



Livre Vert du RTE-T: Révision de la politique

Nantes, 26 Mars 2009

**Groupe de Transports de la Commission Arc
Atlantique - CRPM**

Description de la politique actuelle du RTE-T

Structure de la planification

Réseau global

- Premier niveau mis en place pour la mise en marche du RTE-T
- Plans généraux pour les réseaux ferroviaires, routiers, pour les voies navigables, le transport combiné, les aéroports et les ports

Projets prioritaires

- Niveau mis en place en 2004 pour prioriser certains projets
- 30 projets sélectionnés pour leur intérêt commun pour l'Europe

Instruments de réalisation

Instruments financiers

1

Règlement financier RTE

2

Fonds de cohésion

3

Fonds FEDER

4

Prêts Banque Européenne d'Investissements

Instruments non financiers

i

Initiatives de coordination Commission



Bilan de la situation actuelle de la politique du RTE-T

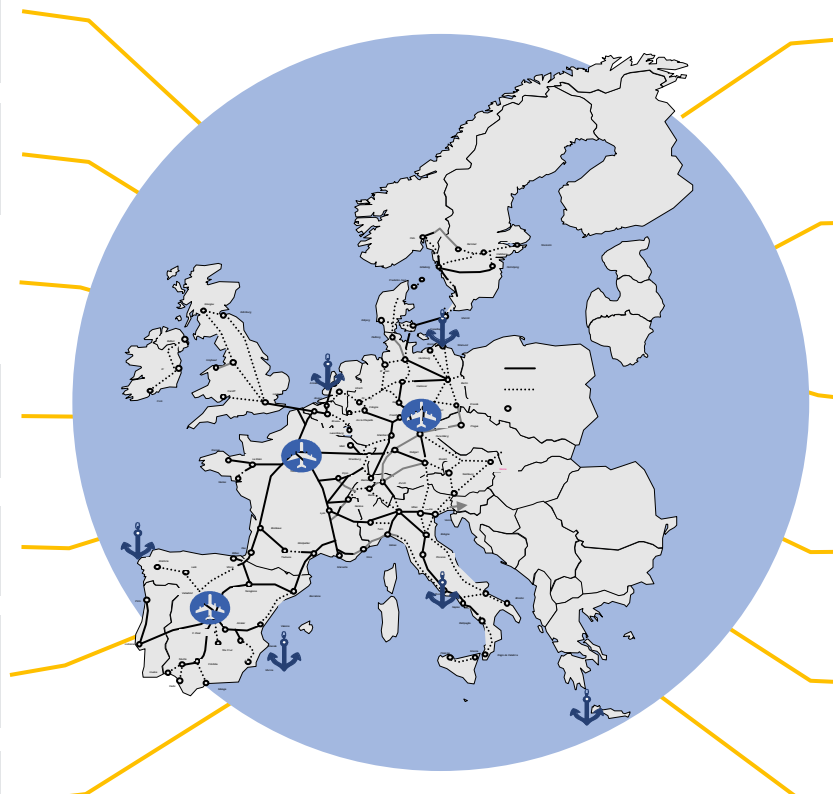
Planification	Réseau global	<ul style="list-style-type: none">• La planification a consisté à unir des tronçons importants du réseau national et à les connecter entre eux au niveau des frontières Ceci était adapté au début, mais actuellement cela ne s'adapte pas aux besoins de la politique du RTE-T• Les critères à suivre pour la planification ont été principalement nationaux, ceci étant, il existe un potentiel d'amélioration de la combinaison de la planification nationale et européenne
	Projets prioritaires	<ul style="list-style-type: none">• L'approche actuelle ne prend en compte que les flux entre une origine et une destination sans tenir compte de la continuité• On débat encore sur la validité des méthodes de sélection appliquées, sur le potentiel d'interconnexion et l'extension des projets, sur l'approche à suivre pour la qualité et la capacité et sur la façon de stimuler leur finalisation dans un délai prévu
Réalisation	Réseau global	<ul style="list-style-type: none">• Les instruments disponibles pour la réalisation du réseau n'ont pas été suffisants pour finaliser les projets dans le délai fixé• Les responsabilités de financement retombent sur les états membres dont les décisions d'investissement finissent par dépendre des objectifs nationaux
	Projets prioritaires	<ul style="list-style-type: none">• Ressources financières insuffisantes pour les projets, bien que dans une moindre mesure que pour dans le réseau basique• Plus grande efficacité que dans le réseau basique grâce à la définition d'objectifs limités et d'un commun accord

La politique de développement du RTE-T a obtenu d'importantes réussites, il existe néanmoins d'importantes opportunités d'amélioration de cette dernière, en particulier en ce qui concerne le réseau global

