

Organisation enregistrée

Nom : Fédération Nationale des Travaux Publics
Adresse : 3, rue de Berri – 75008 Paris – France
Numéro de registre : 30032231266-82

30/09/2009

**Contribution de la FNTF à la réflexion sur
« L'avenir de la politique européenne des transports 2010-2020 »**

Vers une politique des transports durables pour la décennie 2010-2020...

Comme en témoigne les plans de relance mis en œuvre au sein de l'UE depuis fin 2008, les infrastructures de transport sont un secteur stratégique pour la croissance et le soutien à l'emploi à court et moyen termes. Les infrastructures jouent également un rôle structurant, à long terme, dans la construction de l'espace économique, social, environnemental européen. Il n'est pas inutile de rappeler qu'elles sont aussi la matérialisation physique de l'intégration européenne pour les citoyens et les entreprises de l'Union.

Pour déterminer les objectifs et les moyens d'une politique des transports durables sur la période 2010-2020, il importe de prendre en compte le contexte d'une croissance économique « molle » qui pourrait perdurer sur cette période au sein de l'UE, mais aussi -et surtout- la réalisation des objectifs du paquet « énergie-climat » qui fixe une échéance majeure en 2020.

La future politique européenne des transports -et particulièrement la mise en œuvre d'une politique efficace des infrastructures- doivent par conséquent s'inscrire dans un nouveau modèle de croissance pour l'Union européenne.

Ce nouveau modèle de croissance devra concilier trois objectifs difficilement compatibles sans un volontarisme politique qui a fait défaut jusqu'à présent, à tous les niveaux de décision :

- **Renforcer la compétitivité de l'UE**, ce qui suppose des infrastructures performantes (y compris –comme le souligne la Commission- par leur entretien, exploitation et maintenance efficaces) **dans un système intégré et optimisé avec le support des TIC. Cette compétitivité doit s'affirmer tant au sein de l'UE que par l'amélioration des liaisons avec les pays du voisinage et son intégration dans l'économie mondiale.**
- **Assurer la durabilité/soutenabilité de la croissance retrouvée au sein de l'UE.** Le secteur des transports est aujourd'hui dépendant à 90% de l'énergie pétrolière, dont il représente 2/3 de la consommation. Il contribue à 13,5% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, et offre donc un potentiel important pour contribuer à l'effort de réduction des émissions.
- **Répondre à l'évolution de la demande de mobilité des personnes et des biens** (avec l'émergence de nouveaux besoins : vieillissement, migrations et mobilité intra UE, urbanisation, etc.). Conformément au droit fondamental de libre circulation des personnes et des biens, **la politique européenne des transports contribue également à assurer l'égalité d'accès aux infrastructures les plus adéquates. A cet égard, l'extension de l'UE à 27 pays se traduit par une plus grande diversité des situations nationales. Cette diversité implique un meilleur ciblage dans la mise en œuvre des politiques européennes, en particulier une véritable politique de cohésion territoriale au sens de la réflexion engagée par la Commission¹.**

¹ COM(2008) 616 du 6 octobre 2008, Livre vert sur la cohésion territoriale : faire de la diversité territoriale un atout

...qui s'intègre dans « une initiative européenne de croissance durable »: le levier des infrastructures et des réseaux

Alors que s'ouvrent les réflexions sur la révision de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi, il est intéressant de revenir sur l'exercice lancé en 2003 avec l'adoption de « l'initiative européenne pour la croissance » en 2003 (Investir dans les réseaux -transports, énergie, télécoms- et la connaissance²). L'essentiel des constats et objectifs définis dans cette initiative conservent en effet toute leur validité.

Le plan d'action élaboré en 2003 a été globalement mis en œuvre depuis, en particulier sur le RTE-T : définition d'un nouveau cadre réglementaire et financier, nomination de coordinateurs, mise en place de l'Agence exécutive. Ces mesures de soutien à la réalisation du RTE-T ont démontré leur efficacité et peuvent encore être renforcées, par exemple sur le statut et le champ du mandat des coordinateurs.

Concernant les instruments financiers, la BEI devient le levier privilégié d'action mais l'on ne dispose pas encore d'un recul suffisant pour évaluer l'efficacité de l'instrument de garantie des prêts pour les projets d'infrastructures (LGTT), qui a été malheureusement peu utilisé depuis sa création.

En revanche, l'action « Quick Start » s'est soldée par un échec relatif. L'état de réalisation effectif des projets prioritaires du RTE-T le confirme.

Pourtant, cette approche d'accélération des projets a été retenue dans le cadre du plan de relance européen par la sélection de projets énergétiques stratégiques, présentant à la fois une maturité suffisante mais un manque d'accès au financement³.

Il importe donc de s'interroger sur les délais –voire sur la volonté réelle- de réalisation des grands projets structurants pour l'espace européen. Le soutien politique est constamment réaffirmé, à la Commission, au Conseil comme au Parlement européen, mais les moyens engagés aussi bien au niveau européen que dans les Etats membres restent largement insuffisants.

A cet égard, la consultation en cours doit également tenir compte des conclusions du débat du l'avenir du RTE-T, engagé par la publication du Livre vert sur le sujet, le 4 février 2009, ainsi que celui relatif à la cohésion territoriale ouvert par le Livre vert du 6 octobre 2008. La FNTP renvoie sur ces points aux éléments communiqués dans ses contributions respectives du 30 avril 2009 et du 29 janvier 2009.

De même, la réflexion ouverte par la Communication sur la future politique européenne des transports ne peut être menée indépendamment de celle qui va s'engager très prochainement sur les priorités et le cadre budgétaires de l'UE, puis sur les perspectives financières post-2013.

Dans le contexte de pénurie de financements, tant publics que privés, pour les infrastructures d'autres instruments d'action –non financiers-, y compris ceux relevant d'autres politiques sectorielles doivent également être réévalués.

Ces instruments encadrent en effet non seulement les conditions de réalisation des projets mais influencent également la disponibilité des financements publics et privés pour les infrastructures dans les Etats membres.

Enfin, compte tenu de la grande similarité des enjeux, en particulier le caractère stratégique des équipements concernés, l'importance des financements requis, la longue durée de réalisation des travaux et d'exploitation des réseaux et de rentabilisation des investissements, il serait opportun de procéder à une réévaluation globale de la « politique européenne des réseaux » (transports/énergie/télécoms). Dans ce domaine, les conclusions des travaux menés entre 2005 et 2007 par le **groupe de pilotage « RTE »** fixaient des pistes d'action qui n'ont malheureusement été que très partiellement suivies d'effet.

² [COM\(2003\) 690](#) final du 11 novembre 2003 - Une initiative européenne pour la croissance - Investir dans les réseaux et la connaissance pour soutenir la croissance et l'emploi - rapport final au Conseil européen

³ Règlement du Parlement et du Conseil établissant un programme d'aide à la relance économique par l'octroi d'une assistance financière communautaire à des projets dans le domaine de l'énergie adopté le 7 juillet 2009.

Synthèse des principales recommandations de la FNTF :

1) Actualiser les objectifs de 2001-2010

- Construire un système intégré de transports centré sur les objectif de co-modalité/inter-modalité ;
- Réaliser les interconnexions et liaisons multimodales ;
- Optimiser l'exploitation des infrastructures via les TIC.

1.1. Agir sur la durabilité du mode routier

- Adopter et mettre en œuvre rapidement une version ambitieuse de l'Eurovignette III pour favoriser l'autofinancement des infrastructures routières ;
- Améliorer les performances des véhicules et carburants, prendre en compte en amont les enjeux de la voiture électrique pour les infrastructures énergétiques et routières ;
- Intégrer les exigences environnementales dans la fiscalité de l'énergie ;
- Améliorer la conception des infrastructures routières pour contribuer à la performance environnementale du trafic ;
- Développer la recherche et expérimentation dans le domaine de la route durable.

1.2. Renforcer l'attractivité du transport ferroviaire

- Améliorer la qualité des infrastructures et des services : soutenir l'adoption de contrats pluriannuels pour améliorer la qualité des infrastructures ferroviaires et présenter une nouvelle proposition sur les exigences de qualité des services de fret ferroviaire ;
- Promouvoir le fret ferroviaire : établir des objectifs à l'échéance 2020 pour le fret ferroviaire, améliorer la régulation du marché, adopter et mettre en œuvre rapidement une version ambitieuse du règlement « Réseau ferroviaire à dominante fret », soutenue par une gouvernance ouverte et des corridors ;
- Présenter un plan intégré d'écologisation des transports ferroviaires, assorti de propositions législatives concrètes, en particulier une proposition de directive relative à la prise en compte des coûts externes environnementaux dans les redevances ferroviaires.

1.3. Intégrer les voies fluviales, ports et autoroutes de la mer

- Développer un plan intégré comportant l'inventaire des ports et liaisons fluviales européens et une évaluation de leur état et de leur potentiel de développement, l'inventaire des besoins de liaisons ports - arrière-pays, et l'analyse des besoins d'adaptation aux changements climatiques ;
- Intégrer les externalités négatives (émissions de NOx et SOx) dans les redevances des navires.

