

**Contribution conjointe
de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique CVAA
et le Groupe Transports de la Commission Arc Atlantique-GTAA**

**Réponse à la consultation publique
de la DG Energie et Transports de la Commission Européenne
en vue de la publication du Livre Vert
sur les RTE-T - Un réexamen des politiques - COM(2009) 44 final**

**RAPPEL DES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ET DES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DES
RTE-T DEPUIS 2004**

La Commission Européenne, en présence d'Antonio Tajani, vice-président de la Commission et commissaire européen chargé des transports, a lancé en octobre 2008 un vaste processus de révision du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui a abouti à la présentation d'un Livre Vert sur la RTE-T en Février 2009.

Cette révision doit permettre de donner de nouvelles perspectives politiques et économiques pour répondre aux défis du changement climatique, de la croissance économique, de la cohésion économique et sociale ainsi que le renforcement du rôle international de l'Europe. Sur la base de 15 années d'expérience avec les RTE-T et à la lumière de ces nouveaux défis, la Commission fixe des objectifs et propose des options pour l'avenir du développement des RTE-T.

Elle sollicite jusqu'au 30 avril l'avis d'un large éventail d'acteurs sur ses propositions avant de se prononcer sur les propositions législatives et autres mesures à prendre. La Commission prévoit, comme l'une des principales propositions législatives à suivre du processus du Livre vert, une révision des orientations des RTE-T.

Depuis 2004, l'Arc Atlantique est concerné par plusieurs projets qui doivent contribuer à atteindre deux objectifs majeurs : améliorer les connexions routières et ferroviaires Nord-Sud de la façade atlantique et participer à la réduction des émissions de CO₂. Parmi les 30 projets retenus, 5 projets concernent la partie continentale et 2 plus spécifiquement la Grande-Bretagne et l'Irlande :

- L'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe (Paris-Bordeaux-Vitoria-Madrid-Lisbonne)
- L'axe multimodal Portugal/Espagne-reste de l'Europe (axe routier, déjà exécuté)
- L'axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras-Madrid-Paris (troisième traversée transpyrénéenne)
- L'interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la péninsule Ibérique
- Les autoroutes de la mer de l'ouest de l'Europe
- L'axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irlande)
- La ligne principale de la côte ouest en Grande-Bretagne

Conscients de ces enjeux de compétitivité, d'attractivité et de cohésion sociale, l'Arc Atlantique et plus particulièrement ses villes doit être d'ici 2030 pleinement raccordé aux grands réseaux européens de transports.

L'espace atlantique, outre les larges écarts de développement vis-à-vis des régions capitales de chaque État, est caractérisé par une hétérogénéité relativement importante, notamment entre le Nord et le Sud mais s'appuie sur un maillage de villes moyennes et constitue la principale façade maritime européenne.

C'est dans cette optique que la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique et le Groupe Transports de la Commission Arc Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes d'Europe-CRPM se sont associés pour apporter leur réponse à la Commission en vue de la publication du Livre Vert sur les RTE-T. Au regard de leur rôle dans la croissance économique et dans le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, les villes ont une fonction majeure à jouer dans la définition et le développement d'un nouveau schéma des réseaux transeuropéens de transports.

INTRODUCTION

1. Les acteurs atlantiques saluent la publication du Livre Vert sur la révision des réseaux transeuropéens de transports. Cette révision est d'autant plus importante qu'elle s'inscrit dans un contexte où **l'accès au transport est devenu une condition essentielle au développement des territoires**.
2. Si ce Livre Vert soulève des orientations stratégiques et conceptuelles, cette révision trouve une résonance particulière dans l'actualité :
 - **La crise économique** que traverse l'Europe doit trouver des réponses dans l'appui de l'Union européenne autour de grandes politiques. Celle des réseaux de transports en est une.
 - Les citoyens européens s'interrogent sur les priorités et la raison d'être de l'Union européenne. Le moment est donc propice pour **réaffirmer la force des valeurs** (sociales, environnementales et économiques) **du projet européen et l'implication majeure que l'Union Européenne souhaite avoir dans ce domaine**.
3. **L'ambition de cette contribution est d'apporter d'une voix commune pour l'espace atlantique un éclairage politique sur les grands enjeux auxquels la révision du RTE-T devra répondre**. Cette position est étroitement liée à la contribution relative au Livre Vert sur la cohésion territoriale et aux grands principes défendus par les villes et les régions de l'Arc Atlantique. Dans ce sens, la révision du RTE-T doit être une politique d'appui à la concrétisation des grands principes inhérents au concept de cohésion territoriale. C'est-à-dire :
 - **Solidarité entre les différentes échelles du territoire visant une réduction des écarts de développement** entre les régions (aussi bien au niveau européen que national) ainsi qu'au sein des régions (entre les territoires infra régionaux et au sein de ceux-ci) et des villes, au profit d'un développement équilibré et durable du territoire européen.
 - **Egalité d'accès de tout citoyen européen aux services** (infrastructures de transport, éducation et culture, santé, qualité environnementale, énergie, eau, etc.) **quelle que soit sa situation géographique avec la même qualité**. Un territoire cohésif est traversé de flux de personnes, de biens, de services, d'information et de connaissance qui permet une forte adaptabilité aux changements et aux crises éventuelles susceptibles de frapper un territoire. Dans ce contexte, le critère d'accessibilité entendu dans un sens large (transport, technologie de l'information et de la communication, services d'intérêts généraux) est de ce fait primordial.

