

AVIS DU COMITE POUR LA TRANSALPINE

Consultation préparatoire

LE FUTUR DE LA POLITIQUE DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

Septembre 2010

1. INTRODUCTION

Le Comité pour la Transalpine a pris connaissance du document soumis à consultation pour le 15 septembre 2010.

Notre organisme a participé activement aux différentes consultations de 2009, et en outre, a exprimé certains des points fondamentaux qu'il défend lors de la séance réservée aux stakeholders, tenue le 9 juin dernier à Saragosse (Espagne).

La présente contribution complète de façon synthétique les propositions déjà transmises et remet en évidence certains points qui, de notre point de vue, mériteraient d'être développés. Volontairement, nous avons laissé en évidence certains extraits du texte proposé par la Commission lorsque ceux-ci nous semblaient particulièrement importants à maintenir dans le futur Livre blanc.

la Commission a souligné parmi les objectifs de la stratégie Europe 2020 la nécessité de décarboniser le secteur des transports. Dans une étude récente (que nous avons réalisée dont les résultats ont été publiés dans notre news « La liaison Transalpine Lyon-Turin, un pas de plus dans la réduction des émissions de CO2 en Europe »), *le Comité pour la Transalpine* a mis en évidence que la comparaison lors d'un passage de la route vers le rail, devait prendre en compte les flux détournés sur l'ensemble des parcours (et non pas uniquement sur la longueur de la nouvelle infrastructure créée par exemple pour supprimer un goulot d'étranglement). Les économies en terme d'émissions de CO2 sont objectivement plus substantielles et participeront pleinement à atteindre les réductions attendues au sein de l'Union européenne.

***Le Comité pour la Transalpine* approuve globalement les orientations proposées dans le document soumis à consultation, en particulier, la création d'un double réseau central et global.**

Le réseau central représente la concrétisation visible de la plus-value apportée par une vision européenne du réseau de transports laquelle est indispensable au bon développement de l'économie dans le respect de l'environnement global et des engagements de réductions des gaz à effets de serre.

La concentration des moyens sur la bonne réalisation de ce réseau central permet de dépasser l'héritage contraignant des planifications nationales. La concentration des moyens financiers sur les sections transfrontalières, mais tout autant l'accélération des efforts en terme d'effacement des barrières juridiques et opérationnelles sont les domaines qu'il faudra encore privilégier jusqu'en 2020.

*Il convient de moderniser la politique de RTE-T afin que l'Union européenne puisse mieux tirer parti de ses ressources nécessaires à la mise en œuvre de projets stratégiques présentant une forte valeur ajoutée européenne, afin de **faire disparaître les goulots d'étranglement** critiques qui nuisent au bon fonctionnement du marché intérieur, **notamment au niveau des tronçons transfrontaliers ou des nœuds intermodaux (villes, ports, plateformes logistiques)**. Le RTE-T devrait soutenir la mise en place d'un système de transport européen intégré mieux à même de relever les défis que constituent les questions environnementales et le changement climatique. Ce système intégré devra aussi apporter des solutions intermodales plus adaptées aux besoins des citoyens et des entreprises en matière de mobilité et soutenir la compétitivité industrielle de l'Union européenne.*

Le «réseau central» comprendrait des axes et des nœuds d'une importance capitale pour les flux de transport au sein du marché intérieur et entre l'Union européenne, ses voisins et d'autres parties du monde. Il permettrait aussi de soutenir la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union européenne. Il fournirait, pour tous les modes de transport, quels qu'ils soient, l'infrastructure de base nécessaire à la réalisation des objectifs de la politique commune des transports, laquelle est indispensable pour respecter les priorités fixées dans la stratégie Europe 2020 et en matière de décarbonation. Le «réseau central» ne doit pas être considéré comme un réseau qui couvre uniquement la partie centrale de l'Union européenne au sens géographique, mais plutôt comme la partie du RTE-T sur laquelle il conviendrait d'axer les différents instruments, financiers et non-financiers, afin de garantir l'achèvement de ce réseau.

2. LE SUIVI DU LIVRE VERT

Pas de commentaire spécifique.

3. LA METHODE DE PLANIFICATION DU RTE-T

La planification du réseau global

Pas de commentaire spécifique.

La planification du réseau central

Le réseau central se composera des nœuds et des liaisons qui présentent la plus grande importance stratégique et économique pour l'ensemble de l'Union européenne. Il concernera tous les modes de transport, inclura les systèmes de transport intelligent et comprendra, d'une manière suffisamment flexible, d'autres éléments d'infrastructure indispensables pour atteindre les différents objectifs stratégiques dans le secteur des transports et dans d'autres secteurs.

