un trajet... D'ici 2020, le RTE-T comptera 89 500 km de routes, 94 000 km de voies ferrées dont quelque 20 000 km de lignes à grande vitesse pouvant supporter au moins 200 km/h. Le système de voies navigables s'étendra sur 11 500 km, incluant 210 ports fluviaux. On comptera également 294 ports maritimes et quelque 366 aéroports. L'achèvement du réseau d'ici 2020 implique la construction de « maillons manquants » de manière à allonger le réseau routier de 4 800 km et le réseau ferroviaire de 12 500 km outre la modernisation de quelque 3 500 km de routes, 12 300 km de voies ferrées, plus 1 740 km de voies navigables... Une étude menée en 2004 à la demande de la CE indiquait que la réalisation des trente axes/projets prioritaires constituant « l'épine dorsale » du RTE-T pouvait entraîner des gains de temps significatifs... Par ailleurs le transport de fret au sein de l'UE devait augmenter de plus de 66 % entre 2000 et 2020, et doubler dans les nouveaux EM. Globalement, c'est le transport de fret entre les EM qui devrait afficher la plus grande croissance. Sans le RTE-T, cette expansion du transport serait impossible à gérer... » (Jacques BARROT – RTE-T, axes et projets prioritaires – 2005).

Les principes et critères qui président à la conception du réseau central, tels qu'ils sont exposés ci-dessus, sont-ils adéquats et applicables ?

De quoi est constitué le réseau d'infrastructures, qu'il soit soit central ou global ?

Si l'on se réfère au Livre vert, il intègre les modes de transport suivants: Route, rail, voies navigables ainsi que leurs nœuds, outre « routes maritimes et aériennes », ces deux dernières étant virtuelles à l'exception des ports et aéroports, de plein droit agrégés au réseau, plus les modes résultant des combinaisons: rail-route, fluvio-routier, autrement dit le transport intermodal (de porte à porte).

- ⇒ La seconde donnée à considérer est la volonté de la Commission de faire du RTE-T le fondement d'un système de transport efficace, à intensité en carbone réduite, la réduction des émissions de GES atténuant les effets sur le changement climatique et la pollution, conformément à la législation de l'UE en matière d'environnement. Et l'on sait que le transport en général et le TRM en particulier sont les principaux responsables de ces émissions, même si des progrès très significatifs ont été réalisés au niveau de la motorisation des véhicules. L'innovation et de

nouvelles technologies appliquées à de nouvelles générations de véhicules (électriques et/ou hybrides) impacteront d'abord VL et PL légers.