4. **La révision du RTE-T revêt une importance stratégique pour l'Arc Atlantique et doit traduire une ambition politique à l'échelle Européenne.** Les scénarii les plus optimistes qui privilégient la cohésion sur la compétitivité démontrent qu'une majorité de Régions de la façade atlantique resteront en marge de la partie de l'UE la plus performante économiquement et dont le centre de gravité tend à se déplacer vers l'Est du continent européen. Il existe donc un risque certain de marginalisation pour ce Finistère européen. Le raccordement de l'Arc Atlantique est donc **un enjeu** qui doit être porté, défendu et soutenu à l'échelle de l'Union Européenne au risque de creuser des écarts sociaux et économiques avec le reste de l'Europe.

I. LA RÉVISION DU RTE-T AU SERVICE DE LA RELANCE D'UN PROJET EUROPEEN PLUS AMBITIEUX

Une mobilité des biens et des personnes dans le respect d'un développement durable est un facteur de croissance, d'attractivité et de cohésion sociale et économique majeur. Dans ce sens, la révision du RTE-T doit donner lieu à une politique permettant le renforcement d'une organisation à plusieurs niveaux.

1. La politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a essentiellement visé :
 - à fournir l'infrastructure nécessaire pour le bon fonctionnement du marché intérieur et pour les objectifs de la stratégie de Lisbonne,
 - à aider à assurer l'accessibilité et renforcer la cohésion sociale et territoriale,
 - à intégrer la protection de l'environnement en vue de promouvoir le développement durable.

Depuis 1996, 400 milliards € ont été investis. Cet investissement a contribué à réaliser un grand nombre de projets d'intérêt commun, l'interconnexion nationale des réseaux et à surmonter les barrières technologiques pour traverser certaines frontières nationales.

Pour la Commission européenne, ces objectifs assez larges ont rendu difficile la mesure de la valeur ajoutée communautaire. La Commission estime donc que ce n'est pas seulement le temps de demander pourquoi les objectifs n'ont été que partiellement atteints, mais aussi de savoir si ces lignes directrices pour le développement du réseau transeuropéen de transport étaient pertinentes.

► **Tout cela justifie la réalisation d'une révision fondamentale du RTE-T, plutôt que d'un simple examen et, éventuellement, mettre à jour les grandes lignes des plans et des projets prioritaires.**

2. **Les objectifs du nouveau RTE devront être en adéquation avec les différents traités et objectifs communautaires.** Dans ce sens, les réseaux transeuropéens contribuent à la réalisation de multiples objectifs : ceux du marché intérieur, une ambition sociale et économique de cohésion au bénéfice de tous ses citoyens, un soutien aux opérateurs économiques et régionaux et locaux, notamment par l'action communautaire visant à promouvoir l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux, et l'accès à ces réseaux.
3. Le transport est une question prépondérante au vu du caractère périphérique de l'espace atlantique. Les infrastructures portuaires et aéroportuaires, les services maritimes (Short Sea Shipping) et aériens ou la multi-modalité doivent s'adapter à un trafic en perpétuelle évolution. Les acteurs atlantiques se félicitent notamment de l'avancée vers l'instauration d'une politique maritime intégrée de l'UE.

► **L'espace atlantique doit être renforcé dans le cadre de la révision de la RTE-T, sur la base de projets structurants nécessaires au développement du transport et de l'espace atlantique.**