*Il sera **notamment important** qu'il relie l'Est et l'Ouest, les anciens et les nouveaux États membres.*

En particulier, l'implantation des zones d'intermodalité devra se faire à proximité immédiate des centres d'activité et/ou d'habitation. Le bon succès des plateformes intermodales et logistiques requiert une bonne localisation proche **des bassins d'emploi et d'utilisateurs**. Au moment de faire les choix d'implantation qui sont de compétence nationale, voire régionale, l'Union européenne peut contribuer à donner la vision prospective nécessaire pour dépasser certaines approches purement territoriales trop restreintes géographiquement et qui ne sont pas à l'échelle des besoins de mobilité pour les personnes et les marchandises.

Par ailleurs, et à l'exception de passages montagneux difficiles à réaliser de façon indépendante, le réseau central sera constitué dans le domaine ferroviaire de deux types de grands corridors maillés en réseau :

- **Le premier constitué des lignes à grande vitesse,**
- **Le second, des corridors à priorité fret.**

En effet, on constate que les nouveaux services ferroviaires (Carex ou TERGV) ne font que confirmer une distinction croissante qui provient d'un **différentiel lié à la vitesse** plutôt que d'une séparation arbitraire entre voyageurs et marchandises.

D'autre part, nous rappelons que les LGV de taille européenne devront offrir des services à l'échelle large des régions desservies, en d'autres termes, avec un nombre réduit d'arrêts pour ne pas obérer la performance et la qualité du service offert aux usagers. Il s'agit d'une condition impérative pour offrir une alternative crédible à l'aérien sur les moyennes distances. En complément, d'autres sections nationales du réseau global pourront continuer de jouer un rôle d'aménagement du territoire et de desserte au niveau plus fin tout en étant reliées au réseau central.

L'Union européenne est habilitée à choisir et à soutenir prioritairement les projets qui répondent à ces critères.

Standards techniques ferroviaires :

La distinction entre réseau global et central autorise à envisager de suite des **critères techniques plus élevés pour la conception et la réalisation du réseau central**. Seule une cohérence d'approche permettra au ferroviaire de participer à l'abaissement des coûts de transports au sein de l'Union européenne et de lui redonner un avantage compétitif.

Les propositions du *Comité pour la Transalpine* dans le domaine ferroviaire sont rappelées dans la note jointe en annexe.

Il apparaît inutile et probablement irréaliste de vouloir imposer à tout le réseau global des normes coûteuses en terme de construction d'infrastructures.

L'exemple de la longueur des trains est un exemple très parlant : le long du corridor ERTMS D (Valence-Budapest), l'objectif final en terme de signalisation homogène est fixé, et avance par tranches, certes lentement mais toujours avec la même cohérence finale. En revanche, tous les pays traversés ne sont pas d'accord pour autoriser une longueur minimum de 750 m pour les trains de fret.

Alors que certains font déjà des essais à 1200 m et que le standard 1.500 m est envisagé à terme, subsistent des normes nationales à 450 m!!

*Afin d'assurer une continuité maximale, **les projets prioritaires actuels**, qui sont le fruit d'efforts communs et d'une longue expérience, **seront un élément essentiel du réseau central** et feront l'objet d'adaptations, si nécessaire.*

4. LA MISE EN ŒUVRE DU RTE-T

4.1. Évaluation, définition des priorités et instruments non financiers

Afin de permettre la mise en œuvre des projets présentant la plus forte valeur ajoutée européenne, il est primordial de définir le mode d'identification de ces projets et de les mettre en œuvre de manière coordonnée.

*La Commission pourrait également envisager **d'étendre le mandat des coordinateurs européens** chargés des principaux projets transfrontaliers pour y inclure également des «paquets» d'infrastructures plus petites et des mesures d'exploitation sur la base des corridors.*

*Afin d'accroître l'efficacité de la planification, du financement et de la mise en œuvre des projets du RTE-T, les futures orientations pourraient également inclure des mesures invitant les États membres concernés à conclure les accords nécessaires. Dans quelques cas particuliers, mais qui sont des points-clés pour la bonne finalisation du réseau central, des sections nécessiteront **un engagement conjoint** et simultané des États et de l'Union européenne pour l'ensemble de la section considérée **au-delà de la période budgétaire habituelle de six ans**. Cette disposition est indispensable pour les projets complexes et longs à réaliser.*

4.2. Financement

Dans l'optique de réexamen des orientations du RTE-T et du cadre financier pluriannuel post-2013, il est fondamental de déterminer comment garantir la meilleure utilisation possible de la contribution financière de l'Union européenne afin de mieux réaliser les objectifs fixés dans les orientations. Dans sa proposition relative à la stratégie «Europe 2020», la Commission annonce qu'elle s'efforcera «de mobiliser les instruments financiers de l'Union européenne (par exemple les fonds de développement rural, les fonds structurels, le programme-cadre de R&D, les RTE et la Banque Européenne d'Investissement) en vue d'une stratégie de financement solide mutualisant les financements publics et privés nationaux et de l'Union européenne».