1.4. Optimisation de l'utilisation des infrastructures et logistique : le chantier de la décennie 2010- 2020

- Créer un cadre européen contraignant pour la logistique du transport de marchandises visant à une concentration du trafic par corridors, la promotion de technologies et de pratiques innovantes, la simplification et facilitation des chaînes de transport de marchandises, l'amélioration de la qualité du fret ;
- Renforcer l'action européenne pour planifier les réseaux de plateformes logistiques, soutenir la compétitivité du fret ferroviaire, maritime et fluvial, et moderniser la logistique urbaine ;
- Privilégier les programmes de recherche et d'innovation pour le développement des STI, en agissant également sur la normalisation et la réglementation.

2) Optimiser les instruments d'action nationaux et européens : une utilisation combinée de leviers d'action financiers et non financiers

2.1. Les instruments réglementaires et/ou incitatifs

- Mutualiser les données non sensibles des études d'impact préalables aux projets ;
- Élaborer un outil référentiel commun de cotation des projets, de nature à rationaliser les décisions d'investissements selon une démarche de développement durable (impact socio-économique et environnemental) applicable aux financements communautaires intra et extra européens ;
- Mettre en place une « gouvernance tripartite » au sein d'un groupe de suivi européen des décisions d'investissement, composé de représentants des institutions européennes, des partenaires sociaux européens, et des ONG concernées ;
- Permettre l'autofinancement des infrastructures à fiscalité constante, en privilégiant la tarification de l'utilisation des infrastructures, tout en évaluant d'autres options cohérentes avec les instruments économiques nationaux en vigueur ou en projet ;
- Établir des « structures de gestion transfrontalières » pour les **infrastructures d'intérêt local** dans le cadre des GECT ;
- Etablir un cadre juridique permettant la mise en place de gestionnaires européens pour permettre enfin la réalisation des **projets d'intérêt européen transfrontaliers**.

2.2. Les règles qui influencent directement ou indirectement les investissements en infrastructures:

- Établir un cadre européen approprié (communication interprétative) pour maximiser les potentialités des PPP contractuels ;
- Veiller à l'équilibre entre régulation financière et maintien de la capacité de financement des projets ;
- Adapter les normes comptables aux réalités des entreprises ;
- Mobiliser les investisseurs de long terme sur le financement des infrastructures ;
- Favoriser l'orientation de l'épargne à long terme des particuliers vers le financement socialement responsable des infrastructures.

2.3. Les cofinancements communautaires directs

- Mettre effectivement en œuvre « l'approche intégrée des réseaux transeuropéens » ;
- Adopter un « Schéma Européen des Infrastructures », incluant une évaluation préalable globale du « patrimoine européen » en matière d'infrastructures, et dont une composante serait le « Schéma Européen des Infrastructures de Transports » (SEIT) ;
- Évaluer la faisabilité d'un Fonds spécifique pour les infrastructures de transports ou d'un Fonds global « croissance durable » permettant de contribuer à la réalisation des objectifs du paquet « énergie-climat » ;
- Confier la gestion opérationnelle de ce fonds global à l'Agence exécutive RTE-T.

À défaut :

- Augmenter le budget du RTE-T ;
- Acheter en priorité les 30 projets prioritaires du RTE-T tout en anticipant sur les besoins d'interconnexions et de liaisons intermodales permettant d'optimiser leur impact ;
- Revoir les règles de non cumul des financements communautaires.

I Vers un système intégré de transports. Co-modalité et priorités par mode : Actualiser les objectifs de 2001-2010

La notion de co-modalité, telle que définie lors de la révision à mi-parcours du Livre blanc de 2006⁴, conserve toute sa pertinence à travers le « système intégré » décrit par la Commission dans son document de consultation.

Elle est alors définie comme « le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison, (qui) débouchera sur une utilisation optimale et durable des ressources ». Il s'agit d'« optimiser le potentiel que recèle chaque mode de transport pour atteindre les objectifs de systèmes de transport propres et efficaces »

Dans son document de consultation du 17 juin 2009, la Commission reconnaît que l'objectif de transfert modal fixé en 2001, en particulier de la route vers le rail, n'a pas été atteint même si le déclin du transport ferroviaire a pu être stoppé (la part modale du fret ferroviaire se situe au même niveau en 2007 qu'en 2001, à 10,7%).

Concernant les projections pour l'avenir, l'étude TRANSvisions⁵, commanditée par la Commission dans le cadre des travaux préparatoires au Livre blanc 2010-2020, révèlent les grandes tendances du transport par mode sur la base de différents scénarii à l'horizon 2050.

Cette étude conclut que le trafic global de passagers (mesuré en passagers par km) à l'origine et à destination de l'UE-27 poursuivra sa progression dans les proportions actuelles. Le trafic routier devrait conserver sa position dominante, en perte marginale au profit du rail. Le transport de marchandises (mesuré en tonnes par km) à l'origine et à destination de l'UE-27 devrait également poursuivre sa progression mais l'élasticité au regard de la croissance du PIB dépend des différents scénarii mis en œuvre et des mouvements considérés (transports intérieur ou transfrontalier). Le trafic maritime tant à courte distance qu'à longue distance devrait également se développer, en liaison avec le développement de plateformes de transbordement et de ports secondaires dans l'arrière pays.

Il apparaît donc que, pour réaliser le système intégré de transports préconisé par la Commission, des actions adaptées à chaque mode s'avèrent nécessaires, ceci parallèlement à la réalisation des interconnexions et liaisons multimodales encore insuffisantes et à l'optimisation de l'exploitation des infrastructures via les TIC.

1 - Intégrer le mode routier dans un système de transports durables

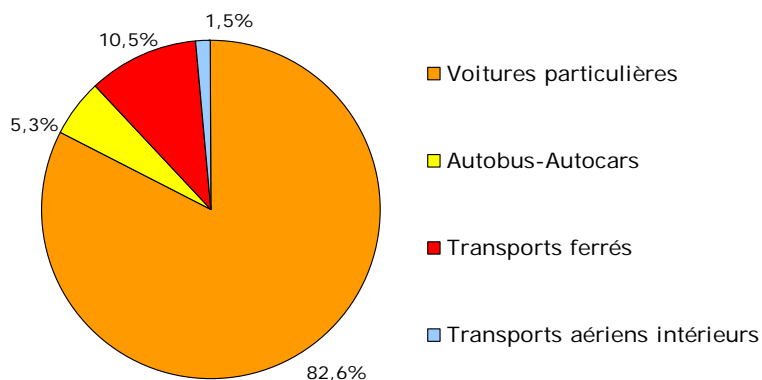
a) Le mode routier restera incontournable sur la période 2010-2020

Si les territoires des 15 « premiers » Etats membres de l'Union sont globalement bien desservis en réseaux routiers, les 12 derniers pays adhérents présentent encore des besoins importants qui sont d'ailleurs financés prioritairement dans le cadre des perspectives financières 2007-2013, et par la BEI.

Toutes les études prospectives confirment que le transport routier demeure indispensable tant pour les personnes que pour le fret, en raison de sa capacité à desservir intégralement les territoires. Et la route constitue souvent le mode disponible et le moins coûteux que sur les courtes distances.

En France, la route représentait près de 90 % du transport de voyageurs en 2007. Une augmentation d'un tiers de la capacité du transport ferré suscite un transfert modal route-fer limité,

Répartition modale du transport de voyageurs en France
(en voyageurs.km)



Sources : Rapport CCTN sur 2007 MEEDDAT/SOeS

⁴ COM(2006) 314 du 22 juin 2006 – Communication de la Commission « Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent - Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 »

⁵ TRANSvisions final Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon, Mars 2009

à 4 %, comme on a pu l'observer les 3 dernières années.

