



Réponse BP2S

Consultation de la CE
sur le RTE-T

BP2S, le 13/09/2010

Préambule :

Le transport maritime utilise un réseau parfaitement naturel (la mer), les besoins d'infrastructures sont limités aux ports et à l'aménagement de leurs accès, depuis la pleine mer et vers les réseaux terrestres. Par rapport aux modes routiers ou ferroviaires, les investissements à réaliser en faveur du maritime ne peuvent donc concerner que les nœuds modaux et non le linéaire d'un réseau universel et préexistant. Il existe donc un déséquilibre structurel très important dans l'affectation des fonds RTE-T entre le maritime et les modes de transports terrestres. A titre d'exemple, le maritime et les ports représentent 0,8% des contributions de la Communauté Européenne au développement des réseaux de transport.

L'évolution des réseaux qui conditionne le développement et l'impact environnemental des échanges au sein de l'espace Européen ou entre pays membres et pays tiers, est limitée par leur dimensionnement, par l'adaptation des nœuds modaux (terminaux, connexions) et par les performances des véhicules de transport et des dispositifs de contrôle.

Le facteur le plus important pour les transports terrestres, qui sont, de plus en plus, sujet aux effets d'engorgement, est actuellement le développement des réseaux qui justifie les investissements lourds et les aides qui sont prévus dans le cadre des RTE-T. La situation du maritime est très différente car le réseau préexistant nécessite moins d'investissement que les réseaux terrestres. La performance de ce mode est cependant dépendante de l'évolution technologique des navires et des mesures réglementaires qui conditionnent la productivité globale du maritime. Compte tenu du fort déséquilibre dans l'affectation des contributions européennes, qui pénalise relativement le développement de ce mode, il est important que l'évolution du dispositif de financement du RTE-T puisse, d'une manière ou d'une autre mettre l'accent sur le développement des performances économiques et environnementales du transport maritime.

C'est en encourageant l'innovation par la recherche, l'expérimentation et le développement de véritables filières de production de navires performants que la Communauté Européenne peut le plus efficacement réussir dans la recherche des solutions complémentaires les plus efficaces pour diminuer l'engorgement des voies terrestres.

Cette démarche doit s'inscrire dans le moyen et le long terme. Les navires ont une durée de vie de l'ordre de 25 ans, l'armateur et l'ensemble des acteurs de la filière de construction doivent pouvoir arbitrer leurs choix technologiques et leurs décisions d'investissement avec l'assurance que leurs navires ne deviendront pas rapidement obsolètes face à de nouvelles contraintes réglementaires.

Dans le contexte spécifique du Réseau TransEuropéen de Transport, la contribution de la CE devrait donc se traduire par des mesures d'encouragement en fonction du degré d'innovation des moyens maritimes et portuaires mis en place par les opérateurs dans le cadre de services de shortsea shipping existants ou en développement.

Question 1 : Est-ce que les principes et les critères pour planifier le réseau central décrits ci-avant, sont adéquats et applicables ? Quels sont leurs points forts et leurs points faibles ? Quels autres éléments pourraient être pris en compte ?

Les critères sont-ils adéquats ?

Bien que séduisant intellectuellement, ce système semble être extrêmement compliqué et rigide, il n'est d'ailleurs pas fait mention de massification (qui est pourtant un élément structurant du mode de transport maritime).

Les critères sélectionnés semblent trop figés, non opérationnels et manquent de « dynamisme ». On peut craindre un grand manque de réactivité dans les décisions. Les conditions de marchés changent rapidement, si le réseau central est figé il risque d'être dépassé et obsolète rapidement. Il faut donc que les cartographies du réseau central et secondaire soient évolutives dans le temps en fonction des changements subis en raison d'éléments tels que : la saturation future des infrastructures existantes, l'évolution démographique, l'anticipation du niveau de vie de certains pays (pays de l'Est de l'Europe notamment) et les effets des politiques sectorielles (industrielle, agricole etc.) qui peuvent impacter sur le sens et le volume des flux de marchandises mais aussi sur l'organisation des activités économiques.

