



REPONSE DU GROUPE DE TRANSPORTS DE L'ARC ATLANTIQUE A LA CONSULTATION SUR LA FUTURE POLITIQUE DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT

15 septembre 2010

Le Groupe de Transports de la Commission Arc Atlantique (GTAA) a participé à plusieurs consultations (la plus récente en avril 2009, à l'occasion de la publication du Livre Vert du RTE-T: COM (2009) 44 final) et aux journées techniques (la dernière à Saragosse, les 8 et 9 juin 2010) que la Commission européenne a organisées à l'occasion de l'examen de la politique européenne du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

Dans chaque cas, le GTAA a préparé les documents correspondants à la contribution technique à titre individuel, en collaboration avec la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique (CVAA) ou dans le cadre de la Commission Arc Atlantique ou de la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes d'Europe (CRPM).

Le GTAA a maintenu cet esprit de collaboration, et a préparé ce document pour participer à la consultation publique sur l'avenir politique du RTE-T ouvert par la Commission européenne, consultation qui se terminera le 15 Septembre 2010.

Auparavant, le GTAA veut faire trois remarques générales sur les documents soumis à la consultation:

1. Le GTAA estime que les documents soumis à la consultation sont de nature excessivement générique, théorique et conceptuelle, ce qui empêche un positionnement clair et définitif des régions face aux tentatives de propositions qui y figurent.
2. Compte tenu des propositions méthodologiques pour la planification du RTE-T, et étant donné le scénario de changement (géographique, économique, énergétique ...) à venir, il manque la nécessité préalable d'une vision du modèle de transport à établir en Europe.
3. Tout comme dans la contribution précédente du GTAA, à l'occasion de la publication du Livre Vert du RTE-T, il n'existe toujours pas de reconnaissance du rôle des régions (certaines d'entre elles avec une grande compétence dans l'aménagement du territoire) dans la phase de planification et de configuration du Réseau Global et du Réseau Central du RTE-T.

Ensuite, il y a une réponse complète aux sept questions que la Commission européenne a lancées (figurant dans le document COM (2010) 212 final) pour guider la consultation publique.

Ce document a été soumis à l'avis des régions membres de la Commission Arc Atlantique et a incorporé leurs commentaires et observations.

Est-ce que les principes et les critères destinés à l'établissement du Réseau Central sont faisables et adéquats? Quelles sont ses forces et ses faiblesses, quels sont les autres facteurs qu'il faudrait prendre en considération?

Tout d'abord, il convient de remarquer que la définition générale du Réseau Central soulève une certaine incertitude au sujet de ses objectifs car ils sont très généraux. Il y a juste une mention qui explique qu'ils feront partie de la politique européenne des transports et d'autres secteurs non spécifiés.

Dans la même définition, il est jugé nécessaire d'ajouter que le Réseau Central formera également une importante liaison Nord-Sud (et pas seulement Est-Ouest), entre les anciens Etats membres et entre ceux-ci et les réseaux de pays tiers (par exemple le Nord de l'Afrique).

En ce qui concerne les critères et principes pour la mise en place du réseau, le GTAA estime que bien que la série de critères inclus est suffisamment complète, elle n'apporte pratiquement rien de neuf. En particulier, certains critères (intégration territoriale, effets de cohésion, besoins du marché, flux commerciaux, ...) ne sont pas reflétés dans les principes cités.

Nous proposons une présentation d'objectifs, de critères et de principes plus systématique et plus concrète, établie à partir d'une vision du modèle de transport à mettre en place en Europe lequel doit incorporer deux besoins clé selon le GTAA :

- L'exigence de cohésion territoriale (pour éviter le risque de concentrer les financements sur les régions centrales en Europe).
- Le renforcement de l'accessibilité des régions périphériques (par exemple: promouvoir l'interconnexion Ouest-Est afin de connecter les régions atlantiques vers le centre de l'Europe).

Compte tenu de la formulation proposée du Réseau Central (définition, objectifs, critères, principes), sa force serait la flexibilité: la future configuration du réseau ne dépend presque pas d'une stratégie ou d'une vision particulière. De la même façon, sa faiblesse, à une époque de changement, serait sa contribution limitée à orienter le futur ou à fixer les règles de planification pour les Etats membres.

Une autre observation du GTAA concerne le besoin d'un accord sur les critères de détermination des nœuds et des connexions, aussi bien du Réseau Global que du Réseau Central.

