

AVIS REGION RHONE-ALPES **SUR LE DOCUMENT DE CONSULTATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE RELATIF A** **LA FUTURE POLITIQUE DU RESEAU TRANS-EUROPEEN DE TRANSPORT**

Située au coeur des grands flux européens Est-Ouest et Nord-Sud, la Région Rhône-Alpes se sent particulièrement impliquée dans les réflexions qui sont menées sur le réseau européen de transport. C'est ainsi qu'elle avait formulé une réponse dans le cadre de la consultation de février 2009 relative au Livre Vert sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), en lien avec les autres régions de l'Eurorégion Alpes Méditerranée.

Elle souhaite aujourd'hui continuer à apporter ses contributions à la Commission Européenne dans son objectif d'affiner les options de révision en cours, et participer activement au processus de construction de la future politique européenne des transports. Dans la perspective du nouveau Livre Blanc sur les transports, la Région Rhône-Alpes a choisi de concentrer ici son attention sur les principes qui présideront à l'élaboration du futur réseau central du RTE-T, et plus largement de présenter sa vision du système européen de transport tel qu'il doit être conçu pour répondre aux orientations stratégiques de l'Union Européenne.

RHONE-ALPES, UNE REGION ENGAGEE AUX COTES DE LA COMMISSION EUROPEENNE **POUR LA « DE-CARBONISATION » DES TRANSPORTS**

Considérant que :

- Le secteur des transports (essentiellement les modes routier et aérien) est responsable de près d'un quart des émissions de gaz à effets de serre issus des activités humaines au sein de l'Union européenne, et que toutes les prévisions conviennent d'une tendance encore à la hausse pour les prochaines années ;
- Le mode routier représente encore 75% des trafics intérieurs de marchandises, malgré les efforts qui ont été faits, et qu'il conservera de toutes façons une pertinence pour les trajets terminaux (pré et post acheminement) ;

La Région Rhône-Alpes se réjouit de la volonté affirmée de la Commission Européenne de réunir toutes les conditions nécessaires à une « dé-carbonisation » du secteur des transports, et adhère plus largement aux objectifs de réduction de ses émissions d'au moins 20% par rapport au niveau de 1990 d'ici à 2020, afin de lutter contre le changement climatique.

Considérant toutefois que :

- S'il est nécessaire d'encourager la Recherche & Développement pour un transport routier plus performant en efficacité énergétique, les améliorations technologiques sur les motorisations et les carburants ne seront pas suffisantes pour atteindre ces objectifs ;

La Région Rhône-Alpes rappelle que la recherche d'un report des trafics le plus massif et le plus rapide possible vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, des populations et des territoires, doit rester une priorité de l'Union Européenne.

POUR UN RTE-T MULTIMODAL, INTERCONNECTE ET INTEROPERABLE AU SERVICE DE L'ECONOMIE EUROPEENNE ET DES POPULATIONS

Considérant par ailleurs que :

La politique du RTE-T ne peut se réduire au financement de projets d'infrastructures isolées et qu'elle doit contribuer plus largement à la construction d'une véritable politique de développement durable du territoire, en lien avec :

- les besoins économiques de l'Europe, tant pour le Marché intérieur que pour les échanges avec les pays tiers ;
- les besoins de mobilité des citoyens européens entre les principaux centres de décision ;

La Région Rhône-Alpes accueille très favorablement la prise en compte de l'ensemble des systèmes de transport dans une dimension intermodale, ainsi que le soutien aux systèmes de transports intelligents dans un objectif d'interconnexion des réseaux et d'interopérabilité administrative, d'exploitation et d'infrastructures.

Elle se félicite ainsi de l'intégration de la notion de service au cœur de la politique du RTE-T et encourage encore son développement. La Région Rhône-Alpes estime en ce sens que la recherche permanente d'efficacité et de performance globale du système de transport (fluidité des ruptures de charge, mais aussi massification des flux de trafic, intensité des dessertes, recherche des itinéraires les plus directs, réduction des temps de parcours, amélioration de la fiabilité et de la qualité des services,...) doit permettre d'optimiser l'usage des infrastructures existantes et guider plus largement les principes de réalisation des projets en cours ou à venir.