Ensuite, les critères cités dans la consultation ne prennent pas en compte l'organisation actuelle et attendue des dessertes terrestres de certains territoires, en particulier la saturation de certains axes de transport terrestre (pourtant prioritaire pour la Commission européenne).

Par ailleurs, il conviendrait que les critères prennent en compte la nécessité de supprimer les goulets d'étranglement organisationnels qui modifient les flux de trafic intra-européen.

Les infrastructures appartenant au réseau central doivent organiser une desserte durable et soutenable du territoire européen afin d'en irriguer l'économie et de participer au développement durable de chaque Etat membre. A cet effet, il convient de construire un réseau de transport des marchandises permettant de desservir les échanges et le commerce intra-européens à partir des plates-formes portuaires. Aussi, le réseau central doit impérativement comprendre les lignes maritimes à courte distance intra-européennes. Par ailleurs, le réseau central doit veiller à l'intégration de l'Union Pour la Méditerranée dans les réflexions.

De plus, les initiatives hors réseau principal doivent tout de même être soutenues financièrement. Il ne faut donc pas que ce réseau secondaire soit totalement mis de côté et il devra également avoir accès aux crédits européens.

Les critères sont-ils applicables ?

Dans l'objectif de permettre une adaptation des artères principales du futur réseau de transport transeuropéen aux enjeux du développement durable, il est primordial que les critères de définition du réseau central autorisent son évolution. Ainsi, la catégorisation des infrastructures de transport maritime par seuil de trafics ne doit pas être retenue.

En effet, la catégorisation de ces infrastructures risque de scléroser l'organisation des flux. Les fonds publics ne doivent pas uniquement financer l'ajustement des insuffisances actuelles du réseau et figer ainsi l'organisation des transports au sein de la Communauté. Il y a lieu de privilégier la qualité et la flexibilité des services et infrastructures disponibles existantes.

Par ailleurs, et afin de rendre le programme RTE-T plus accessible, il est primordial de le rendre plus compréhensible (un grand nombre d'acteurs –tant privés que publics– peine à saisir quelle entité doit répondre à quel appel à projets et sous quelle forme).

Enfin, il faut assurer une cohérence globale du réseau. Il est important que tous les modes de transport soient traités sur un pied d'égalité. Le RTE-T actuel ne prend quasiment pas en compte le mode maritime¹.

Les points forts des critères de sélection :

Les critères prennent bien en compte les différentes facettes du RTE-T (financement, SIT, différents modes de transports, intégration du véhicule dans les réflexions).

Afin de parvenir aux objectifs d'intégration territoriale et de cohésion, de répondre aux futurs besoins du marché intérieur, d'accompagner le développement des flux commerciaux intra-européens, d'interconnectivité, de multimodalité du réseau, il est essentiel que les ports maritimes et intérieurs structurent le réseau central dans la mesure où ils ont une fonction de connexion et d'organisation avec les hinterlands.

Les points faibles des critères de sélection :

Le futur RTE-T doit s'appuyer sur ces plates-formes portuaires et sur les besoins exprimés par le marché. Néanmoins, les critères ne prennent pas en compte l'évolution à moyen et long termes des échanges intra-européens dont les facteurs sont la démographie, la localisation des sites de production industrielle et agricole en Europe, les coûts de l'énergie et des externalités du transport. Il est de même indispensable de s'appuyer sur la fluidité réelle des échanges sur le réseau de transport envisagé. L'engorgement et la saturation de certaines infrastructures de transport et de certaines régions doivent conduire à une réflexion sur des critères tels que l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes disponibles sur des itinéraires proposant un coût d'accessibilité aux marchés compétitif. Il est indispensable que l'Union européenne ne conforte pas la saturation de certaines régions en finançant de façon cyclique l'augmentation des capacités de ces axes déjà saturés. Il faut

¹ Le RTE-T actuel ne propose qu'un lien prioritaire maritime sur les trente priorités (autoroutes de la mer priorité n°21). Par ailleurs, le budget total (AdM + infrastructures portuaires) alloué par l'agence exécutive aux acteurs maritimes représente uniquement 0,8% du budget global.

donc également considérer la disponibilité du foncier pour l'établissement de nouvelles activités (logistiques ou industrielles) ou de nouvelles infrastructures dans l'établissement du futur réseau central.