- ⇒ Les 95 000 km de liaisons routières du Livre vert intègrent environ 66 500 km d'autoroutes (EU 27), ce qui signifie que ces infrastructures auto-routières sont plus ou moins parvenues à maturité, les investissements à venir étant principalement destinés à l'entretien et à la rénovation. Le réseau fluvial - de 13 000 km – est essentiellement constitué par le corridor Rhin-Danube et le maillage Pays-Bas et Belgique plus environ un millier de km en France (Seine et Seine-Nord, Rhône-Saône, Moselle) excluant définitivement les îles Britanniques, la péninsule ibérique, l'Italie, (Suisse) - Autriche, la Scandinavie, etc. Quant au cabotage côtier, il ne peut compter que sur une façade utile de 10 000 km environ, la mer Baltique – très polluée – étant un cas à part. Reste pour mailler effectivement l'Union (et relier les États voisins) le rail, soit 106 000 km de voies dont à terme quelque 30 000 km de LGV. Le rail est donc bien le seul mode de transport capable d'épauler la route et de se combiner avec elle pour mailler le territoire de l'Europe de 4 000 000 km² et servir « à domicile » avec la route, les 450/500 millions de citoyens européens. Ceci constitue un fait tangible, incontestable, qui démontre bien, en outre, la supériorité absolue de la roue en transport de surface intra-européen. Et ceci vaut autant pour le fret que pour les voyageurs, même si, dans le second cas, le transport aérien est dominant sur la longue distance.
- ⇒ Vient maintenant la différenciation fret – voyageurs. Trois exemples pour illustrer cette réalité. Premièrement, les PL traversent quotidiennement tout le territoire européen de part en part: camions polonais en Grande Bretagne, camions turcs en Allemagne ou en France, camions bulgares en Italie ou en Suède, camions grecs en Hollande ou en Autriche, camions danois au Portugal ou en Hongrie, etc. et cela, tous les jours à longueur d'année. Ceci pour dire que le TRM se pratique sur de très longues distances, en permanence, alors que les VL – hors les périodes de grandes migrations liées aux vacances scolaires – circulent sur des distances beaucoup plus courtes. Ces flux de PL représentent en trafics intra-européens, environ un million de mouvements/jour. (Pour la petite histoire, je rappellerai qu'en 1973 et suivantes, lors du premier choc pétrolier, les Routiers européens y compris les Bulgares de la société d'État DSO MAT reliaient l'Europe et l'Iran (Téhéran), soit 6 000 km en moyenne, en douze jours en été et trente jours en hiver lorsqu'il fallait traverser l'Est de la Turquie – région du lac de Van – en convois escortés par l'armée, mais aussi le Koweït, l'Irak, le Qatar. Avec un retour à vide jusqu'en Grèce ou en Italie...
- ⇒ Deuxièmement, les porte-conteneurs de 10 000 TEU reliant Extrême-Orient et Asie du Sud-Est à l'Europe via Gioia Tauro, Algésiras, Valence, Le Havre, Anvers, Rotterdam, Hambourg... ne transportent que du fret; ce qui veut dire que les ports concernés – des plates-formes donc – sont dédiés au fret et les réacheminements vers l'intérieur ne concernant que le transport de conteneurs, pas de voyageurs. Et identiquement, si devaient se développer demain des solutions terrestres, par exemple entre la Chine et l'Europe, celles-ci ne concerneraient que le fret conteneurisé au moyen d'un transport combiné via la Russie (route du Nord) ou la Chine et la Turquie (route du Sud), le TRM étant totalement exclu. À noter que les délais de transport devraient être de l'ordre de 20 jours contre 40 en transport maritime.
- ⇒ Troisièmement, le trafic routier entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe par Biriattou (A 63) et Port Bou (A 9) via la France, représente quotidiennement, à longueur d'année, une somme de 20 000 poids lourds (10 000 par point de passage)p, chiffres de l'Observatoire franco-espagnol du trafic trans-pyrénéen. Plus de 50 % des camions traversent la France de bout en bout, soit un parcours de transit de 1000 km env. Ce même Observatoire projette à l'horizon 2020, un quasi-doublement de ces trafics, soit 35 000/40 000 PL/jour. En supposant vouloir transférer sur le rail la totalité de ces trafics (ce qui est une utopie bien sûr tout en donnant un ordre de grandeur), cela représenterait aujourd'hui, 400 trains/jour de 50 caisses mobiles de 13.60 m et, en 2020, 700 trains . Ces trains seraient opérés entre l'Espagne et l'Allemagne, le Benelux, le Royaume Uni, l'Italie. Un même problème , de moindre ampleur, se pose avec l'Italie, via Vintimille, les tunnels du Mont-Cenis et du Mont Blanc, en particulier vers la Grande Bretagne et le tunnel sous la Manche. Ce qui prouve qu'il existe bien un fort trafic intra-européen

de fret, capable d'alimenter en continu les trains blocs quotidiens du TCRR ou Transport Combiné Rail-Route à condition que ceux-ci, outre leur nécessaire compétitivité tarifaire comparée à la Route, délivrent sans défaillance, un service performant, fiable que je résume par une formule, le facteur QFP pour Qualité, Fiabilité, Ponctualité. Bien sûr, cela repose avant tout sur la qualité des entreprises ferroviaires (publiques et/ou privées aptes à délivrer industriellement des prestations de traction performantes. Pour autant que l'infrastructure soit en mesure de disposer des capacités nécessaires pour faire face à la demande et que la gestion de bout en bout des sillons - et leur allocation en amont soit à la fois, simple et économiquement cohérente à l'intérieur de l'UE. Cela induit aussi que le fret traité en combiné devienne enfin autonome vis à vis des voyageurs. l'acte toujours différé, débouchant sur l'immobilisme.

