

**Avis de la CRCI
Rhône-Alpes sur le livre
vert de la Commission des
communautés
européennes**

**« RTE-T :
un réexamen des politiques ».**
27 avril 2009

En 1996, le Parlement européen et le Conseil décidaient la création d'un réseau transeuropéen de transports sur lequel étaient retenus 14 projets prioritaires.

En 2004, suite à l'élargissement de l'Union, ce réseau « global » a été fortement étendu (95 700 km de liaisons routières, 106 000 km de liaisons ferroviaires dont 32 000 de LGV, 13 000 km de voies navigables, 411 aéroports, 404 ports maritimes) et les projets prioritaires ont été portés à 30.

Constatant que les objectifs n'ont été que partiellement atteints (400 milliards d'euros investis jusqu'ici), que le futur réseau européen devra mieux intégrer les nouvelles problématiques, notamment environnementales du transport, et qu'il devra assurer une meilleure cohérence avec les autres objectifs de l'Union Européenne dans le cadre de la stratégie de Lisbonne, la Commission européenne vient d'adopter un livre vert préconisant un réexamen de la politique RTE-T. Ce livre vert est soumis à consultation.

SUR CE LIVRE VERT, LA CRCI RHÔNE-ALPES FAIT UN CERTAIN NOMBRE D'OBSERVATIONS.

☐ SUR LES FONDEMENTS DE LA DÉMARCHE.

- La révision de la politique de RTE-T est en effet nécessaire du fait des retards importants, des contraintes budgétaires, de l'élargissement de l'Union européenne qui rend plus difficile le choix d'opérations présentant une réelle valeur ajoutée européenne.
- La recherche d'une efficacité accrue du RTE-T est fondamentale. Le développement des infrastructures est en effet un levier essentiel pour contribuer à la construction de l'Europe et à sa cohésion territoriale.
Il s'agit de plus d'investissements fortement créateurs de richesses à moyen et long termes, et pourvoyeurs d'emplois directs et indirects. L'action de la Commission dans ce domaine est, pour les entreprises, essentielle.
- Il faut effectivement donner une importance accrue aux modes de transports ferroviaires, maritimes et fluviaux pour un développement respectueux de l'environnement.
- Le développement équilibré des territoires nécessite de prendre en compte les régions enclavées.
- L'accent porté à ce jour sur les zones transfrontalières est particulièrement opportun.
L'enjeu est bien de permettre une meilleure circulation des personnes et des marchandises et de poursuivre la création « d'espaces européens de proximité ».
- Il faut cependant souligner que la réalisation d'infrastructures de transport ne peut être dissociée de l'amélioration de la qualité de services de celles-ci.
A ce titre les entreprises utilisatrices renouvellent l'intérêt des mesures visant l'interopérabilité ferroviaire intégrant l'adoption de standards techniques unifiés, les systèmes de transport intelligents, l'interconnexion des réseaux pour permettre davantage d'intermodalité.

□ SUR LA MISE EN ŒUVRE DES NOUVEAUX OBJECTIFS PROPOSÉS DANS LE LIVRE VERT.

- Il paraît souhaitable, par réalisme et souci d'efficacité, de **mettre en œuvre une politique axée sur des réseaux prioritaires**, en particulier transfrontaliers sur lesquels la Commission pourrait expérimenter des dispositifs visant à simplifier les processus de décision et les procédures de mises en œuvre.
La Commission doit pouvoir **concentrer les instruments communautaires** (financier et coordination) **sur des projets clés**, à l'intérieur du réseau prioritaire, armature de base sur laquelle pourront se déployer les connexions nécessaires.
- Le RTE-T doit donc **faire l'objet d'une approche limitée à des réseaux prioritaires**, permettant ainsi une grande visibilité et une grande crédibilité de la politique communautaire.
A ce titre, un lien de plus en plus étroit entre les RTE-T et les couloirs paneuropéens et euro-méditerranéens doit être recherché.
- Il paraît également souhaitable que les **grands ports européens** soient mieux reliés avec le réseau RTE-T ferroviaire et fluvial.
- La proposition de la Commission de définir des réseaux stratégiques transeuropéens, d'une part à priorité fret et d'autre part voyageurs incorporant les actuels « projets prioritaires » et incluant les infrastructures nécessaires à la continuité des circulations sur la totalité de l'axe, paraît une bonne stratégie.
Ainsi, ces réseaux prioritaires pourraient inclure l'ensemble des opérations concourant à une meilleure fonctionnalité comme les goulets d'étranglement sur les grands axes de transport.
- En conséquence, il est proposé que l'Union européenne concentre ses subventions sur un nombre plus réduit d'opérations, à caractère transnational fortement marqué.
- Il paraît souhaitable que pour les très grands projets, sa participation fasse l'objet d'une contractualisation globale ; méthode préférable à la procédure actuelle (périodes budgétaires renouvelables tous les sept ans).
- Enfin, pour ce qui regarde le transport de marchandises par le fer, il est impératif que pour un meilleur rendement des investissements consacrés aux infrastructures, il soit veillé à une **cohérence totale entre les corridors prioritaires choisis et les réseaux sur lesquels l'Europe a choisi de développer l'ERTMS** (système européen de gestion de trafic ferroviaire).