Par exemple, si la sélection des nœuds principaux comme capitale d'Etat, agglomération urbaine de plus de 1 000 000 habitants, port principal ou aéroport intercontinental se confirmait, les régions de l'Arc Atlantique pourraient compter sur (selon la façon d'appliquer le critère) un seul nœud: Lisbonne, tandis que certains Etats membres, avec un poids économique et démographique inférieur à celui de certaines régions de l'Atlantique et géographiquement plus accessibles, pourraient avoir au moins un nœud dans le Réseau Central.



Le GTAA plaide en faveur de critères de sélection de nœuds et de connexions techniques et non politiques, directement liés aux objectifs du Réseau Central.

La conclusion de l'évaluation du GTAA sur la méthodologie proposée pour la planification du RTE-T, est qu'il s'agit d'une proposition en continu qui ne fait que déplacer l'accent des investissements dans les infrastructures vers l'Est de l'Europe et vers les réseaux de pays tiers.

Jusqu'à quel point les mesures novatrices d'infrastructure contribuent aux objectifs d'un système de transport projeté vers l'avenir, et comment cette contribution pourrait être renforcée ?

Note: dans la question le concept de mesures d'infrastructures supplémentaires a été remplacé par la notion de mesures novatrices d'infrastructures pour assurer la cohérence avec le texte de référence. La notion de mesures d'infrastructures supplémentaires n'apparaît nulle part dans le document COM(2010) 212 final.

Le GTAA estime qu'à une époque de changement, il est très évident qu'il y a une relation entre le système de transport futur et l'innovation ou le développement technologique, ou exprimé de façon plus précise: entre le RTE-T futur et les systèmes de transport intelligents (STI), ou entre le RTE-T et les sources d'énergie alternatives aux carburants actuels.

Le renforcement de cette relation implique de:

1. Promouvoir les évolutions technologiques liées au transport des personnes et des marchandises
2. Renforcer la vision du futur système de transport
3. Analyser la faisabilité technique et économique des projets potentiels
4. Intégrer les projets viables aux travaux de planification du RTE-T

Quel rôle général pourrait jouer la planification du RTE-T dans le renforcement de la contribution du transport aux objectifs stratégiques de l'«Europe 2020» ?

La stratégie Europe 2020 propose un développement économique fondé sur la connaissance et l'innovation durables (plus vert et plus compétitif) et intégrateur (avec un niveau d'emploi élevé, favorisant ainsi la cohésion sociale et territoriale).

Le GTAA montre son accord pour que la planification du RTE-T, comme élément clé de la compétitivité territoriale, permette au transport européen de contribuer directement aux objectifs de cette stratégie Europe 2020, par exemple:

- Le nouveau RTE-T doit intégrer les STI (comme le propose le document de la Commission) pour le développement d'une logistique compétitive (pour le transport de marchandises) et des modes de transport public de voyageurs plus efficaces. Dans l'ensemble, la connaissance et l'innovation appliquées au système de transport (et en particulier au RTE-T) doivent permettre une croissance économique sans nécessairement augmenter les besoins en transport.
- La planification du RTE-T doit favoriser un changement de modèle énergétique des transports (aujourd'hui près de 60% de la consommation de pétrole dans l'UE correspond au transport) : en pariant pour des modes de transport moins dépendants du pétrole (chemin de fer, transport maritime) et en proposant le développement d'infrastructures de transport novatrices (adaptées à un transport plus écologique).
- Le RTE-T doit aussi contribuer à l'équilibre économique et social des agglomérations urbaines européennes, sans favoriser certaines régions par rapport à d'autres, et il doit permettre une répartition homogène de la croissance. C'est pourquoi, le nouveau RTE-T doit offrir à tous les territoires européens des niveaux d'accessibilité comparables (même si c'est avec une offre de modes de transport différente).
- De même, le RTE-T doit tenir compte du caractère stratégique des ports de l'Arc Atlantique (pour l'ouverture de l'Europe sur les trafics internationaux) et des liaisons maritimes entre les Etats-membres de l'UE (autoroutes de la mer, cabotage maritime...). C'est pourquoi le développement portuaire -et en particulier des ports secondaires- est si important, afin d'éviter une concentration trop forte des échanges sur les grands ports européens, risquant de conduire à leur saturation.

Comment mieux coordonner ou combiner les différentes sources de financement de l'UE pour accélérer les progrès dans la réalisation des projets du RTE-T et les objectifs de la politique?

Note: Dans la question le terme de sources de dépenses a été remplacé par la notion de sources de financement, étant donné que dans le texte COM(2010) 212 final, il n'y a aucune référence à des sources de dépenses de l'UE.

Tel que proposé par le document de la Commission, la création d'un cadre de financement européen serait un outil utile pour la coordination ou la combinaison de différentes sources de financement, en incluant aussi bien celles directement dirigées aux infrastructures que celles dirigées aux équipements ou services.

