

Consultation sur la future politique du réseau transeuropéen de transport
Contribution d'Armateurs de France¹

Armateurs de France représente les entreprises françaises de transport et de services maritimes. Cette contribution sera donc nécessairement centrée sur l'expérience de nos adhérents, qui est très spécifique. Le mode maritime présente en effet des caractéristiques bien particulières :

- Excellente flexibilité, puisque les navires peuvent être repositionnés rapidement pour répondre aux besoins du marché ;
- plus grande importance de la composante « service » par rapport aux infrastructures, d'où des coûts moindres, même en considérant le navire comme une infrastructure.

Les services maritimes sont un maillon indispensable des services de transport et donc des échanges (90% du commerce international, 40% des échanges intra-communautaires). Pourtant, ils sont difficiles à insérer dans le RTE-T : mettre en place un service d'Autoroute de la Mer n'a rien à voir avec le financement d'un pont ou d'un tunnel ferroviaire ! Le maritime est donc aujourd'hui mal pris en compte par le RTE-T et les programmes de financement afférents, alors qu'il dispose d'atouts évidents en termes de coûts de mise en œuvre, d'externalités, et de flexibilité.

Armateurs de France souhaite donc que la future politique du RTE-T tienne davantage compte des spécificités du mode maritime, qui est bien placé pour répondre aux objectifs stratégiques de l'UE.

Q 1 : les principes et critères qui président à la conception du réseau central, tels qu'ils sont exposés ci-dessus, sont-ils adéquats et applicables ? Quels sont leurs points forts et leurs points faibles, et quels autres critères pourraient être pris en compte ?

Armateurs de France n'a pas d'objection majeure quant à la distinction entre réseau central et réseau secondaire. D'une part, la massification des flux de transport est une nécessité économique ; d'autre part, les difficultés de financement des RTE-T imposent une telle distinction.

Cette distinction ne doit cependant pas être trop rigide, afin que les autorités chargées de planifier et de gérer le réseau puissent tenir compte des évolutions économiques, démographiques et d'aménagement du territoire. Elle ne doit pas non plus conduire à concentrer les fonds sur un nombre limité de ports et de services, au risque de créer ou d'aggraver des goulets d'étranglement. Enfin, les services de transport sont forcément des prestations de porte-à-porte : selon toute probabilité, les

¹ EC Register Registration number : Armat742822155

marchandises transportées via le réseau central emprunteront aussi le réseau secondaire. Les connections avec l'hinterland ne doivent donc pas être négligées.

Le premier critère de sélection devrait être **le marché et les besoins des acteurs économiques**, à la fois pour le commerce intra-communautaire et pour les échanges avec les pays tiers. L'approche ne doit donc pas être géographique, mais économique. La sélection des ports du réseau central ne doit pas être basée sur la liste existante de ports de catégorie A, à cause du risque de goulets d'étranglement, et parce qu'il peut être justifié de développer des projets au-delà de ces ports.

NB : il faut éviter les mécanismes de sélection qui privilégient de façon trop marqué l'existant. Si le réseau global est élaboré à partir du réseau existant, il risque notamment de ne pas accorder une place importante au maritime : à part les ports, les services maritimes ne constituent qu'un unique projet prioritaire pour tout le RTE-T. Le maritime partirait donc avec un handicap dans l'élaboration de ce nouveau réseau !

Q 2 : concernant les mesures relatives aux infrastructures innovantes, contribuent-elles aux objectifs d'un système de transport tourné vers l'avenir, et cette contribution peut-elle être renforcée ?

Les infrastructures innovantes contribuent, par définition, aux objectifs d'un système de transport tourné vers l'avenir. Il s'agit notamment des systèmes de transport intelligents, mais les navires eux-mêmes ne doivent pas être exclus. Ils constituent en effet des infrastructures, et doivent pouvoir bénéficier de financements pour soutenir leurs efforts en matière de R&D afin de mettre en œuvre des technologies innovantes (combustibles/électricité à quai par exemple). Un lien entre la politique de RTE-T et le PCRD devrait être étudié.

Les infrastructures innovantes doivent évidemment être mises en œuvre sur l'ensemble du réseau, et pas seulement sur le réseau central, afin de simplifier et fluidifier les opérations.

Q 3 : dans quelle mesure la planification du RTE-T en général peut-elle accroître la contribution du secteur des transports à la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020 ?

Un bon projet RTE-T doit forcément avoir une valeur ajoutée compatible avec les objectifs Europe 2020 :

- Croissance intelligente : cf la question précédente en ce qui concerne les infrastructures innovantes
- Croissance durable : le RTE-T doit contribuer à la politique de report modal, et limiter l'impact environnemental du transport
- Croissance inclusive : le réseau doit également répondre à des objectifs d'aménagement du territoire.

Le RTE-T doit également s'inscrire dans la stratégie de Lisbonne et servir la compétitivité de l'économie européenne.

Q 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 ?

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

Au-delà de la combinaison des différentes sources de financement, quelles qu'elles soient, et de la mise en place d'un guichet unique, un instrument unique devrait être envisagé. Le morcellement des programmes d'aides est source de confusion dans le meilleur des cas, et d'incertitude dans le pire des cas. Un projet d'Autoroute de la Mer doit en effet être sélectionné dans le cadre de plusieurs programmes (Marco Polo, BEI, FEDER, appel national puis appel RTE-T) pour être financé ; quid s'il est sélectionné pour des fonds Marco Polo, mais pas pour des fonds RTE-T ou vice-versa ?

Le fait que les aides soient affectées à différents éléments d'un même projet, et n'aient pas nécessairement les mêmes intensités et durées complique encore la situation. Enfin, la possibilité de traiter une Autoroute de la Mer comme un Service d'Intérêt Economique Général devrait être envisagée. Les autorités chargées de la concurrence devraient donc être associées aux réflexions, afin de garantir un équilibre satisfaisant entre politiques de transport et d'aménagement du territoire d'une part, et non distorsion de la concurrence d'autre part.

Q 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 RTE-T ?

Un cadre (sous entendu : unique) de financement européen serait une première étape très positive, mais ne permettrait de combler ce retard de mise en œuvre que s'il va de pair avec le budget nécessaire. L'UE pourrait ainsi se substituer aux Etats, et ne pas dépendre des priorités politiques et budgétaires de ceux-ci.

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

Une simplification des textes est indispensable. Leur mise en œuvre doit également être facilitée. A cet égard, la création d'un guichet unique d'information pour les Autoroutes de la Mer est une bonne initiative. Comme mentionné plus haut, il serait souhaitable d'aller plus loin, et de prévoir un cadre unique de financement.