Vision de réseau recherchée par la révision du RTE-T

Modèle Réseau Global

- 1 **Réseaux** intérieurs mieux intégrés aux objectifs européens et destinés à la **cohésion**, au **progrès** et à l'**emploi**
- 2 **Meilleures communications** avec le **reste** du **monde** principalement à travers des ports et des aéroports
- 3 Réseaux de transport **multimodaux** avec une plus grande **interopérabilité** des STI
- 4 Réseaux **surs**, **efficaces** (lutte contre le changement climatique) et **pratiques** pour les usagers
- 5 **Infrastructures** de transport **résistantes** au climat
- 6 **Adaptation** des **infrastructures** aux **STI**, aux **nouveaux véhicules** et aux nouvelles **énergies**
- 7 **Discrimination besoins** des **marchandises** et des **voyageurs** dans les différents corridors



Modèles Particuliers

- i **Ports** avec des **communications optimums** avec l'**intérieur** et avec des capacités **adaptées** aux besoins de ceux-ci
- ii **Aéroports** avec des **communications optimums** et avec des **capacités** adaptées aux besoins de ceux-ci
- iii Infrastructures **adaptées** au **transport de marchandises** ainsi qu'aux **corridors verts**
- iv Plus grande **interconnexion** du **ferroviaire** et de l'**aéroportuaire**
- v Renforcement des **voies fluviales**
- vi Renforcement des **Autoroutes de la Mer**

Défis pour le futur développement du RTE-T

Défis concernant la planification du RTE-T

- **Futur du réseau global**
 1. Révision des méthodes de supervision afin d'assurer sa réalisation
 2. Plus grand lien entre les états
- **Incorporation possible d'un "réseau prioritaire":**
 1. Meilleure prise en considération des tronçons et des nœuds: réseaux
 2. Prise en considération des corridors multimodaux
 3. Plus grande interopérabilité des réseaux
 4. Atteindre les objectifs contre le changement climatique
- **"Pilier conceptuel":**
Guide pour la définition de projets; plus de flexibilité
- **Questions concernant l'infrastructure**
 1. Optimisation des capacités des ports, des aéroports et des voies navigables
 2. Prise en considération différente des marchandises et des passagers
 3. Développement systèmes transport
- **Innovation**
- **Besoin d'un réseau basique**
Réseau prioritaire accompagné du "Pilier conceptuel"

Défis concernant la réalisation du RTE-T

- **Financement global des projets:**
 1. Responsabilité plus contraignante des Etats
 2. Moindre incertitude sur les coûts
 3. Plus grande sécurité pour les investisseurs
 4. Plus d'autofinancement et secteur privé
- **Instruments financiers:**
 1. Diversification des instruments financiers, eurobons, garanties des prêts,...)
 2. Plus grande coordination des ressources
 3. Plus grande rationalisation
- **Instruments de coordination:**
 1. Plus grande implication des coordinateurs européens
 2. Application de la Méthode Ouverte de Coordination
 3. Plus grande ouverture des projets au public










Options de développement futur de la politique du RTE-T



Le développement de la nouvelle politique du RTE-T se basera sur les dispositions juridiques existantes, sur l'expérience accumulée et sur les estimations de futures demandes

Degré d'incorporation de la vision du GTAA dans le RTE-T

Propositions du GTAA		Incorporation approche RTE-T	Commentaires
1	Amélioration des connexions régionales		<ul style="list-style-type: none"> • Doit se canaliser à travers un réseau global • Le développement du concept de corridor et de réseau peut être bénéfique pour les régions
2	Infrastructures pour la commodité		<ul style="list-style-type: none"> • Prioritaire pour la nouvelle politique • Augmentation de l'importance des nœuds de transport des différents moyens de transport grâce à l'incorporation d'un réseau prioritaire
3	Équité infrastructurelle régions périphériques		<ul style="list-style-type: none"> • On maintiendra les politiques actuelles en faveur de la cohésion, elles seront toutefois révisées
4	Aide à la compétitivité régionale		<ul style="list-style-type: none"> • La nouvelle politique des RTE-T aborde davantage les pays tiers et le reste du monde que les régions intérieures
5	Lutte contre le changement climatique		<ul style="list-style-type: none"> • Une des raisons des changements du RTE-T • Augmentation de l'importance de l'efficacité dans le transport
6	Renforcement des marchandises par rail et par mer		<ul style="list-style-type: none"> • Renforcement des dits moyens afin d'atténuer le changement climatique et réduire la saturation des routes • Mesures concernant l'interopérabilité du train et les Autoroutes de la Mer
7	Connexions extérieures		<ul style="list-style-type: none"> • Une des raisons des changements du RTE-T. Son objectif est d'augmenter la compétitivité européenne au niveau mondial • Les mesures à prendre proposées ont une incidence sur l'amélioration des ports et des aéroports, principales voies d'entrée et de sortie de l'Europe



International Bask Consulting

A D V A N C E D L O G I S T I C S G R O U P
Barcelona · Madrid



IBK - Calle Okendo, 12-5º 20004 SAINT SEBASTIEN - Tel +34 943 424 098 Fax +34 943 420 238
Avinguda Comte d'Urgell 240 3º C · 08036 BARCELONE · ESPAGNE - Tel. +34 934 304 016 · Fax +34 934 195 524
www.alg-global.com alg@alg-global.com