POUR UN RESEAU CENTRAL COMPATIBLE AVEC LES DEFIS D'ENVERGURE EUROPEENNE

Afin d'atteindre une performance optimale du système de transport et pour répondre aux défis d'envergure européenne,

La Région Rhône-Alpes propose de concevoir et de développer un réseau central européen :

- **articulé autour de chaînes multimodales de transport fondées sur un report modal depuis la route et l'aérien vers le maritime, le fluvio-maritime et le ferroviaire**, dans l'objectif de soutenir un processus de croissance économique et de développement social énergétiquement durable et environnementalement soutenable,
- **organisé en premier lieu pour répondre aux enjeux du fret entre les principaux espaces de production et de consommation européens**, dans la mesure où le transport de marchandises est en grande partie structurant et particulièrement stratégique pour la compétitivité internationale de l'Europe et le dynamisme des territoires,
- **mais également pertinent pour les circulations de voyageurs entre les grands pôles socio-économiques**, afin de créer un véritable « réseau de villes » européen (armature métropolitaine du « Ring » européen, armature urbaine de la façade méditerranéenne, pôles des grandes vallées fluviales).

L'ambition plus générale des principes directeurs de conception du réseau central de transport en Europe doit bien être de **concilier** les objectifs de **compétitivité économique**, de **cohésion territoriale** et de **protection de l'environnement** :

- En revalorisant la façade méditerranéenne de l'Europe, le déploiement du réseau central doit contribuer à la richesse des échanges entre l'Europe et les continents voisins, ainsi qu'à un développement plus équilibré des territoires européens ;
- En tenant compte des spécificités du massif alpin (barrière naturelle et espace sensible), le réseau central doit assurer les échanges intra et transalpins, tout en garantissant la pérennité du patrimoine commun que constituent les Alpes ;
- En rétablissant des logiques d'itinéraires les plus directes possibles, l'organisation du réseau central doit permettre de réduire les temps de trajet, les distances parcourues et par voie de conséquence les coûts de transport et les externalités environnementales ;
- En améliorant la performance du réseau et de son exploitation, les orientations retenues doivent enfin permettre de libérer de la capacité sur le réseau, d'augmenter l'offre de services de transport, de proposer des coûts inférieurs pour l'utilisateur et donc de garantir une meilleure attractivité du système (cercle vertueux).

La Région Rhône-Alpes préconise ainsi de :

1. Renforcer les grands ports maritimes de la façade méditerranéenne pour conserver une attractivité intercontinentale, connecter l'Europe aux Marchés extérieurs – notamment à l'Afrique du Nord et à l'Asie, avec lesquelles nos relations commerciales vont croissant – et rééquilibrer les flux en provenance ou à destination de l'Europe. Actuellement, 75% des flux de marchandises originaires d'Asie vont en direction des ports du Nord de l'Europe, alors que seulement 25% d'entre eux vont en direction des ports de la Méditerranée.

Il convient en conséquence de :

- Mettre en place des mesures permettant de rationaliser les trafics maritimes internationaux et ainsi de diminuer les flux terrestres qui en sont issus (livraison dans les ports les plus pertinents) ;
- Soutenir le transport fluvial, fluvio-maritime et les services d'autoroutes de la mer selon une logique de concentration / diffusion des trafics au sein du bassin méditerranéen et à partir des grands ports ;
- Adapter la capacité des ports méditerranéens et adriatiques (Valencia, Barcelona, Marseille, Genova et Trieste / Koper) pour leur permettre de mieux irriguer leurs hinterlands.

2. Valoriser les axes de desserte des hinterlands de ces grands ports, en tenant compte de la pertinence économique des modes non routiers pour les moyennes et longues distances.

Il convient en conséquence de :

- Améliorer l'efficacité des connexions pour assurer la complémentarité des modes (plateformes multimodales) ;
- Massifier les flux ferroviaires et fluviaux depuis / vers les grands ports maritimes.

L'utilisation efficace et à pleine capacité du bassin Rhône-Saône, qui relie les ports maritimes de Marseille et Barcelone au pôle central de Lyon et au-delà à l'Europe du nord, doit en ce sens être poursuivie. Cette voie navigable intérieure, actuellement sous-exploitée et disposant de réserves de capacité avec des investissements modérés, constitue en effet le prolongement naturel du bassin méditerranéen dans le grand quart sud-est français.