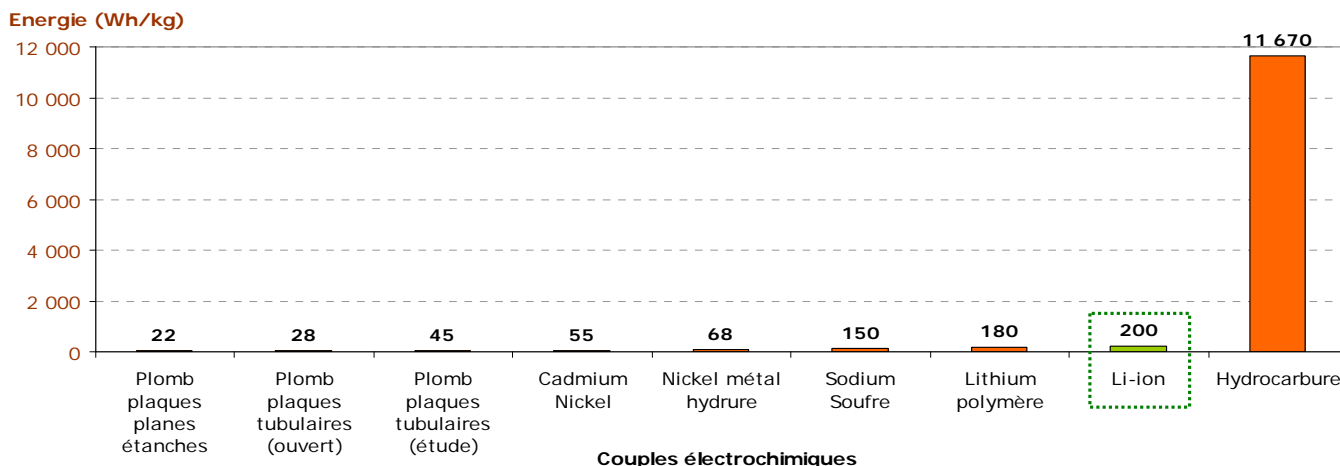
Plus de 75 % des transports routiers de marchandises sur le territoire de l'UE s'effectuent sur des distances inférieures à 200 km. En France, les produits les plus concernés par la demande de transport routier parcourent entre 50 et 200 km en moyenne et il ressort d'une étude de l'Institut National de Recherche dans les Transports et la Sécurité que 80 % des envois acheminés par la route comptent pour moins de 2 tonnes.

b) Le mode routier doit contribuer aux objectifs du « paquet énergie-climat »

Le phénomène de la congestion des réseaux routiers, qui affecte toutes les grandes villes de l'UE, est au centre des débats sur la proposition de directive Eurovignette III. La congestion a été intégrée dans les « externalités » de l'assiette de l'Eurovignette, afin de moduler le coût du péage / redevance durant les périodes de pointe. **La FNTP tient à rappeler son soutien à cette proposition dès lors qu'elle permet de participer au développement des infrastructures de transport, dans le sens de l'autofinancement du secteur préconisé par la Commission.**

Parallèlement l'Union européenne a entrepris une action déterminée pour améliorer la performance environnementale des véhicules et des carburants, y compris par un soutien financier important à la recherche et au développement technologique. Le développement de la voiture électrique est l'un de ses enjeux.

Voiture électrique : Capacité de stockage d'énergie des couples électrochimiques et hydrocarbures (en Wh / kg)



A cet égard, l'enjeu d'adaptation à la voiture électrique dépasse de loin l'industrie automobile. Par exemple, l'intérêt du moteur électrique en termes d'émissions de CO2 dépend intégralement du « mix électrique » que visera collectivement l'Union européenne. Les meilleurs résultats seront bien sûr en prenant en compte les atouts et faiblesses respectifs des sources d'énergie (coût, intermittence, question des déchets) et d'une adaptation profonde du réseau électrique à la transition vers la voiture électrique : augmentation de la production, interconnexion des réseaux, compétitivité, réseaux intelligents, etc.

Outre la recherche sur les véhicules, de nouvelles propositions sont également attendues en matière de fiscalité de l'énergie.

Par ailleurs, la contribution des infrastructures routières à la réduction des émissions est trop souvent sous-estimée. En effet, des aménagements dans la conception même des routes (leur tracé, par exemple) ou des revêtements routiers peuvent également participer sensiblement à la réduction de la consommation de carburants et des émissions. Dans ce domaine, la FNTP a développé des actions proactives envers ses adhérents (base de données des bonnes pratiques,

démarche RSE, outil de mesure des émissions de CO₂ OMEGA TP) mais aussi en direction des donneurs d'ordres pour renforcer l'action du Secteur dans ce domaine.

Au niveau de l'Union européenne, il est indispensable d'intensifier la recherche, l'expérimentation, l'évaluation de ces pratiques pour que la route puisse jouer son rôle essentiel de garantie de la mobilité dans un développement économique et social durable.

2 - Agir sur l'attractivité du transport ferroviaire

a) Améliorer la qualité du service d'infrastructure

L'objectif de revitalisation du secteur ferroviaire figure au nombre des priorités énoncées dans le Livre Blanc sur les transports de 2001. En trois vagues successives, la Commission a mis en place un nouveau cadre de régulation européen pour les transports ferroviaires.

Les consultations menées par la Commission ont pourtant révélé des préoccupations dans les domaines du financement durable des infrastructures existantes, de la qualité du service d'infrastructure et des moyens permettant d'améliorer les performances des gestionnaires. En effet, la législation actuelle en vigueur vise la qualité du service d'infrastructure mais ne fixe aucune obligation sur son contrôle.

Les États membres peuvent choisir de remplir cette obligation au moyen de mesures réglementaires et/ou de contrats pluriannuels, conclus pour une période de trois ans minimum. Or, la situation concernant les contrats pluriannuels varie fortement d'un État membre à l'autre. La moitié d'entre eux ne les utilisent pas ni n'envisagent de le faire.

Compte tenu de la grande vétusté des infrastructures ferroviaires dans de nombreux États membres, la FNTF marque son soutien à l'adoption de contrats pluriannuels relatifs à la qualité de l'infrastructure tels que recommandés dans la communication du 3 février 2008⁶.

La FNTF encourage également la Commission à présenter une nouvelle proposition sur les exigences de qualité applicables aux services de fret ferroviaire, après le retrait de la proposition consacrée à ce sujet, en raison de à l'opposition du législateur à toute obligation législative dans les relations contractuelles entre opérateurs, gestionnaires et clients⁷.

b) Maintenir le soutien privilégié au fret ferroviaire

L'ensemble du fret européen est touché par la crise mais le cas français (effondrement du trafic et déficit abyssal) est particulièrement inquiétant. Dans ce contexte, les engagements fixés en France par le « Grenelle de l'environnement » sont particulièrement ambitieux :

- augmenter la part du fret ferroviaire de 25 % d'ici à 2012 parallèlement au développement d'un réseau ferroviaire spécialisé ou à dominante fret d'ici à 2025, incluant les massifs montagneux et les contournements urbains ;
- définir des sillons, le cadencement et les priorités de circulation, ouvrir des sillons aux opérateurs du transport combiné ;
- mise en place d'une autorité de régulation ;
- renforcement du transport combiné par la mise en place de trains longs sur les deux axes nord-sud et le développement des capacités sur l'axe atlantique après mise en service de la LGV ; parallèlement au renouvellement du système d'aide au transport combiné.

Ces objectifs s'inscrivent de façon cohérente dans les orientations de la politique européenne des transports et les engagements du « paquet énergie-climat » entérinés sous présidence française de l'Union. **À cet égard, la FNTF se félicite de l'accord politique trouvé au Conseil le 11 juin 2009 sur la proposition de règlement instaurant un réseau ferroviaire à dominante fret.** Cet accord, qui doit encore être confirmé par le Parlement européen, **identifie huit corridors à dominante fret.**

⁶ [COM\(2008\) 54](#) du 6 février 2008 « Contrats pluriannuels concernant la qualité de l'infrastructure ferroviaire »

⁷ [COM\(2008\) 536 du 8 septembre 2008](#) – Communication de la Commission « [La qualité des services de fret ferroviaire](#) »

Selon l'accord trouvé au Conseil des Ministres, il devrait revenir au Conseil d'Administration de chaque corridor d'évaluer la priorité à accorder au fret selon les besoins du marché et du transport de passager.

La FNTF se réjouit de cette avancée dans la mesure où ce règlement permettra d'améliorer la visibilité des investissements dans les capacités de fret ferroviaire pour les entreprises. Elle doute toutefois de l'intérêt de délimiter a priori la liste des corridors, et déplore leurs délais de mise en place. La FNTF regrette les restrictions prévues dans la gouvernance des corridors, en particulier l'exclusion des transporteurs autres que les entreprises ferroviaires, tels que les commissionnaires ou les opérateurs portuaires, des Conseils d'Administration des corridors.

c) Intégrer les coûts externes du transport ferroviaire

Conformément la Directive [2001/14/CE](#) du 26 février 2001 modifiée, concernant notamment la tarification de l'infrastructure ferroviaire, les régimes de tarification mis en place à l'échelle européenne doivent ménager des conditions de concurrence équitables entre les divers modes de transport.

La FNTF regrette cette condition posée au lancement d'une réflexion approfondie sur les coûts environnementaux du transport ferroviaire à l'échelle européenne ; condition qui -de fait- peut conduire à fausser la concurrence entre les modes routier et ferroviaire lorsqu'ils se trouvent en concurrence sur une liaison. En effet, le blocage constaté au sein du Conseil sur les modalités d'une tarification du transport routier de marchandises intégrant les coûts externes (proposition de directive « Eurovignette III ») empêche toute avancée sur cette approche pour le mode ferroviaire.

Comme l'a constaté le Parlement européen dans sa résolution du 11 mars 2009 sur la communication « Écologisation des transports »⁸, les initiatives dans ce domaine sont assez décevantes : les « suggestions n'ont débouché que sur la présentation d'une communication sur l'internalisation des coûts externes, pour tous les modes de transport, et une communication sur la réduction du bruit ferroviaire, ainsi qu'une proposition concrète de législation visant à réviser les péages pour les véhicules utilitaires lourds » (considérant B).