De plus, les critères ne prennent que très peu en compte les flux de transport intra-européen et semblent se focaliser sur le grand export/import ainsi que sur la logistique de distribution sans prendre en compte la logistique d'approvisionnement. Le shortsea shipping ne semble pas avoir été intégré dans les réflexions lors de l'établissement des critères.

Les critères cités dans le document n'expliquent pas comment le RTE-T pourrait se mettre au service des différents espaces européens de transport (maritime, terrestre et aérien). C'est seulement en réussissant à créer, effectivement, ces espaces européens de transport que l'on pourra réellement faire fonctionner la co-modalité.

Le système proposé semble très rigide, ce qui va à l'encontre de l'essence même du mode maritime, qui est très réactif et se repositionne facilement en fonction des besoins du marché.

Question 2 : Comment les mesures relatives aux infrastructures innovantes contribuent-elles aux objectifs d'un système de transport tourné vers l'avenir ? Cette contribution peut-elle être renforcée ?

La pertinence des trafics maritimes repose à la fois sur la capacité des infrastructures portuaires à accueillir les navires et sur les capacités des dessertes terrestres à acheminer les marchandises.

Toutefois, concernant les liaisons maritimes, c'est le navire qui est l'infrastructure, il faut donc le considérer en tant que tel. C'est d'autant plus vrai qu'il y a de grandes possibilités d'innovations à bord des navires. Dans ce cadre, il faudrait renforcer les partenariats du RTE-T (et donc de l'agence exécutive TEN-TEA) avec les plateformes « waterborne » des différents pays européens afin que la « R&D shipping » se dote de fonds suffisants pour atteindre les objectifs économiques et écologiques de la Commission.

L'aide au financement de l'infrastructure immatérielle permettant de réduire le temps et de rationaliser les temps de trajet et/ou d'attente va très clairement dans le sens d'un système de transport efficace, décarboné et sûr. Ces infrastructures immatérielles permettent de limiter les temps d'attente et l'encombrement sur les terminaux portuaires. On peut citer, par exemple, les logiciels de gestion de trafic, de gestion de RDV des chauffeurs routiers pour déposer ou enlever les marchandises, etc.

Par ailleurs, le maintien à jour d'une base de données européenne de liaisons de transport maritime à courte distance permettrait d'avoir un ensemble d'éléments structuraux interconnectés pour répondre aux besoins (présents ou futurs) des utilisateurs de transport. Maintenir, dans des bonnes conditions, une telle base de données requiert des moyens humains et financiers que le programme RTE-T pourrait apporter.

Ensuite, la prise en compte de nouveaux carburants pour le transport maritime à courte distance (GNL par exemple) serait très importante. En effet, étant données, les nouvelles réglementations qui devraient bientôt s'appliquer dans les ECAs européennes, le GNL a vocation à se développer. Il faut donc faire très rapidement des recherches sur les infrastructures GNL pour éviter de se voir imposer des technologies non matures.

Enfin, l'espace européen de transport maritime doit être finalisé et mis en œuvre. En effet, c'est dans cet espace que pourra véritablement s'organiser et se développer le transport maritime à courte distance. La fluidification de toute la chaîne de logistique portuaire doit permettre de réduire les coûts externes applicables au transport maritime et de se diriger vers une vraie comodalité porte à porte.

Question 3 : De quelle manière la planification des RTE-T en général peut elle accroître la contribution du secteur des transports à la réalisation de la stratégie « Europe 2020 » ?

En plus de considérer la stratégie Europe 2020, il ne faut pas omettre la stratégie de Lisbonne qui est un autre acte fondateur de la politique des transports européens.