- ⇒ Pendant tout ce temps, les TGV opérés entre Paris, Bruxelles, Londres, Amsterdam, Cologne, et Francfort ainsi que Lille, Lyon, Strasbourg, Bâle, Genève, Madrid, Séville, Barcelone, Milan, Florence, Rome, Stuttgart, Munich, etc captent des flux pris au transport aérien sur des distances atteignant les mille kilomètres grâce à des vitesses qui banalisent les 300 km/h et des cadencements de services de plus en plus adaptés aux besoins.
- ⇒ Sont mises ainsi en évidence, deux orientations lourdes sur ce qui devrait constituer le noyau central du RTE-T: en transport de voyageurs, une infrastructure orientée grande vitesse, capable d'accueillir des trains de 250 km/h et plus, concurrençant efficacement l'avion entre un certain nombre d'EM « centraux »: Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Autriche, Italie, Espagne, France, Grande Bretagne. Cette infrastructure devant permettre la production de prestations de très haute performance dans une zone où population et économie ont la densité souhaitable pour « saturer » l'infrastructure en question.
- ⇒ En transport de marchandises, l'infrastructure ferroviaire devrait être orientée « grande capacité », capable sur des longues distances et des corridors à forte activité de se substituer au TRM. Grande capacité sur le réseau central signifie jumboïsation d'un outil ferroviaire dédié et spécifique au fret, normé, totalement interopérable opérationnellement, administrativement et socialement, autorisant le Double Stack – à l'image de la Betuwe Lijne. Cette jumboïsation devrait permettre l'exploitation de trains de 1 500 m de long et 3 000 tonnes, 25 tonnes à l'essieu, acheminant un maximum d'UTI (caisses et conteneurs) pour augmenter la compétitivité du transport ferroviaire européen s'ouvrant à l'innovation à l'image des Etats-Unis, du Canada, de l'Afrique du Sud, l'Australie, la Chine avant d'autres pays émergents.
- ⇒ Reste la problématique de la primauté sur un même réseau central entre fret et voyageurs, autrement dit, leur cohabitation sur une même infrastructure. Hormis le cas de la Grande Vitesse, où il est déjà acquis que cette cohabitation n'est ni souhaitable ni possible si l'on veut optimiser l'utilisation des sillons et entretenir correctement les voies en particulier la nuit, le cas se pose effectivement sur le réseau classique. Le politique a comme attitude constante de privilégier le traitement du voyageur parce qu'il vote, à la différence du fret. Son choix est donc d'abord alimentaire. Comme je l'ai déjà écrit dans notre précédente contribution, la Commission ne peut pas et ne doit pas tomber dans ce piège du « tout voyageur », ce qui constituerait une faute grave et la mettrait au même plan que le politique... La grande majorité des déplacements, en semaine le matin et le soir, des personnes a comme raison d'être, l'activité économique d'un pays: supprimez celle-ci comme par exemple les samedis et dimanches en Europe et ces migrations quotidiennes disparaissent qu'il s'agisse de courte, moyenne ou longue distance. Ce qui se vérifie également sur le réseau routier. Et donc prioritariser systématiquement les voyageurs, là où le fret doit circuler pour honorer des rendez-vous, peut créer des risques de dégradation de la qualité. Il importe donc de ne pas sous-estimer ou négliger les contraintes logistiques du système de production et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Le document de la DG TR.EN n'apporte aucune information sur cette prise de conscience.
- ⇒ Faire du neuf avec du vieux ou bricoler. A la page 5 du texte Français de la DG TR.EN, on lit: « *Le but de la planification du réseau central n'est pas de lancer un nouveau programme d'infrastructures de très grande envergure...* » Appliquée au

ferroviaire (à quoi d'autre cette remarque pourrait-elle s'appliquer ?), cela revient bien à bricoler et faire du neuf avec du vieux, alors qu'il s'agit du réseau central, le noyau dur du projet que la Commission voudrait nous vendre. Retour en arrière: au début du 20e siècle et jusque dans les années 30, on roulait sur des routes. Le développement du trafic à cette période a fait apparaître qu'il fallait faire évoluer ce concept et repenser le système. D'où « l'invention » en Allemagne de l'autoroute, un outil de capacité, qui, à la fin de ce même siècle, permet à toute l'Europe – et aussi ailleurs – de respirer et d'exploiter simultanément sur 65 000 km de ces voies, VL et PL. Cette innovation, cette révolution technologique a permis au transport routier de se développer et s'imposer par sa fiabilité et sa qualité. La situation est aujourd'hui la même pour le rail alors que la Commission dit: bricolons le coeur de réseau tout en regardant à l'horizon de 2020, conformément à notre stratégie. C'est tout faux ! Seul le rail peut « sauver » la route grâce principalement au transport combiné opéré en trains entiers par des trains blocs, sur des corridors de 500 km et plus, là où la massification est possible: il s'agit bien là de réseau central où le facteur QFP (Qualité, Fiabilité, Ponctualité) doit être la référence, en même temps que la compétitivité économique du système. Ceci doit conduire l'Europe à dédier sur certains corridors, l'infrastructure ferroviaire nouvelle, au fret en jumboïsant certains standards: longueur et hauteur des trains, charge à l'essieu, l'écartement des rails restant à 1.435 m, et dont la Betuwe Lijne est le premier maillon. En transport de voyageurs, le même raisonnement est à tenir au moyen de la Grande Vitesse, une autre forme de jumboïsation. Cette révolution à engager au début du 21e siècle, correspond à une stratégie ambitieuse et visionnaire, visant à équiper l'UE pour les 21e et 22eme siècles: c'est ce qui avait été réalisé au 19e siècle avec le rail – essoufflé aujourd'hui et c'est ce qu'a fait la route avec les autoroutes au 20e siècle. Ne pas s'engager dans cette voie et « bricoler » le réseau actuel, serait faire preuve d'une vision étriquée des choses. Les 30 projets 2005 de la Commission doivent s'inscrire dans ce schéma, pour ceux qui concernent le rail. Ils doivent être dotés des innovations technologiques disponibles (ERTMS et ETCS) et être complétés par les chainons manquants de façon à constituer un vrai réseau européen, unifié, piloté par une seule équipe dirigeante européenne, à l'image de la Banque Centrale Européenne. Bien sûr, ce réseau doit être totalement interopérable (techniquement, administrativement, socialement) pour fonctionner à son optimum et il doit pouvoir communiquer avec le réseau global ce qui signifie que sur le plan technique au moins, il y ait cohérence et complémentarité. Alors que le réseau central dépend de la présidence de l'UE, le réseau global doit rester de la compétence de chacun des EM.