La FNTF estime que l'intégration des coûts externes dans les transports doit être menée au même rythme dans les secteurs routier et ferroviaire. A cet égard,, il ne faut pas négliger les coûts environnementaux indirects du rail, qui sont notamment liés au mix électrique européen, composé à 54 % de sources fossiles en 2006 (30 % de charbon).

C'est pourquoi la FNTF appelle également la Commission à présenter un « **un plan intégré d'écologisation des transports, assorti de propositions législatives concrètes** », en envisageant, dans un premier temps, une proposition de directive relative à la perception de redevances modulées en fonction du niveau sonore pour les locomotives et wagons.

3 - Intégrer les voies fluviales, ports et Autoroutes de la mer :

Le développement du trafic via les voies fluviales et maritimes et ports européens supposera encore une action volontariste au niveau européen au cours de la prochaine décennie.

S'agissant du transport fluvial, le Conseil avait recommandé, dans ses conclusions des 8 et 9 juin 2006, la désignation **d'un coordinateur européen chargé de faciliter la mise en œuvre des projets prioritaires n° 18 (Axe fluvial reliant le Rhin au Danube) et n° 30 (Canal fluvial Seine-Escaut) des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T).** La nomination de Karla Peijs en septembre 2007 a effectivement démontré l'opportunité de cette approche qui permet de confier des missions ad hoc à des personnalités reconnues de par leur mandat, statut et compétences personnelles. Elle gagnerait donc à être systématisée sur des liaisons clairement identifiées du RTE-T.

⁸ COM(2008)0433) du 8 juillet 2008

S'agissant des ports, l'annonce de lignes directrices consacrées à leur développement est également bienvenue. La fiabilité du réseau de voies navigables et la mise à disposition de ports intérieurs multifonctionnels sont les conditions déterminantes pour assurer un développement effectif du trafic. **Il serait utile de développer un plan intégré à l'échelle européenne comportant l'inventaire des infrastructures en matière de réseaux européens de voies navigables, et une évaluation de leur entretien et autres améliorations à apporter.**

Par ailleurs, comme le souligne la Commission dans son document de consultation, **le trafic fluvial et maritime est également concerné par les enjeux du changement climatique en agissant sur ses causes** (les émissions de NOx et de SOx des navires) **mais aussi sur ses effets** (vulnérabilité des infrastructures côtières).

De plus, en dépit de l'importance de ces routes alternatives et de l'intérêt formellement marqué au niveau européen, le développement des Autoroutes de la Mer dépend largement de l'initiative des Etats Membres et ne prend pas encore suffisamment en compte la nécessité d'associer les ports d'intérêt européen dans l'arrière-pays, dans une optique de durabilité (développement de canaux navigables et liaisons ferroviaires), au même titre que d'autres ports régionaux.

D'une manière générale, le développement du transport maritime et fluvial ne peut pas être conçu séparément des transports terrestre et aérien. La liaison avec l'arrière-pays est essentielle pour l'attractivité des ports. Il est donc indispensable d'établir une interconnexion entre les ports, les plateformes logistiques intérieures et les « ports secs ».

Comme indiqué dans la Communication du 18 octobre 2007, l'enjeu pour l'avenir sera donc d'évaluer l'opportunité d'intégrer l'amélioration de la performance des ports et des liaisons avec l'arrière pays dans la prochaine révision de la politique du RTE-T, et plus largement la future politique des transports.

4 - Optimisation de l'utilisation des infrastructures et logistique : les chantiers de la prochaine décennie

En février 2006, la Commission a publié un document de consultation sur la logistique intermodale⁹. **Les débats qui ont suivi ont montré un soutien important à la création d'un cadre européen pour la logistique du transport de marchandises.**

Les initiatives présentées le 18 octobre 2007 sont pourtant restées largement non contraignantes :

- un plan d'action sur la logistique du transport de marchandises¹⁰, qui suggère une série d'actions visant à promouvoir la gestion du fret et du trafic, la qualité durable et l'efficacité, la simplification des processus administratifs, la révision des normes de chargement et l'examen, en vue d'une éventuelle révision, de la directive 96/53/CE relative aux dimensions et aux poids des véhicules ;
- une communication sur un réseau ferroviaire à priorité fret¹¹, en vue d'améliorer la compétitivité du fret ferroviaire (finalement concrétisée par la proposition de règlement instaurant un réseau ferroviaire à dominante fret déjà mentionné).
- une communication sur une politique portuaire européenne¹².

Les objectifs affichés alors conservent aujourd'hui toute leur validité :

- **concentration sur des corridors**, y inclus ceux qui relient les chaînes de transport de et vers les pays voisins et outre-mer ;
- **promotion de technologies et de pratiques innovantes** dans les infrastructures, les moyens de transport (véhicules, wagons et navires) et la gestion du fret ;
- **simplification et facilitation des chaînes de transport** de marchandises ainsi que des procédures administratives y afférentes ;
- **amélioration de la qualité et donc de la compétitivité du fret.**

Mais il est clair que les moyens d'action devraient être plus contraignants pour ne pas établir à nouveau les mêmes constats dans 10 ans.

⁹ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

¹⁰ COM(2007) 607 du 18 octobre 2007.

¹¹ COM(2007) 608 final.

¹² COM(2007) 616 final.

a) La logistique et le système intégré de transports

Le système intégré envisagé par la Commission ne peut se réduire à la promotion du transport combiné. En effet, il est admis que le transport combiné n'est économiquement pertinent que sur des distances de transport importantes (supérieures à 500 km) et entre de gros centres de production et de consommation.

Le transport combiné n'apparaît donc pas comme une réponse globale à un transfert général de trafic de la route vers le rail. Il est inefficace pour soulager la circulation au sein des agglomérations qu'il dessert même si -en limite de celles-ci il peut réduire le trafic de façon limitée. Compte tenu de son coût pour la collectivité, sa mise en œuvre doit faire l'objet d'une évaluation d'impact socio-économique dans chaque cas spécifique.

Compte tenu de cette évaluation d'impact socio-économique, la logistique doit intervenir en support des interconnexions entre les modes les plus pertinents pour chaque liaison. Parmi les leviers d'action possibles, il serait opportun de renforcer l'action européenne pour :

- planifier les réseaux de plateformes logistiques**
- soutenir la compétitivité du fret ferroviaire, fluvial et maritime**
- moderniser la logistique urbaine.**

b) Le déploiement des « transports intelligents » : un soutien privilégié via les politiques et les financements de la R&D

La Commission a entrepris de rationaliser l'action communautaire en présentant un « Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe »¹³, accompagné d'une proposition de directive-cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport¹⁴.

L'opportunité d'une action commune sur les applications de pointe utilisant les TIC pour optimiser l'ensemble des modes de transport n'est pas contestée.

En particulier dans le domaine routier, le Secteur défend le déploiement de technologies de d'information, communication, navigation et positionnement des véhicules de nature à assurer une meilleure gestion du trafic.

En pratique, des programmes essentiels sont d'ores et déjà financés sur la ligne budgétaire RTE-T sur la période 2007-2013, par exemple :

- l'ERTMS** (système de gestion du trafic ferroviaire, doté de 500 millions d'euros)
- le RIS** (système d'information fluviale, 50 millions)
- Galileo** (navigation par satellite, 190 millions)

Ces applications n'auraient certainement pas vu le jour sans un soutien financier européen substantiel.

Par ailleurs, le Rapport du « groupe de pilotage RTE » de 2007¹⁵ avait effectivement relevé l'opportunité d'intégrer les investissements dans les STI dès le début de la programmation des nouveaux projets en matière de RTE-T.

On peut toutefois mettre en doute l'opportunité d'amputer les lignes budgétaires dédiées aux infrastructures matérielles en tant que telles des montants nécessaires au déploiement des STI, tel qu'envisagé par la Commission.

Il est en effet plus approprié de soutenir le développement de ces applications via des politiques et financements dédiés à la R&D aux niveaux national et européen. Ce soutien,

¹³ COM(2008)0886 du 16 décembre 2008

¹⁴ COM(2008)0887

¹⁵ COM(2007) 135 du 21 mars 2007 sur une approche intégrée en matière de réseaux transeuropéens (transports, énergie et télécommunications

assorti au jeu du marché, sont en effet de nature à faire émerger les technologies réellement compétitives.

Leur déploiement au sein de l'UE pourrait ensuite être assuré via la normalisation / réglementation européenne.

II Optimiser les instruments d'action nationaux et européens : une utilisation combinée de leviers d'action financiers et non financiers

Comme le relève l'étude TRANSvisions la mise en œuvre de la politique des transports repose sur une combinaison d'instruments :

- soutien à la R&D
- réglementaires
- économiques
- financiers.