3. Créer les conditions de mise en relation, essentiellement grâce aux modes de transports ferroviaire et fluvial, des ports et de leurs hinterlands avec les espaces économiques et les nœuds stratégiques européens, pour garantir la fluidité des flux liés au Marché intérieur.

Il convient en conséquence d'assurer la continuité des grands corridors trans-européens et donc de réaliser les grandes infrastructures de transport nécessaires aux échanges internes Nord-Sud, mais aussi Est-Ouest.

En ce qui concerne le massif alpin, central de par sa position au sein de l'Europe et l'enjeu environnemental qu'il représente, la mise en œuvre du réseau central du RTE-T doit assurer non seulement la mise en relation des espaces économiques majeurs qui l'entourent (Ring, façade méditerranéenne, Vallée du Rhône), mais aussi les échanges internes aux territoires alpins et la connexion de ces territoires avec le reste de l'Europe, tout en garantissant la protection à très long terme du massif dans toutes ses composantes.

Dans cette optique, la Transalpine Lyon-Turin (PP06), composante essentielle de l'axe Lisbonne / Barcelone / Budapest / Kiev, doit être considérée comme le chaînon manquant pour les relations entre la façade méditerranéenne occidentale et l'Europe centrale et orientale. Sa mise en œuvre, dans la section internationale comme dans les sections nationales de raccordement au réseau actuel fret et à grande vitesse, à Lyon comme à Turin, est une priorité majeure.

4. Supprimer les goulets d'étranglement et améliorer la performance des nœuds ferroviaires les plus stratégiques au sein de l'Union Européenne, pour rendre compatibles les trafics longue distance et les trafics régionaux et locaux, et pour garantir plus largement à l'échelle européenne une offre de transport de qualité et compétitive par rapport au mode routier.

Les limites de capacité du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL), au regard de sa position névralgique et centrale au sein du réseau régional, national et européen, doivent en l'occurrence être traitées de manière prioritaire.

Si le transport de marchandises est particulièrement structurant à l'échelle européenne, la Région Rhône-Alpes considère pour autant que le réseau central du RTE-T doit aussi permettre la mise en relation des centres européens de décision, de conception et d'innovation (recherche, biotechnologies,...) qui ne sont pas nécessairement situés sur les corridors majeurs de fret. Au cœur du développement socio-économique de l'Europe, la créativité et le dynamisme des grandes métropoles doivent ainsi bénéficier d'une attention particulière et être soutenus par un réseau de transport facilitant les modes d'organisation et de coopération à l'échelle communautaire.

La Région Rhône-Alpes estime à ce titre nécessaire de :

5. Enrichir le réseau central de liaisons ferroviaires à grande vitesse (en remplacement des liaisons aériennes, dont la pertinence réside essentiellement pour les déplacements de type intercontinental), destinées à relier les grands centres européens selon une logique de réseau multipolaire.

La LGV Rhin-Rhône, au cœur de l'actuel projet prioritaire Lyon-Mulhouse-Bâle-Duisbourg-Rotterdam/Anvers (PP24), doit à cet effet être considérée comme le chaînon manquant pour les relations entre les capitales du « Ring » européen et celles de la façade méditerranéenne.

De la même manière, la Transalpine Lyon-Turin, évoquée précédemment et ses accès français constituent la liaison nécessaire à la réalisation d'un véritable réseau de villes intra-alpines ; ils représentent en outre l'infrastructure la plus adaptée pour irriguer le cœur du massif alpin, dont le niveau de fréquentation touristique est particulièrement important.

En conclusion, la Région Rhône-Alpes soutient l'approche à double niveau privilégiée par la Commission Européenne, avec un « réseau central » à haute valeur ajoutée européenne, continu et intermodal, alimenté par un « réseau global » formé des principaux axes de transport des Etats membres et de leurs interconnexions.

Elle insiste sur l'importance des nœuds ferroviaires, notamment au cœur du « core network ». Il convient de les traiter prioritairement afin de ne pas limiter l'utilisation des infrastructures nouvelles tant pour les marchandises que pour les voyageurs.

Elle adhère plus généralement au concept de « core network », en tant qu'instrument de planification globale qui participe aux grands objectifs communautaires de mobilité des biens et des personnes, de cohésion territoriale, de lutte contre le changement climatique et de compétitivité économique de l'Europe.