Pour le GTAA, un schéma clair de financement européen dans le domaine des transports: objectifs, instruments, autorités compétentes, limites et contraintes... est de plus en plus nécessaire compte tenu de la multiplicité actuelle des instruments et des acteurs (y compris les privés): le Cadre de Financement cité peut apporter le dit schéma.

Comment la stratégie de financement de l'UE peut coordonner ou combiner les différentes sources de financement de l'UE et le financement national, public et privé?

Pour continuer la réponse précédente, le GTAA fait apparaître la nécessité d'une coordination entre les sources de financement publiques et privées, et entre les sources de financement de l'UE et celles des Etats membres eux-mêmes. Il faudrait pour cela deux actions cadrées:

1. Tout d'abord, définir les critères de priorité, au niveau européen, sur les infrastructures de transport, les équipements ou services qui peuvent être financés. Le nouveau RTE-T marquerait la base d'infrastructures pour ces critères de priorité.
2. Dans un deuxième temps, envisager un règlement financier (par exemple dans le cadre de financement européen cité au préalable), qui tiendra compte aussi bien des sources publiques potentielles que des sources privées et des sources de l'UE, des Etats ou des régions.

Pour la GTAA, la révision du RTE-T doit prendre en compte l'initiative lancée par le Conseil européen de juin 2010 d'élaborer une Stratégie européenne pour la Région Atlantique. La question de la connectivité fait partie des thématiques prioritaires pour cet espace.

La préparation de cette stratégie doit être l'occasion d'une concertation entre les différentes autorités publiques pour définir ensemble les projets prioritaires en matière de transport, partager des responsabilités et mobiliser de manière cohérente les différents instruments financiers européens, c'est-à-dire : le budget du RTE-T avec le FEDER, le fonds de cohésion ou les mécanismes de la BEI.

C'est pourquoi le GTAA invite la DG MOVE à participer activement à ces réflexions aux côtés des autres services de la Commission afin de coordonner au mieux cette stratégie avec la révision du RTE-T.

Le GTAA souhaite réaliser une dernière précision concernant les questions de financement liées au RTE-T: le document de référence ne mentionne nulle part les sources de financement résultant de l'application des droits de péage, des péages urbains, du paiement pour l'utilisation d'infrastructures, des écotaxes...

Le GTAA est d'avis que la prochaine révision des lignes directrices pour le RTE-T doit inclure une réflexion sur la possibilité d'utiliser ces instruments financiers, reconnus dans différentes directives préalables de la Commission européenne.

Est-ce que la mise en place d'un Cadre de Financement européen pourrait répondre adéquatement aux lacunes existant dans la mise en œuvre des projets du RTE-T et la réalisation des objectifs de la politique?

Pour le GTAA, la mise en place d'un Cadre de Financement européen peut aider à assurer et faciliter, a priori, le financement pour les projets réellement prioritaires selon les critères de l'UE, à condition qu'il ait un caractère contraignant pour les Etats membres, qui seraient ainsi tenus de respecter leur engagement, notamment financier, en matière de politique des transports.

On doit aussi expliquer que ce n'est pas seulement une question de fonds disponibles mais aussi d'éligibilité des dépenses. C'est le cas des autoroutes de la mer où les navires ne sont pas considérés comme des infrastructures et ne sont donc pas éligibles. Il est en effet nécessaire d'envisager un mode d'action différent de la puissance publique vis-à-vis des acteurs économiques et des transporteurs maritimes pour rendre pérenne ces alternatives en évitant une subvention permanente d'exploitation qui ne constitue pas une garantie pérenne en cas d'arrêt du service.

Une autre condition pour contribuer à l'efficacité d'un Cadre de Financement européen serait d'assurer la place des autorités régionales dans l'élaboration et la mise en œuvre du RTE-T, dans la mesure où une partie d'entre elles participent directement à la réalisation de projets transeuropéens de transports.

Comment la politique du RTE-T pourrait-elle exploiter les nouveaux instruments et les nouvelles dispositions juridiques recueillies dans le document?

Tous les instruments et toutes les dispositions légales contenues dans le document de référence sont considérés comme appropriés et nécessaires, car ils viennent d'experts juridiques. Par conséquent, leur application devrait être synonyme de meilleure réalisation des objectifs du RTE-T.

En particulier, le GTAA demande à la Commission un cadre juridique et institutionnel clair pour les orientations du RTE-T, qui mentionne explicitement le rôle et les responsabilités des différentes administrations au cours des différentes phases (planification, le financement, mise en œuvre ou révision).