Le Parlement européen constate également, dans sa résolution du 11 mars 2009 sur la communication « Écologisation des transports »¹⁶, « *que (l)es signaux au niveau des prix ne suffiront pas à eux seuls à modifier les comportements des utilisateurs s'ils ne disposent pas des alternatives nécessaires (véhicules plus propres, autres transports, etc. (...))* » « *l'internalisation (des coûts externes) doit s'intégrer dans une politique plus globale pour promouvoir la co-modalité et un système de transport durable et que cette politique doit inclure en outre la promotion de la recherche, le financement des infrastructures, l'ouverture des marchés et la normalisation.* »

Dans le domaine des transports, l'UE dispose d'une « boîte à outils ». **Ses instruments d'action peuvent être distingués selon qu'ils ont ou non un caractère financier.**

Et comme le reconnaît la Commission dès 2003 « *l'expérience tirée des projets d'infrastructure d'Essen sélectionnés en 1994 et des projets en cours financés par la BEI et les fonds structurels montre que les facteurs non financiers peuvent souvent être des freins plus puissants pour la viabilité et l'attrait de projets déterminés que le manque de financement actuel* »¹⁷.

Avec les progrès de l'intégration européenne et dans le contexte particulier de la crise économique, financière et environnementale, **il est encore plus indispensable de considérer les interactions croissantes entre les politiques communautaires, en particulier celles de l'environnement et de la cohésion territoriale, qui conditionnent finalement l'émergence d'une « politique des transports intégrée ».**

De plus, d'autres règles et compétences communautaires influencent également la capacité des acteurs publics et privés nationaux et locaux à investir dans les infrastructures de transports.

1 - Les instruments « non financiers »

Les instruments réglementaires et/ou incitatifs :

a) Les instruments qui relèvent du marché intérieur des transports

Comme développé dans la première partie de cette contribution, des actions législatives ciblées par mode de transport, **en particulier sur la qualité des services d'infrastructures, et y compris en matière de logistique, seront indispensables sur la décennie 2010-2020.**

Le marché européen des transports est en effet loin d'être totalement « intégré » et optimisé, en tenant compte des exigences de service public et d'accessibilité qui lui sont spécifiques.

A ce sujet, **la FNTF s'interroge sur le concept de « structures de gestion transfrontalières » envisagées dans le document de consultation de la Commission (Point 83), en liaison avec le développement des PPP dans le domaine de la logistique.** Cette approche paraît tout à fait bienvenue mais il serait souhaitable d'en préciser la forme juridique.

¹⁶ COM(2008)0433) du 8 juillet 2008

¹⁷ Extraits de [COM\(2003\) 690](#) final du 11 novembre 2003 - Une initiative européenne pour la croissance - Investir dans les réseaux et la connaissance pour soutenir la croissance et l'emploi - rapport final au Conseil européen

– S’agissant des réseaux transfrontaliers d’intérêt local ou régional, le groupement européen de coopération territoriale (GECT) pourrait constituer un instrument approprié. Les expériences menées dans le cadre des euro-districts européens constituent une concrétisation essentielle de l’identité régionale transnationale et un symbole fort de l’intégration européenne dans le domaine des « industries de réseau ».

- Cette approche mérite également des approfondissements en ce qui concerne la réalisation de projets d’intérêt européen transfrontaliers.

L’expérience acquise en 60 ans de politique commune des transports démontre qu’il est temps de réfléchir à l’établissement d’un cadre juridique pour les « gestionnaires européens d’infrastructures » de ces projets, dont l’intérêt « supérieur » européen implique une nouvelle gouvernance.

L’approche bilatérale actuelle, reposant sur la coordination des engagements nationaux, a montré ses limites. Même lorsqu’elle mène à l’établissement d’une structure commune, cette approche bilatérale aboutit à des résultats décevants dans la réalisation des projets d’intérêt européen. On observe, en effet :

- des mandats restrictifs et limités dans le temps, ce qui peut détourner l’attention des acteurs du projet lui-même ;
- un certain flou dans l’exercice effectif des compétences ;
- un « dédoublement » des procédures ;
- une dépendance excessive à deux contextes et calendriers politiques nationaux ;
- la manifestation d’intérêts divergents, en dépit d’une volonté de coopération sincère ;
- **et surtout, une délimitation sous-optimale des sections internationales.**

L’établissement d’une maîtrise d’ouvrage européenne de ces projets, améliorerait non seulement la « cohérence interne » du projet transfrontalier, mais assurerait aussi sa « cohérence externe » en l’insérant dans le processus d’interconnexion des réseaux nationaux.

b) Les instruments qui relèvent de la politique de l’environnement

➤ Les études d’impact préalables et la cotation des projets d’infrastructures

En matière de projets d’infrastructures, la législation européenne de l’environnement fixe d’ores et déjà un cadre clair dans lequel les grands projets doivent être réalisés. Les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport s’y réfèrent explicitement¹⁸. Chaque nouveau programme relevant des réseaux transeuropéens doit être soumis à une analyse stratégique d’impact environnemental¹⁹ et chaque projet doit faire l’objet d’une évaluation distincte²⁰.

Tout projet pris individuellement doit respecter la législation communautaire concernant le bruit, l’eau et la protection de la flore et de la faune²¹. Dans ce contexte, si aucune des pistes de substitution à un projet déclaré d’utilité publique ne constitue une solution optimale et conforme avec la législation communautaire, des mesures compensatoires peuvent être adoptées et permettre ainsi la réalisation du projet tout en compensant l’impact négatif éventuel.

¹⁸ Décision no 884/2004/CE, art. 8.

¹⁹ Évaluation environnementale stratégique (EES) — Directive 2001/42/CE relative à l’évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l’environnement.

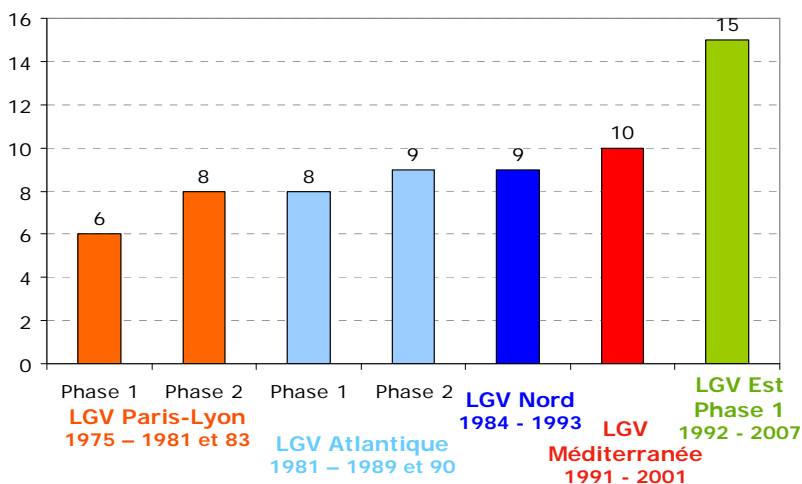
²⁰ Évaluation des incidences sur l’environnement (EIE) — Directive 85/337/CEE, modifiée par les directives 97/11/CE et 2003/35/CE, concernant l’évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l’environnement.

²¹ Directive « Oiseaux » (79/409/CEE), directive « Habitats » (92/43/CEE) et directive-cadre sur l’eau (2000/60/CE).

Dans les conditions actuelles, ces dispositions -dont la nécessité n'est pas contestée -contribuent à l'allongement de la durée de réalisation des grands projets d'intérêt européen.

Délai de réalisation des LGV en France

(en nombre d'années. de la prise de décision à la mise en service)



La FNTF regrette l'absence d'exploitation de l'expérience tirée des études d'impact déjà en vigueur, en particulier l'absence de mutualisation des données non sensibles du point de vue concurrentiel. L'exploitation de ces données pourrait en effet réduire sensiblement les coûts et les délais des études préalables sur des projets similaires tout en maximisant les bénéfices d'un point de vue environnemental.

Dans son document de consultation, la Commission évoque la possibilité de renforcer l'évaluation préalable des projets d'investissement (Points 45 & 65) sur la base de l'expérience acquise dans l'application de ces directives, pour envisager une évaluation entre modes et éventuellement par pays sur la base d'indicateurs communs.

Selon le document de consultation, ces indicateurs pourraient porter -au départ- sur le **trafic et la congestion**. Ils permettraient de procéder à une analyse coûts-bénéfices des projets sur une base comparable en intégrant les facteurs pertinents : **impacts sociaux-économiques, contribution à la cohésion territoriale et à la capacité globale du réseau.**

La FNTF est impliquée dans des travaux menés en France sous l'égide du MEEDDM dans le cadre du Schéma National des Infrastructures (SNIT).

Il s'agit de produire une grille de cotation sociale, environnementale et économique pour les futures grandes infrastructures sur la base de l'existant.

Aussi, la FNTF est tout à fait favorable au développement d'un outil référentiel commun au niveau européen, de nature à rationaliser les décisions d'investissements conformément aux objectifs de développement durable.

Un tel référentiel constituerait en effet un instrument efficace de réduction des coûts d'investissements et de satisfaction des objectifs du « paquet énergie-climat » au sein de l'UE.