- ⇒ Goulets d'étranglement et chainons manquants. Ces questions doivent être traitées prioritairement. Traverser les Alpes (tunnel de base entre la France et l'Italie sur la ligne Lyon-Turin, tunnel du Brenner), les Pyrénées (traversée centrale par un tunnel de base ferroviaire au gabarit européen permettant de relier Saragosse à Toulouse, projet 16 de la Commission) sont deux des principaux goulets d'étranglement (bottlenecks). Quant aux chainons manquants, deux en particulier devraient être rapidement traités: la connection Sicile-Italie et le tunnel ferroviaire reliant Tanger Med à l'Europe: un vrai et beau projet utile. Comme je l'écrivais en avril 2009, les goulets d'étranglement ne font que constater à l'image des congestions, le sous-dimensionnement des infrastructures, et pour éliminer ces blocages, seule la spécialisation correctement maîtrisée du réseau central, sauvera l'Union européenne de l'étouffement à condition que la CE ne diffère pas éternellement les décisions d'investissement. Cette construction du réseau central européen aura un vrai contenu si et seulement si le principe de subsidiarité est remis en cause, car il entrave l'initiative européenne, fédérale mais aussi si la Commission a le courage et se donne les moyens de prendre en temps utile les bonnes décisions dans l'intérêt général, pour faire avancer l'Union. Au moment où le nouveau Livre blanc Transport devra être finalisé, il est clair pour moi, que l'ensemble des points abordés ici devraient se retrouver dans ce document qui constitue une feuille de route pour la DG TR.EN et la Commission pour les dix années à venir.

Comment les mesures relatives aux infrastructures innovantes contribuent-elles aux objectifs d'un système de transport vers l'avenir et cette contribution peut-elle être renforcée ?

- ⇒ D'une certaine façon, j'ai déjà répondu à la question dans notre contribution d'avril 2009. Quoi qu'il en soit, je ne crois pas qu'il faille surestimer l'apport des mesures aux infrastructures innovantes sauf si celles-ci se rapportent aux caractéristiques techniques de ces équipements. Si ladite infrastructure est une ligne Grande Vitesse opérable à 350 km/h ou une ligne Grande Capacité de type Double Stack pour le fret, etc. effectivement l'une et l'autre contribueront au développement d'un système de transport avancé, etc. Ces « cookies » ne sont pas limitatifs; d'autres innovations concernant les processus de production, la standardisation transfrontières des règles opératoires, l'interopérabilité opérationnelle comme l'interopérabilité des règles de fonctionnement administratives et sociales aideront grandement elles aussi à atteindre les objectifs d'un système de transport avancé sans oublier tout ce qui touche le domaine des sillons, leur tracé et leur gestion...tout en notant que ce qui est applicable à la route ne l'est pas automatiquement au fer ou au fluvial. 5.400 existants et 1.300 en construction ? La différence entre ces chiffres jette un doute, comme pour les ports et aéroports de ce réseau global.

De quelle manière la planification du RTE-T en général peut-elle accroître la contribution du secteur des transports à la réalisation des objectifs de la stratégie « Europe 2020 » ?