Le mode maritime, qui transite par moins de pays intermédiaires que les transports terrestres, souffrira beaucoup moins des changements de politiques d'infrastructures nationales dus à la crise économique qui balaye l'UE. C'est donc le mode de transport qui se conforme le plus aux objectifs de la stratégie Europe 2020.

Par ailleurs, la mobilisation combinée des instruments financiers de l'UE va permettre la rationalisation des investissements et donc d'assurer une meilleure utilisation des infrastructures et ainsi favoriser les gains environnementaux, sociaux et économiques.

Enfin, la fluidification des trafics portuaires (ainsi que ceux dans les nœuds intermodaux) grâce aux financements des RTE-T va permettre un gain non négligeable de temps pour les chauffeurs, d'argent pour les entreprises et de coûts externes pour les citoyens.

Question 4 : 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 ?

En premier lieu, il faut minimiser les couches de décisions pour éviter le surplus de bureaucratie et les ralentissements dans les procédures.

La création d'un guichet unique de financement des projets RTE-T permettrait de faciliter la tâche des candidats au financement d'un projet. Ce guichet serait chargé d'informer les acteurs et les institutions nationales concernées, de publier les appels à projets (préalablement travaillés conjointement avec les Etats membres concernés), de collecter les réponses et de guider les Etats membres dans la sélection des projets pour les aider à porter les dossiers sélectionnés au niveau européen. Il permettrait également d'avoir un accès plus facile aux informations et permettraient ainsi d'obtenir des financements utiles (provenant de différentes sources européennes) et donc de réaliser les investissements nécessaires pour arriver à la concrétisation des objectifs stratégiques des RTE-T.

La coordination des programmes Interreg et RTE-T, semble également nécessaire pour arriver à maximiser les effets de ces politiques d'investissement.

Question 5 : Comment une stratégie de financement de l'UE peut-elle coordonner et/ou combiner les différentes sources de financement nationaux et les financements publics et privés ?

En premier lieu, il est extrêmement important de simplifier/clarifier le programme RTE-T en lui-même. Un grand nombre d'acteurs du monde du transport ont du mal à cerner les contours de ce programme (et encore plus à comprendre comment monter des dossiers avec des chances raisonnables de succès).

Il faut clarifier les montages juridico-financiers qui existent (SIEG, le service d'intérêt économique général par exemple) afin d'en faciliter l'usage dans le secteur du transport maritime. L'utilisation de partenariats public-privé doit aussi être valorisée.

De plus, le problème de la concurrence devient de plus en plus contraignant à gérer, il faut donc renforcer les travaux en amont avec la DG Concurrence afin de ne pas travailler sur un projet pour qu'il risque d'être invalidé au dernier moment par la DG Concurrence. Un travail en amont sur ces problèmes de concurrence est donc indispensable.

La correspondance des intensités/durées de financement aux niveaux européen, national et régional faciliterait grandement les réponses aux appels à projets (notamment pour les petites et moyennes entreprises/institutions). En effet, si des projets nécessitent des réponses à plusieurs niveaux (RTE-T, Marco Polo et aide au transport combiné en France par exemple), les calendriers ont besoin d'être alignés ou coordonnés pour que les financements arrivent dans le bon ordre au moment opportun.

De plus, la stratégie de financement de l'UE permettrait de lancer des appels pluri-annuels (au niveau des états), ce qui serait moins contraignants pour les opérateurs et qui permettrait des résultats plus prégnants.

Question 6 : La création d'un cadre de financement européen permettrait-il de combler le retard de mise en œuvre en ce qui concerne la réalisation des projets et des objectifs stratégiques du réseau transeuropéen de transport ?

Si le cadre est rigide, il ne fera que ralentir les projets, il faut dynamiser les politiques d'infrastructure pour coller aux besoins du marché, tout en fixant un cadre évolutif, souple et adaptable.

Question 7 : De quelle manière les nouveaux instruments et dispositions juridiques exposés ci-dessus peuvent-ils se révéler bénéfiques pour la politique du RTE-T ?

Pas de commentaires particuliers sur cette question.