4. Le nouveau RTE-T devra soutenir le développement de l'espace Atlantique et plus largement des espaces périphériques dans leur intégration au reste de l'Europe. Ainsi, le futur réseau européen devra permettre aux villes et aux régions de l'Arc Atlantique d'être connectées au réseau européen de transport au regard de quatre grands principes :
 - a. **Respecter le principe européen de cohésion territoriale** (développement équilibré et durable du territoire) inscrit dans le Traité de Lisbonne en cours de ratification et qui s'impose à l'ensemble des politiques communautaires, parmi lesquelles la politique des transports.
 - b. **Promouvoir le principe de l'équité infrastructurelle** et améliorer la connectivité des régions les plus périphériques qui dépendent largement du transport routier (pour les voyageurs et pour les marchandises). Les objectifs environnementaux ainsi que le développement prioritaire du transport ferroviaire et maritime **doivent par conséquent être compatibles avec l'objectif d'éviter une plus grande marginalisation des régions périphériques.**
 - c. **Soutenir la spécificité de l'Arc Atlantique (dont la place importante de ses villes moyennes dans le développement territorial)** et la nécessaire connexion de cet espace au reste de l'Europe afin d'éviter un effet de marginalisation.
 - d. **Introduire le concept de polycentrisme dans l'espace Atlantique**, par exemple : dans la mer d'Irlande, la Manche, la mer Cantabrique et l'aire maritime Galice-Portugal, un ensemble approprié de liaisons multimodales, interrégionales et internationales, pourrait contribuer de manière significative à son développement économique et à sa compétitivité régionale.
5. Condition de mise en œuvre du principe cardinal de liberté de circulation des personnes et des biens, à la base du Traité de Rome de 1957, l'ouverture des grands réseaux de transports à l'échelle européenne a pour conséquence d'en stimuler le développement mais aussi de constituer de **nouvelles frontières** pour l'ensemble des modes de transports européens. Parmi ceux-ci, c'est le chemin de fer, construit sur des bases techniques nationales, difficiles à harmoniser rapidement, mais aussi empreint de cultures nationales, qui enregistre le plus de freins à intégrer une dimension européenne et à saisir pleinement la nouvelle chance qui lui est offerte.
 - ▶ **L'émergence de préoccupations environnementales et climatiques, dont l'Europe a décidé de prendre le leadership mondial à travers ses engagements de respect du Protocole de Kyoto, de la mise en place d'un Plan Climat ambitieux et d'un marché d'échanges des quotas de carbone, confère au transport ferroviaire une nouvelle modernité et un enjeu stratégique de tout premier ordre.**
6. Le nouveau RTE-T et sa politique de mise en œuvre devront être un vrai outil de concurrence à la route en développant un maillage alternatif pour les voyageurs et le fret. Les objectifs en matière de changement climatique devront être placés au centre de la future politique des RTE-T et refléter une approche réellement européenne. Par le biais d'un processus qui intègre l'économie et des objectifs environnementaux, l'avenir du RTE-T est clairement orienté vers une offre de transport efficace, des services de co-modalité pour les passagers et le fret et le soutien à l'innovation en particulier dans l'accès à l'information.
 - ▶ **Une proposition concrète pour le futur schéma : renforcer la dynamique du projet RTE-T actuel dans l'espace atlantique en proposant sa connexion aux réseaux du centre de l'Europe (au corridor Duisbourg-Berlin-Varsovie jusqu'à la frontière Biélorusse, et au corridor reliant Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest jusqu'à la frontière ukrainienne), et l'extension du réseau européen à grande vitesse de Londres à South Wales et l'Irlande.**
7. La croissance économique de l'Europe et la création d'emplois dépendent de la compétitivité des régions et des villes et par conséquent de la capacité à bénéficier de bonnes liaisons de transport avec les autres parties du monde. De par sa capacité à générer des flux marchands et de voyageurs mais aussi dans le soutien au développement de grandes infrastructures, **la politique du RTE-T participe à la croissance économique de l'Europe.**

► **Trois conditions doivent dicter le socle d'intervention de l'UE :**

1. La définition d'un réseau d'infrastructures organisé autour d'un maillage central et secondaire
2. Le soutien à l'innovation technologique comme élément favorisant l'émergence de nouveaux services à la population, le développement de secteurs économiques et l'interopérabilité des réseaux.
3. Le soutien à l'organisation d'une « chaîne logistique » à l'échelle européenne en s'appuyant plus particulièrement sur le renforcement de la co-modalité (mer-fer).

II. UN RTE-T FAVORISANT L'INTERMODALITE ET UNE OFFRE EUROPEENNE DE TRANSPORT INTEGREE

1. Les avantages d'un réseau européen doivent permettre de générer la captation et le rabattement des flux entre les points de départ et d'arrivée. A cet effet, les RTE-T doivent intégrer et soutenir autour d'un réseau « prioritaire », l'articulation avec les réseaux régionaux. A ce titre, le rapport d'activité du coordonnateur européen de l'axe ferroviaire Sud-Ouest de l'Europe souligne que « le fonctionnement optimal de l'axe doit s'appuyer sur une politique de transport cohérente ».