De plus, intégré dans les règles d'attribution des cofinancements accordés par l'UE aux pays tiers, il contribuerait également à la réalisation de ces engagements au niveau mondial.

En effet, outre leur impact positif sur les comportements des citoyens et des entreprises européennes, les instruments économiques incitatifs peuvent contribuer, par des opportunités de financement, à la réalisation des objectifs du « paquet énergie-climat ».

Les données, aujourd'hui disponibles, sur l'impact des projets d'infrastructures portent essentiellement sur leurs retombées « socio-économiques », et moins sur leur bilan environnemental.

C'est pourquoi, la FNTF recommande qu'une priorité soit accordée à ce dernier volet dans la perspective de l'établissement d'un référentiel global de développement durable.

Concernant l'évaluation des projets d'infrastructures, une première « Grille d'analyse multicritères des grands projets d'infrastructure », en date du 18 mai 2009 a été examinée en France dans le cadre du Schéma National des Infrastructures (SNIT),

Par ailleurs, la loi française « Grenelle 1 » adoptée le 23 juillet 2009 comporte, en son article, 17 une énumération de critères d'évaluation, par priorité, qui constitue une base intéressante de discussion au niveau européen :

- le solde net d'émissions de gaz à effet de serre induites ou évitées par le projet rapporté à son coût ;
- l'avancement d'autres projets et les perspectives de saturation des réseaux concernés ;
- la performance environnementale (lutte contre le bruit, effet de coupure, préservation de la biodiversité...) ;
- l'accessibilité multimodale, le développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles ;
- l'amélioration de l'efficacité, de la sécurité et de la cohérence du système de transport existant ;
- la réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale.

L'établissement d'un tel référentiel commun va de pair avec l'aménagement des règles de gouvernance.

- *La gouvernance et la participation des acteurs socio-économiques à l'évaluation des projets d'investissements*

La FNTF recommande, la mise en place d'une « gouvernance tripartite » au sein d'un groupe de suivi européen composé de représentants :

- des institutions européennes : Commission, Parlement européen, experts mandatés par les Etats membres mais aussi du Comité des régions et du Comité économique et social européen ;
- des partenaires sociaux européens, y compris les organisations professionnelles européennes ;
- des ONG concernées.

Ce groupe de suivi devrait être impliqué dans l'élaboration du référentiel évoqué afin de rationaliser les multiples travaux en cours et modèles disponibles.

- *Les dispositifs de consultation publique*

Comme le souligne la Commission dans son document de consultation, les dispositifs de consultation publique prévus par les réglementations européennes et nationales sont également de nature à faciliter l'acceptabilité des projets d'infrastructures et leur réalisation. Dans ce domaine, il est nettement préférable d'avoir des dispositifs de consultation efficaces a priori plutôt qu'une multiplication des recours a posteriori. La convention d'Aarhus de 1998 et ses déclinaisons communautaires²² et nationales permettent la mise en œuvre procédurale de l'accès à l'information environnementale, de la participation du public ainsi que de son accès à la remise en cause juridictionnelle des décisions sur fondement environnemental.

²² Décision 2005/370/CE du Conseil, du 17 février 2005, relative à la conclusion au nom de la Communauté européenne, de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.

information : directive 2003/4/CE
participation : directive 2003/35/CE

c) L'encadrement des instruments « économiques » incitatifs, notamment tarifaires

Dans le domaine des transports, et comme déjà indiqué en première partie, la FNTF tient à rappeler l'exigence préalable d'un traitement équilibré de l'ensemble des modes de transport.

La FNTF recommande d'évaluer en priorité des options cohérentes avec les instruments économiques nationaux en vigueur ou en projet dans les Etats membres

➤ ***L'exemple des contributions « climat »***

En France, les prochains mois pourraient voir la mise en place d'une contribution dite « climat-énergie ». Dans le contexte d'un processus de rééquilibrage global de la fiscalité des collectivités et des opérateurs économiques, elle devrait, à fiscalité constante donc, reporter la charge fiscale du facteur travail, au facteur ressources environnementales.

➤ ***L'option des certificats d'économie d'énergie***

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie fixe des objectifs de performance de réduction de production d'énergie aux opérateurs énergétiques. Organisées sous forme d'unités de valeur, elles peuvent être échangées entre un opérateur excédentaire et un opérateur déficitaire. L'objectif est revu chaque année. En France, le registre des opérations est tenu par la Caisse des Dépôts. Il est envisagé d'élargir ce système aux fournisseurs de combustible, voir aux transporteurs et même aux constructeurs et gestionnaires d'infrastructures de transport.

Même si elle est souhaitable, l'option d'un l'autofinancement « total » des infrastructures via la tarification de l'utilisation des infrastructures –telle que suggérée par la Commission dans son document de consultation– n'apparaît pas réaliste à ce stade au niveau de l'UE. En effet, les débats sur les directives Eurovignette II et III révèlent les conflits récurrents sur les externalités à prendre en compte et le problème de l'affectation des ressources.

Toutefois, compte tenu des engagements pris au titre du « paquet énergie-climat », il faudra bien parvenir à dépasser ces réticences et trouver des options de financement de nature à atteindre les objectifs fixés d'ici 2020. Dans ce domaine, la FNTF privilégie clairement l'approche de l'Eurovignette avec prise en compte des externalités et affectation des ressources pour l'ensemble des modes de transport.

2 - Les règles qui influencent directement ou indirectement les investissements en infrastructures :

La Commission a reconnu, dès 2003 ***« l'importance de la coordination et de faire en sorte que la réglementation en matière de marchés publics et de concessions soit favorable aux projets de grande envergure et encourage les partenariats public-privé, d'obtenir le traitement fiscal et réglementaire approprié des opérations transfrontalières et de capital-risque susceptibles de favoriser ces projets, et de garantir des conditions équitables en termes de simplification de la réglementation en matière d'aides d'État pour les PME qui investissent dans la R&D »***²³.

²³ Extraits de [COM\(2003\) 690](#) final du 11 novembre 2003 - Une initiative européenne pour la croissance - Investir dans les réseaux et la connaissance pour soutenir la croissance et l'emploi - rapport final au Conseil européen

Ni les partenariats public-privé, ni les prêts de la BEI ne peuvent réellement compenser la faiblesse du financement européen et les possibilités limitées des budgets publics à tous les niveaux. Toutefois un cadre approprié peut permettre d'en maximiser les potentialités.

a) Garantir un recours efficace aux PPP contractuels :

L'expérience montre que les grands projets d'infrastructures ont généralement été portés par le secteur privé. Sans être une « solution miracle » à la pénurie de financements publics, ce type de partenariats apparaît effectivement opportun pour des opérations dites « complexes » (mission globale de financement, conception, construction, maintenance et gestion d'ouvrages ou équipements publics et services concourant à des missions de service public). Il importe de ne pas recourir aux PPP pour de « mauvaises raisons », en particulier, le seul « étalement dans le temps » de la dépense publique **sans que l'intérêt économique soit clairement mis en évidence. En effet, un PPP présente avant tout un intérêt économique et doit être utilisé lorsque le secteur privé est plus efficace et plus compétent que la personne publique, et lorsque la contrainte budgétaire décalerait dans le temps la réalisation de l'ouvrage.**

L'Institut français de la Gestion Déléguée a listé cinq « *bonnes raisons* » de recourir à ce type de contrat :

- **Réunir des compétences adaptées pour un même projet**, avec un groupe de partenaires privés ayant développé, chacun dans son domaine de spécialité, des savoir-faire maîtrisés et les technologies opérationnelles les plus élaborées pour répondre à des enjeux complexes.
- **Gagner du temps dans la réalisation d'un ouvrage ou d'un équipement mis à disposition de la collectivité** en s'adressant à un seul groupement responsable du financement, de la conception, de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage.
Le fait de gagner du temps constitue en effet un gain économique : si un ouvrage est construit en moins de temps en PPP qu'en « travaux classiques, alors le PPP aura permis de ne pas perdre cinq ans en valeur de l'ouvrage. A titre d'exemple, le viaduc de Millau a été achevé trois ans après l'achèvement des viaducs qui l'alimentaient. Ces deux viaducs sont restés sans utilité pendant trois ans...
- **Garantir le coût global du projet sur toute la durée** en déterminant à l'avance les échéances de paiement et en identifiant les risques de développement, de coordination, de construction, de financement et de disponibilité, dont tout ou partie est transférée au partenaire privé.
- **Répartir et lisser les charges** de financement, d'exploitation et de maintenance sur toute la durée projet en les annualisant au travers d'un loyer payé au partenaire privé.
- **Valoriser le patrimoine** en préservant sa capacité opérationnelle sur la durée grâce à une maintenance contractuelle et en optimisant les capacités non utilisées des actifs pour développer des activités annexes dont les recettes viennent diminuer le coût pour la collectivité.