- ⇒ Il est indiscutable qu'un système de transport performant et efficace, au double plan du fret et des voyageurs, contribue directement à la réussite d'une stratégie d'Etat. Mais ceci induit d'abord l'existence d'un réseau d'infrastructures moderne, calibré pour répondre aux besoins de l'économie d'aujourd'hui et surtout, de demain. Quant à avoir une incidence sur la stratégie « Europe 2020 », j'aurais tendance à douter et je placerais plutôt le curseur sur 2030 voire 2040. En effet l'inertie du système européen, entre l'expression d'un besoin transfrontières, sa formulation explicite, sa reconnaissance et son acceptation, sa hiérarchisation, l'émission des appels d'offres, la sélection de l'attributaire, le bouclage du financement, les expropriations après les déclarations d'utilité publique, et la réalisation effective du projet nous conduisent largement au delà de 2020. Un seul exemple pour prouver cela: le projet prioritaire n° 6 Lyon-Turin et son tunnel de base de 52 km, qui remonte à Essen (1994) ne devrait pas être mis en service avant 2022. Et cela se vérifiera certainement aussi pour le projet n° 16: « Liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité par un tunnel de grande longueur » (de base donc), quasiment ex nihilo, à l'écartement européen. Il serait intéressant de voir à trois mois de 2011, comment ce projet qui devrait faire partie du réseau central européen fret a avancé depuis 2005. Un dernier exemple qui n'est pas du ressort de la Commission mais impacte lourdement les échanges européens est le programme NLFA de la Suisse. Entre la formulation du projet au début des années 80 et la mise en service du tunnel Saint-Gottard 2 de 50 km environ en 2017, il se sera écoulé entre 35 et 40 ans. Donc pour moi, « Europe 2020 » sera impacté à la marge par la planification en question. Cette inertie liée à l'ampleur des travaux rend d'autant plus nécessaire que tous ces projets soient pilotés par des grands patrons transnationaux – des entrepreneurs – et pas par des politiques. Voir ce qu'a donné le tunnel sous la Manche et le temps qu'il a fallu à un entrepreneur pour redresser la situation économique du tunnel après les dégâts causés par les politiques.

Comment améliorer la coordination et/ou la combinaison des différentes sources de financement de l'UE pour accélérer la réalisation des projets et des objectifs stratégiques du RTE-T ?
Comment une stratégie de financement de l'UE peut-elle coordonner et/ou combiner les différentes sources de financement de l'UE, les financements nationaux et les financements publics et privés ?
La création d'un cadre de financement européen permettrait-il de combler le retard de mise en oeuvre en ce qui concerne la réalisation des projets et des objectifs stratégiques du RTE-T ?

- ⇒ Optimiser la mobilisation des instruments financiers de l'UE en vue de mutualiser les financements publics et privés, dans l'intérêt d'augmenter sa capacité d'investissement, en particulier en faveur de l'infrastructure, ce qui soutiendrait la reprise économique et créerait des emplois non délocalisables. La Banque Européenne d'Investissement constitue une structure solide, à laquelle pourrait être déléguée la question de ces responsabilités en coopération avec la Banque Centrale Européenne, à savoir valoriser au mieux la combinaison des différentes sources de financement de l'Union et en améliorer l'utilisation. Ce binôme, on ne peut plus compétent, pourrait être complété par un collège d'experts indépendants ayant vocation de valider publiquement les projets présentés à la CE en terme d'efficacité pour la Maison commune.

De quelle manière les nouveaux instruments et dispositions juridiques exposés ci-dessus peuvent-ils se révéler bénéfiques pour la politique du RTE-T ?

- ⇒ Le GETC n'a pas la compétence voulue pour traiter cette question.

Gouvernance du réseau central

- ⇒ Cette question de la gouvernance du réseau central est, me semble-t-il, la seule qui ne soit pas traitée alors qu'elle est tout aussi primordiale que le thème du financement. Le concept de réseau induit inévitablement celle de l'unicité de son pilotage et celui de son fonctionnement au bénéfice de la Maison Europe, ses entreprises, ses citoyens, son économie. Faute de quoi il en résulterait une sorte de pagaille si chacun des EM – et les groupes de pression – étaient libres de décider seuls, en dépit des contributions financières extérieures et celles attribuées par Bruxelles; cette gouvernance aura en particulier la responsabilité de mettre en oeuvre l'utilisation efficace de l'infrastructure pour que celle-ci contribue au mieux à la compétitivité de l'outil transport et par là, celle de l'Union. Il est possible que cette gouvernance soit délicate à imposer car elle pourrait contrarier des vues nationales mais l'intérêt commun devra l'emporter. Sans cela, pas de réseau, d'épine dorsale, de colonne vertébrale, rien qu'un assemblage de routes, de voies ferrées, de voies fluviales, de nœuds et de plates-formes à l'exclusion de tout système ordonné de transport et de logistique. Un échec annoncé du RTE-T.

Yves LAUFER