En effet, l'augmentation des investissements dans l'infrastructure publique soutiendrait la reprise économique étant donné qu'elle a, à court terme, un effet multiplicateur positif et qu'elle peut, à long terme, améliorer la compétitivité d'un pays. Les investissements en infrastructures créent également des emplois et peuvent contribuer à contrer les effets négatifs de la récession sur l'emploi, même s'ils peuvent aussi causer une détérioration des finances publiques.

*Par conséquent, la Commission estime que les modalités de financement au niveau de l'Union européenne doivent être intégrées dans une stratégie de financement européenne claire, qui prévoirait une meilleure coordination des sources de financement disponibles et une augmentation de la valeur ajoutée de ce financement pour la mise en œuvre des objectifs de l'Union européenne. Une telle stratégie aurait pour but d'augmenter l'effet de levier des contributions de l'Union européenne, en exerçant une influence décisive sur le choix des projets financés et en concentrant davantage les ressources disponibles de l'Union européenne. Un autre principe essentiel d'une telle stratégie de financement serait de garantir **la cohérence des priorités de financement entre le niveau européen et le niveau national**, en parfaite conformité avec les orientations.*

...Ce cadre de financement européen devrait également fournir des orientations pour les investissements nationaux sur la base des priorités de l'Union européenne établies dans le cadre de la planification du RTE-T et pourrait ainsi comprendre d'autres sources de financement, telles que les recettes tirées d'activités liées au transport

Dans ce domaine, le Comité pour la Transalpine appelle à la mise en place d'un dispositif **d'internalisation des coûts externes** (Eurovignette III) . Les recettes correspondantes devront obligatoirement rester **affectées dans le secteur des transports**, mais il apparaît plus difficile de les attribuer à un mode alternatif de substitution lors de la construction de nouvelles infrastructures d'un projet particulier. En effet, l'interconnexion croissante des réseaux d'infrastructures rend possible de nombreux « détournements » de trafics rendant quasiment impossible d'identifier le facteur déclenchant d'utilisation d'une infrastructure spécifique.

Dans ce domaine, il est recommandé que l'Union européenne joue un rôle de coordination dans la mise en place de politique de report modal entre plusieurs nations, autour de la notion de massif montagneux tels les Alpes ou les Pyrénées.

Nous recommandons en particulier que les plafonds autorisés de prise en compte au niveau européen d'une redevance eurovignette permettent une application proportionnelle au tonnage et à la distance, d'une façon comparable à la RPLP mise en place en Suisse, dont le principe a fait l'objet d'un accord avec l'Union européenne en 2000.

La contribution du cadre de financement européen devrait faire l'objet d'une coordination rigoureuse avec le portefeuille de projets relatifs au transport de la BEI afin de garantir un effet de levier maximal du soutien de l'Union européenne et de bénéficier du savoir-faire de la Banque et des synergies des deux institutions. De plus, l'expertise de la BEI pourrait être sollicitée à un stade précoce de la sélection et de l'évaluation des projets en coopération avec la Commission et l'agence exécutive du RTE-T.

*En conséquence, ce fonds pourrait également donner une impulsion nécessaire à **une meilleure mobilisation des sources de financement privées en facilitant l'utilisation des partenariats public-privé.***

Le recours à **l'emprunt au niveau européen** serait parfaitement justifié, dès qu'il s'agit d'aider à financer des infrastructures qui ont une durée d'utilisation longue et tout cas supérieure à la durée d'amortissement de l'emprunt.

5. LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DU REEXAMEN DE LA POLITIQUE DU RTE-T

Pas de commentaire spécifique.

Annexes :

- 1) Carte : La Transalpine Lyon-Turin, maillon central du corridor Lisbonne - Kiev
- 2) Dossiers News 28 : « La liaison Transalpine Lyon-Turin : Un pas de plus dans la réduction des émissions de CO2 en Europe ».
- 3) Les propositions du Comité pour la Transalpine pour les standards ferroviaires fret.
- 4) Dossier News 27 : « Politique européenne des transports : De la logique de projets à l'ère de réseau ».

CONTACT :

Jean-Luc GUYOT

Délégué Général

78, Route de Paris – BP 19

69751 Charbonnières les Bains Cedex

Téléphone : +33 (0)4 72 59 51 56

Fax : +33 (0)4 72 59 51 90

Email : info@transalpine.com

**CARTE : LA TRANSALPINE LYON-TURIN, MAILLON CENTRAL
DU CORRIDOR LISBONNE - KIEV**