Pour que les PPP puissent effectivement constituer un instrument efficace de financement, **la FNTF réitère sa demande –formulée de longue date– pour l'adoption d'une Communication interprétative axée sur ces caractéristiques propres aux PPP contractuels, dont les concessions.**

b) Concilier régulation financière et financement de l'économie réelle

La Commission européenne a annoncé de nouvelles propositions pour réviser la directive « Bâle II », à l'automne 2009.

Les conclusions du Conseil Ecofin du 7 juillet 2009 ont également retenu quatre grandes lignes d'action visant à réduire les effets procycliques de la réglementation financière, à savoir :

- la surveillance des risques systémiques ;
- **la constitution de tampons contracycliques, sous la forme de fonds propres et de provisions ;**
- **l'amélioration des règles comptables;**
- l'établissement d'un cadre sain pour les rémunérations.

Dans le contexte de crise économique et financière, il importe de trouver le juste équilibre entre une nécessaire régulation et le maintien de la capacité du secteur bancaire à garantir le financement de l'économie réelle.

c) Adapter les normes comptables aux réalités des entreprises

Sur la question des normes comptables, la FNTP se félicite de la solution retenue en ce qui concerne l'interprétation IFRIC 12²⁴ pour les normes applicables aux accords de concession.

Elle s'inquiète, en revanche, des options développées dans le document de discussion de l'IASB²⁵ en vue d'un traitement unique pour la reconnaissance des revenus dans le cadre de l'ensemble des contrats passés avec des clients. Les normes IFRS actuelles 11 et 18 se sont en effet appliquées jusqu'à présent à la satisfaction de tous les intervenants.

d) Orienter les placements et l'épargne de long terme vers l'investissement socialement responsable

La FNTP se félicite de la création, en avril 2009, du « Club des investisseurs de long terme », à l'initiative de la BEI, la Caisse française des Dépôts, la Cassa depositi e prestiti, et KfW BankenGruppe. Ces 4 institutions sont par ailleurs impliquées dans la gestion du fonds Marguerite qui soutient de grands projets d'infrastructures. Au cours de l'année 2010, 1,5 milliards d'euros seront ainsi mis au service des transports, de l'énergie et de la lutte contre le changement climatique.

L'Union européenne doit veiller à favoriser l'intervention de ces acteurs, notamment sur le plan réglementaire et comptable.

A cet égard, la crise en cours est l'occasion pour ces fonds de trouver dans les infrastructures un horizon en rapport avec celui de leurs placements, avec des perspectives de revenus réguliers.

Dans les Etats **membres** qui connaissent à la fois un endettement public élevé et un fort taux d'épargne des particuliers, **l'orientation de l'épargne longue vers le financement des infrastructures** constitue également une voie à explorer.

²⁴ Règlement No 254/2009 du 25 mars 2009 (JOUE L 80 26.3.2009)

²⁵ DISCUSSION PAPER Preliminary Views on Revenue Recognition in Contracts with Customers, Décembre 2008

3 - Les cofinancements communautaires directs

Pour les projets du RTE-T, il existe une forme d'incohérence qui nuit à l'efficacité de l'intervention communautaire par ses cofinancements directs.

En effet, quantitativement, comme l'illustrent les cartes suivantes en page 20, les fonds de la politique structurelle demeurent les principales sources d'intervention communautaire pour le cofinancement des projets du RTE-T pour la période 2007-2013, et non, comme on pourrait l'imaginer, la ligne budgétaire RTE-T.

Malgré les efforts de rationalisation dans les interventions de multiples acteurs (DG TREN et désormais Agence du RTE-T pour la gestion opérationnelle, DG REGIO et BEI, chacun avec leurs règles et fonctionnement propres), cette situation conduit déjà, en pratique, à des pertes d'efficacité dans l'intervention de l'UE. De plus, elle est également porteuse de risques pour l'avenir, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur les priorités budgétaires de l'UE à définir.

✓ L'usage de la ligne RTE-T

La FNTF soutient très clairement les options ambitieuses de réforme du RTE-T dans les discussions en cours. Conformément aux éléments déjà communiqués à la Commission dans ce domaine le 30 avril 2009 et en cohérence avec les conclusions du Conseil du 11 juin 2009, **la FNTF estime indispensable de soutenir l'achèvement des projets prioritaires déjà identifiés, tout en assurant les interconnexions et plateformes multimodales nécessaires au fonctionnement d'un réseau européen global optimal.**

Il paraît toutefois douteux d'espérer l'augmentation significative – mais nécessaire à la réalisation de ces objectifs – des sommes allouées au RTE-T dans le cadre des prochaines priorités budgétaires.

✓ Le recours aux Fonds structurels

Sur la période 2007-2013, environ 35 milliards € devraient principalement être investis sur les projets prioritaires au titre du Fonds de cohésion (contre 5 milliards € environ effectivement dédiés aux projets prioritaires pour la ligne RTE-T). Les taux d'intervention incitatifs de ces fonds (jusqu'à 85% contre 10 et 30 % selon le type de projets pour la ligne RTE-T) doivent, en principe, contribuer à faciliter le montage financier des projets, et donc la réalisation de ces ouvrages selon le calendrier prévu dans les orientations sur les RTE-T.

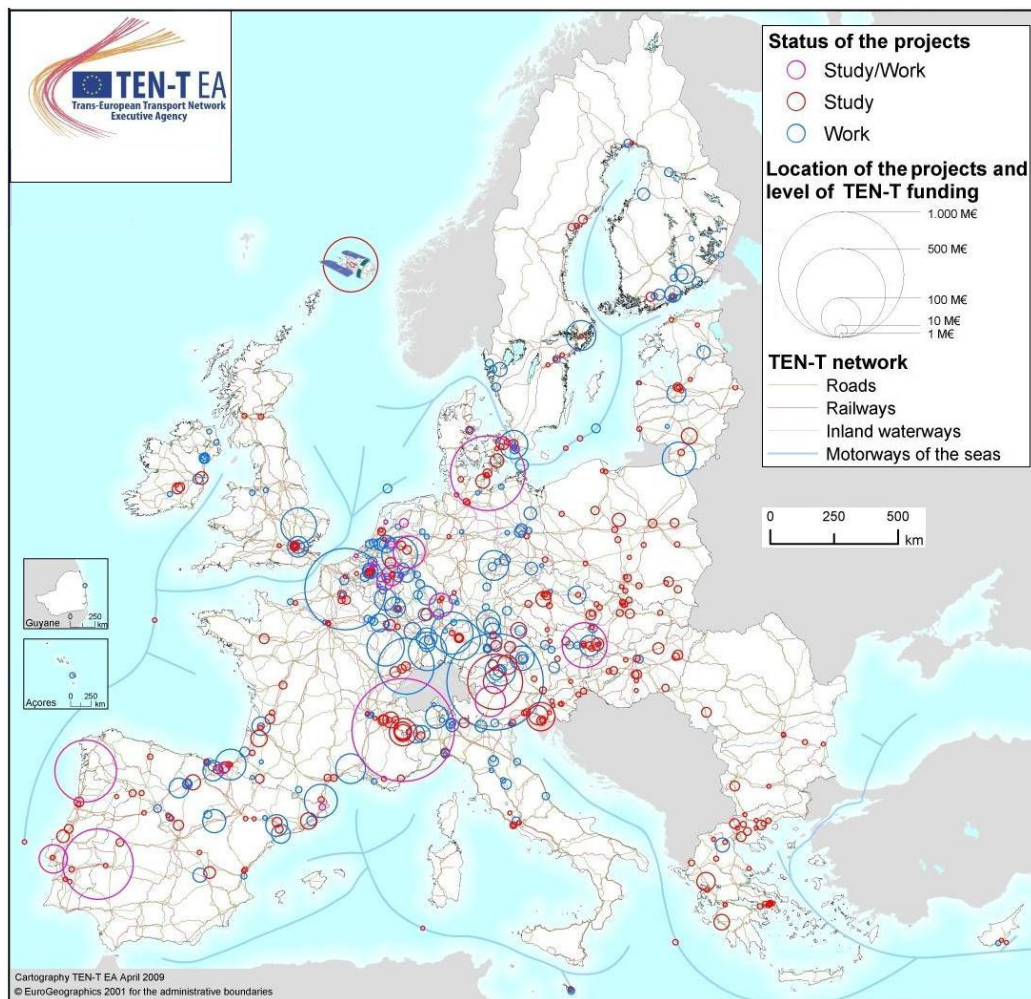
Les Etats membres éligibles au Fonds de cohésion²⁶ ainsi que les régions éligibles à l'objectif Convergence du Fonds européen de développement régional²⁷ sont donc invités à exploiter en priorité ces instruments afin de réaliser les projets prioritaires situés sur leur territoire.

Mais rien n'indique non plus -à ce stade des réflexions- que la politique structurelle européenne pourra bénéficier d'une dotation aussi généreuse et susceptible de compenser la faiblesse de la ligne RTE-T dans le cadre de la prochaine programmation.