Elle demande à ce titre que la Commission européenne veille à sa mise en œuvre complète, en apportant l'assurance d'instruments de financement ambitieux, pérennes et cohérents, qui permettent de dépasser les considérations purement nationales et de couvrir l'intégralité des périodes de mise en œuvre (garanties de long terme).

La Région Rhône-Alpes souhaite également que les orientations qui seront retenues au titre du RTE-T soient pleinement intégrées à la politique globale des transports de l'Union Européenne :

- Il est en effet déterminant que la politique d'infrastructures de transport à l'échelle européenne soit accompagnée des mesures de réglementation, de régulation, de fiscalité et de tarification (internalisation des coûts externes notamment) qui s'imposent pour permettre un véritable essor des modes de transport respectueux de l'environnement ;
- Il est aussi crucial que ce réseau, qui constitue la colonne vertébrale de l'Europe, soit directement corrélé à une politique d'exploitation et de services aux usagers exemplaire et à la hauteur du modèle que l'Europe entend promouvoir à l'échelle internationale en matière de croissance économique, d'innovation, d'emploi, d'intégration sociale et d'équilibre territorial.

La Région Rhône-Alpes demande enfin à ce que la politique des transports de l'Union Européenne soit élaborée en étroite cohérence avec les autres politiques communautaires de cohésion territoriale et de soutien à la compétitivité industrielle, de sorte que la localisation des activités de production permette au système économique de limiter les trafics superflus. La réduction des externalités environnementales et des surcoûts financiers liés au transport passe en effet en grande partie par une meilleure articulation entre réseau de transport et schéma de développement économique.

La réunion organisée le 14 septembre 2010 à Bruxelles avec des élus du Conseil régional Rhône-Alpes, des représentants du Conseil Economique, Social et Environnemental de Rhône-Alpes, du Comité des Régions et des membres des Commissions transport et environnement du Parlement européen, a validé les orientations du présent avis.

Le débat a notamment permis de réaffirmer certaines des préconisations formulées plus haut, en rappelant que la revue de la politique du RTE-T devait être l'occasion d'établir un bilan approfondi des politiques et actions engagées au niveau européen, tant sur les projets de transport que sur les conditions d'exploitation du réseau existant, afin d'éclairer les décisions à prendre :

- Pour circuler librement au sein du marché intérieur, fédérer l'ensemble des territoires et répondre concrètement aux attentes des citoyens en matière de construction européenne, la mise en œuvre du RTE-T doit s'appuyer sur l'amélioration rapide des conditions d'**interopérabilité des systèmes de transport**, notamment ferroviaires ;
- Au-delà de ces actions, il est aussi primordial que le futur Réseau Transeuropéen de transport – notamment dans sa partie centrale (« core network ») – **intègre en priorité le traitement des points névralgiques (nœuds ferroviaires et portuaires)** du réseau, ainsi que la **réalisation des grands axes transfrontaliers** déjà repérés comme **prioritaires** et dont la valeur ajoutée européenne est évidente ;
- Pour en accélérer significativement les rythmes de mise en œuvre, il convient de **renforcer le rôle et les pouvoirs des coordinateurs** de grands projets du RTE-T, notamment **en vue d'un véritable pilotage européen des projets**.

Le débat a également permis de compléter l'avis de la Région Rhône-Alpes en ce qui concerne la question clé des moyens financiers à dédier à la mise en œuvre des Réseaux Trans-Européens de transport :

- Au regard de l'évaluation de la politique RTE-T, qui démontre la plus-value des fonds européens dans les processus de décision et d'avancement des grands chantiers, il convient ainsi que **l'Union Européenne poursuive et développe son concours financier aux projets essentiels pour le RTE-T** ;
- L'ampleur des défis qui s'imposent à l'Europe appelle en outre à **rechercher de nouvelles ressources financières publiques**, à affecter au développement du RTE-T, issues d'une part de **l'internalisation des coûts externes** (pollution atmosphérique, bruit, congestion, accidents, atteintes à la biodiversité, dégradation des paysages...) et d'autre part d'un **grand Emprunt européen** justifié par ces investissements à très long terme.

ANNEXE

**CARTE ILLUSTRANT L'AVIS DE LA REGION RHONE-ALPES SUR
LA FUTURE POLITIQUE DU RESEAU TRANS-EUROPÉEN DE TRANSPORTS**

Le Réseau RTE-T : vers un rééquilibrage des flux au sein de l'Union Européenne