► **Les grands corridors doivent donc être reliés entre eux par des plateformes logistiques multimodales et connectés à des réseaux secondaires pour contribuer pleinement à l'efficacité de l'intervention de l'UE.**

2. L'affirmation d'un réseau global européen est nécessaire afin de hiérarchiser et permettre l'articulation des réseaux nationaux. Cependant, la définition de ce réseau global ne doit pas se limiter uniquement aux flux existants et aux critères « économiques ». Elle doit permettre la prise en compte d'une ambition communautaire en terme d'aménagement du territoire et des effets leviers.

► **En ce sens, les nouveaux réseaux devront prendre en considération les nécessités spécifiques aux flux de marchandises comme aux flux de passagers**

3. La définition des projets d'intérêt communautaire devra évoluer vers une prise en compte de plusieurs critères qui ne soient pas exclusivement macro-économiques. La CVAA et le GTAA proposent que les villes, notamment celles dotées d'un port, d'un aéroport ou d'une gare d'intérêt régional (captant des flux ferroviaires internationaux, nationaux et régionaux), soient considérées comme des « hub multimodaux » et intégrées en tant que tel dans les critères d'identification et de raccordement des réseaux. Cela implique un élargissement des critères d'éligibilité des territoires bénéficiant de l'aide, lesquels ne devraient pas se limiter exclusivement aux zones à forte densité.

► **Le maillage urbain devrait pouvoir s'inscrire comme un « principe directeur » du futur réseau.**

4. **Développer l'intermodalité pour les autoroutes de la mer et les ports de l'Arc Atlantique** en structurant et développant **le cabotage et les débouchés terrestres (plus particulièrement le fret ferroviaire)**. La partie fret du RTE-T a commencé à fournir des réponses dans le domaine du transport de marchandises, où la croissance attendue est de 34% entre 2005 et 2020.

5. La révision du RTE-T devra permettre l'introduction de véritables services et structures de co-modalité afin d'apporter des solutions pour surmonter des problèmes tels que la congestion, la hausse des émissions de dioxyde de carbone. Son articulation avec les autoroutes de la mer mérite une attention accrue pour favoriser les échanges internes mais aussi pleinement profiter de la façade atlantique comme une « porte d'entrée » de l'Europe.

► **Dans ce sens, deux principes devront être intégrés dans les réflexions et la définition du nouveau schéma de planification du RTE-T dans sa partie logistique :**

- a. **Prise en compte des points de saturation et de faible performance sur les axes Nord-Sud de la façade Atlantique, ce qui soulève la question du développement et de l'amélioration du réseau existant d'une desserte de la façade atlantique des axes vers l'Est par un maillage complémentaire du réseau de base et des corridors existants.**
- b. **Développement de la capillarité des corridors de fret en soutenant l'émergence de pôles logistiques intermédiaires** permettant de capter des flux des régions ou territoires traversés en les connectant aux grands axes ferroviaires.

III. QUELS MOYENS ET METHODE ?

1. **Il est jugé nécessaire de donner une place plus large aux propositions et à la concertation territoriale dans le processus d'élaboration du schéma européen de la RTE-T. Si le rôle des Etats-membres dans l'identification des projets d'intérêt commun est clairement reconnu, il convient que l'Union Européenne reconnaisse également le rôle du Parlement, des villes et des régions lors de la prochaine phase de propositions et concertation territoriale.**

► **La CVAA et le GTAA considèrent que la troisième option de développement proposée (Réseau Global et Réseau Principal) est la plus adaptée à l'articulation d'une nouvelle politique de développement des réseaux de transports transeuropéens, à condition que cette option garantisse:**

- a. **la définition de critères et d'objectifs (dans le pilier théorique du Réseau Principal) homogènes, équilibrés et clairs pour le processus de désignation des projets dans les régions européennes,**
 - b. **l'intégration dans le futur schéma européen d'un nouveau projet d'intérêt communautaire reliant la façade Atlantique au Centre de l'Europe,**
 - c. **une amélioration des communications au niveau régional**
 - d. **et la participation des villes et régions, aussi bien dans la planification que dans la réalisation des réseaux.**
2. **Outre les freins, de nature politique et technique à la compétitivité du secteur ferroviaire, jugé moins fiable et moins souple que la route, le financement actuel des investissements ferroviaires se révèle insuffisant à le hisser à un niveau de compétitivité comparable à la route. La dotation en crédits sur les Réseaux Transeuropéens de Transports a été de 8,3 milliards d'euros pour la période 2006-2013 contre 21 milliards demandés.**
- **A cet effet, le rôle de la Commission doit promouvoir une meilleure coordination entre les Etats membres mais surtout elle nécessite que l'Union Européenne redéfinisse une position plus incitatrice dans le financement d'infrastructures réseau. Cette position implique préalablement une augmentation de l'enveloppe financière dédiée et une redéfinition des outils et méthodes de participation financière de l'Union Européenne.**