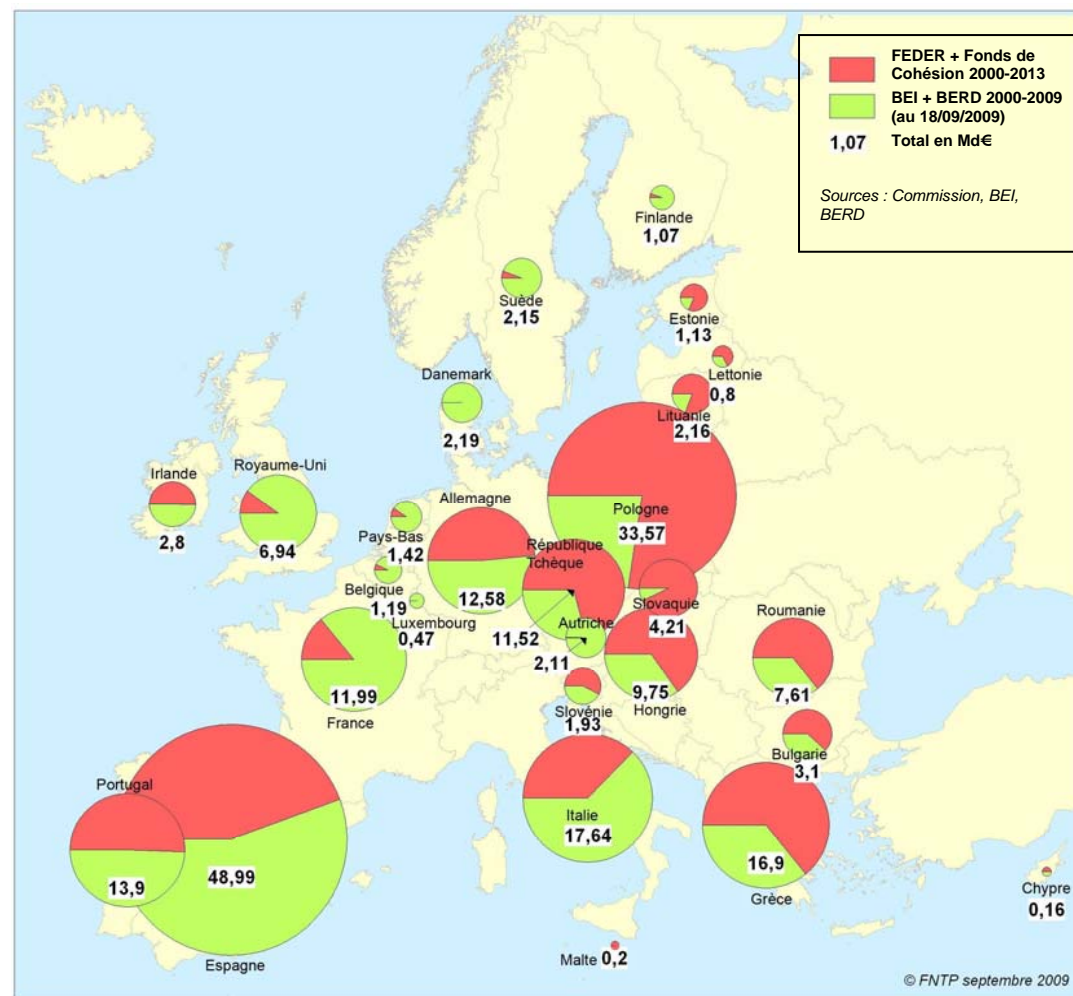
²⁶ Etats membres dont le RNB mesuré en parités de pouvoir d'achat est inférieur à 90 % du RNB moyen de l'UE à 25

²⁷ Régions dont le PIB par habitant est inférieur à 75 % de la moyenne communautaire

Carte 1 : Les projets gérés par l'Agence exécutive RTE-T en avril 2009
à l'exception des projets ITS et ATM
(Le Programme RTE-T correspond à 8 Md€ pour 2007-2013)



Carte 2 : Les investissements dans les transports de la politique régionale, de la BEI et de la BERD sur la période 2000-2013, en Md€
(pour un total de 218,49 Md€)



Organisation enregistrée

Nom : Fédération Nationale des Travaux Pub

Adresse : 3, rue de Berri – 75008 Paris – Fra

Numéro de registre : 30032231266-82

➤ **Cette incohérence et les incertitudes budgétaires pour l’avenir justifient aujourd’hui de réévaluer la règle de non cumul des financements**

En pratique, à l'heure actuelle, un projet ne peut actuellement bénéficier conjointement de financements en provenance de la ligne RTE et des Fonds structurels pour la même phase ou la même section régionale d'un projet.

Le rapport du groupe de pilotage « RTE »²⁸ avait annoncé la publication de lignes directrices à l'intention des Etats membres sur la manière de combiner les différents instruments de financement, après consultation de la Cour des Comptes.

Au minimum, il faudrait envisager de segmenter les projets en tronçons régionaux, qui pourraient être cofinancés soit par le FEDER ou le Fonds de cohésion, soit par les fonds alloués aux réseaux transeuropéens, comme le suggère le CESE dans son avis sur le rapport du groupe de pilotage sur les RTE.

Idéalement, un budget « unifié » pourrait abonder un Fonds unique dédié aux transports, ce qui permettrait de résoudre ces difficultés par une gestion adaptée et appuyée sur une Agence exécutive dont l'Agence RTE-T constitue déjà l'embryon

²⁸ COM(2007) 135 du 21 mars 2007 sur une approche intégrée en matière de réseaux transeuropéens (transports, énergie et télécommunications)

Conclusion : des pistes pour une véritable « Initiative de croissance durable » à l'échelle de l'Union européenne

Sur le plan opérationnel : la FNTF recommande de procéder à une réévaluation des conclusions groupe de pilotage « RTE » entérinées en 2007²⁹ sur une approche intégrée en matière de RTE et d'en tirer concrètement les enseignements via les instruments d'action financiers et non financiers à disposition de l'UE.

Ces conclusions relèvent les synergies à exploiter entre les différents types de réseaux, en particulier entre les réseaux d'énergie et de transport et indiquent des pistes pour interconnecter les réseaux nationaux d'électricité via les infrastructures de transport. Des études portant sur ces différentes combinaisons³⁰ ont également été commanditées par la Commission.

Sur le plan économique, une plus grande coordination dans l'identification, la planification et la réalisation des projets permettrait effectivement de réduire sensiblement les coûts de construction. Dans ce domaine, le groupe de pilotage avait annoncé la publication prochaine d'un manuel à l'attention des porteurs de projets, manuel qui n'a jamais été produit.

Les bénéfices environnementaux et sociaux qui découlent d'une telle « approche intégrée » ont également été détaillés dans la Communication du 31 janvier 2007 relative à l' « extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays voisins ; Lignes directrices concernant les transports en Europe et dans les pays voisins »³¹. Les plus significatifs sont l'optimisation de l'utilisation de l'espace, la réalisation concomitante des travaux de construction, une atténuation de l'impact visuel et du morcellement des paysages et la prise de mesures qui réduisent l'incidence des infrastructures communes.

En conclusion, et s'agissant des instruments d'action à envisager pour la décennie 2010-2020, la FNTF recommande :

- **l'adoption d'un « Schéma Européen des Infrastructures », incluant une évaluation préalable globale du « patrimoine européen » en matière d'infrastructures, et dont une composante serait le « Schéma Européen des Infrastructures de Transports » (SEIT) ;**
- **la mise en œuvre d'une « approche intégrée des réseaux transeuropéens » ;**
- **l'établissement d'une nouvelle gouvernance pour les projets d'intérêt européen à la fois au stade de leur identification et cotation (gouvernance tripartite) et de leur réalisation (gestionnaires européennes d'infrastructures).**
- **l'élaboration d'un référentiel européen commun, pour l'évaluation préalable des projets d'infrastructures conformément aux objectifs de développement durable**
- **En matière de financement de la politique des transports et sans préjudice des réflexions en cours et à mener sur les priorités budgétaires de l'Union -en particulier dans le domaine du RTE-T et de la cohésion territoriale globale-, la FNTF recommande d'évaluer la faisabilité d'un Fonds spécifique dédié aux transports ou d'un Fonds global « croissance durable » permettant de contribuer à la réalisation des objectifs du paquet « énergie-climat ».**

Dans le domaine des transports, la gestion opérationnelle de ce Fonds pourrait être confiée à l'Agence RTE-T dont les compétences seraient alors étendues. Une telle option paraît d'autant plus opportune que l'Agence a d'ores et déjà pour mission d'assurer une meilleure coordination de l'octroi des divers concours financiers disponibles.

²⁹ COM(2007) 135 du 21 mars 2007 sur une approche intégrée en matière de réseaux transeuropéens (transports, énergie et télécommunications)

³⁰ Synergies entre les réseaux transeuropéens, Évaluation de domaines potentiels pour des effets synergiques, ECORYS, août 2006. (*Synergies between Trans-European networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts*).

³¹ COM(2007) 32 du 31 janvier 2007.