



Réseau Transnational Atlantique

« Vers une révision du RTE-T pour l'espace atlantique »

Décembre 2022

Les 8 priorités globales du RTA : éléments de satisfaction, points d'amélioration et oublis à combler dans le cadre de la révision du RTE-T

Le RTA accueille favorablement la proposition de révision du règlement du RTE-T et souligne les aspects suivants :

- l'importance d'une nouvelle échéance à 2040 pour le réseau central étendu ;
- le renforcement de l'interopérabilité (système européen de trafics jusqu'à 2040) ;
- le renforcement de la cohérence entre les intérêts et les responsabilités nationales et les objectifs et projets du RTE-T ;
- le renforcement de la coordination entre les corridors du réseau principal et les corridors ferroviaires ;
- les propositions sur les carburants de substitution ;
- la reconnaissance du rôle des ports en tant que nœuds des chaînes logistiques et le besoin de développement des plateformes multimodales ;
- l'importance reconnue du Short Sea Shipping pour la décarbonation du transport.

Le RTA considère toutefois que cette proposition soulève un certain nombre de questions concernant la mise en œuvre des projets et la relation aux territoires : comment ? Quand ? Avec quel financement ?

Horizons 2030 et 2050

PROPOSITION N°1 :

Les membres du RTA partagent l'objectif de finaliser le réseau global pour 2050 et le réseau central et les corridors pour 2030. Dans la gouvernance, ils souhaitent une plus grande coopération entre les échelons de décisions, européen, national, régional et local et une plus grande participation des instances régionales et locales pour améliorer les infrastructures jusqu'au dernier kilomètre.

Ils suggèrent d'initier les débats sur l'articulation entre le réseau central et le réseau global, notamment :

- ◆ Les retards de mise en œuvre empêchant la réalisation des objectifs pour 2030 et 2050 ;
- ◆ l'accompagnement politique et financier par l'Europe et par les États membres pour permettre au réseau global d'atteindre les objectifs affichés dans la politique de transport européenne (économiques, environnementaux, de cohésion territoriale...);
- ◆ La manière dont les réseaux de transport européens favorisent l'articulation entre la cohésion territoriale au niveau européen, d'une part, et la cohésion interne de l'autre (intra-régions mais aussi inter-régions comme c'est le cas de la façade atlantique). Pour atteindre ces objectifs, les membres du RTA invitent à renforcer les modes de gouvernance, notamment :
- ◆ Le rôle des régions dans la gouvernance et la réalisation des objectifs du RTE-T devra être reconnu et renforcé dans la future proposition de la Commission européenne. Sa mise en œuvre devra faire l'objet d'un dialogue étroit entre autorités régionales, nationales et européennes, selon les domaines de compétences de chacun ;

- ◆ Les coordonnateurs de chaque corridor devraient être dotés de compétences renforcées et d'une plus grande marge d'intervention à toutes les étapes de son développement ;
- ◆ une agence indépendante devrait être créée pour assurer le contrôle et le suivi des travaux des projets du RTE-T. Cette agence devrait se concentrer non seulement sur la gestion financière du cofinancement de l'UE, mais aussi sur un contrôle de mise en œuvre en temps opportun des projets d'infrastructure approuvés, en assurant une meilleure cohérence du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et du RTE-T en vue d'assurer la qualité de l'infrastructure et l'efficacité et la capacité du réseau, c'est-à-dire « un RTE-T adapté à l'avenir ».

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Concernant l'articulation du réseau central et du réseau global

Le RTA constate une meilleure intégration des corridors de fret ferroviaire au réseau central. La proposition de la Commission formule des mesures tendant à l'alignement des normes et exigences entre les deux niveaux du réseau (global et central) dans les domaines tels que les infrastructures ferroviaires, les carburants alternatifs ou les nœuds urbains.

Concernant la gouvernance du RTE-T, le rôle du coordinateur et la participation des autorités régionales

Les membres de notre réseau soulignent que la proposition de révision reconnaît la nécessité pour le RTE-T d'assurer que « *les intérêts des autorités régionales et locales, ainsi que ceux du public concerné par un projet d'intérêt commun, soient dûment pris en considération au cours de la phase de planification et de construction des projets* ».

La Commission européenne propose d'institutionnaliser la présence de coordinateurs européens dans les entités frontalières et d'élargir le champ d'application du mandat pour refléter les nouvelles priorités du RTE-T. Les autorités régionales peuvent en faire partie par le biais des groupes de travail européens ad hoc pour aborder des thèmes tels que l'interopérabilité, les services ferroviaires voyageurs transfrontaliers, les nœuds urbains, la coopération avec les pays tiers ou d'autres sujets selon les besoins. Les autorités régionales et locales, les gestionnaires de l'infrastructure, les opérateurs de transport, les utilisateurs des transports et les représentants de la société civile peuvent être consultés par le coordinateur si celui-ci le décide ainsi.

Concernant la cohérence du RTE-T

Le RTA considère que l'augmentation du nombre de nœuds urbains devrait permettre de traiter la problématique du dernier kilomètre car l'une des exigences pour un nœud urbain est la « *mise en place de plateformes multimodales pour le transport de voyageurs afin de faciliter les connexions au premier et dernier kilomètre* » (article 40).

POINTS D'AMÉLIORATION

Concernant l'agenda

Les membres du RTA partagent l'objectif d'achever le réseau de base et ses extensions en 2030 et le réseau global en 2050. Les dates de son développement ne devraient jamais être postérieures à celles d'autres corridors européens, (comme celui concernant la Méditerranée), avec lesquels il n'est pas en concurrence. La concordance des échéances dans sa mise en œuvre complète générerait un effet multiplicateur dans ses effets positifs pour l'ensemble de l'Union européenne. La concordance des échéances est d'autant plus importante compte tenu de la nécessaire redéfinition du modèle logistique et de transport, dans le cadre des principes inspirateurs du Pacte Vert européen et de l'Agenda 2030 pour le développement durable. Ainsi, la conciliation reprise économique / transformation du modèle environnemental nécessite une augmentation notable du transport de

marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne et, en particulier, dans la zone territoriale du corridor atlantique, tant du point de vue de la quantité comme de celui de la qualité et l'efficacité.

La révision de la Commission européenne (CE) prévoit des nouvelles dispositions pour les retards, pouvant aller jusqu'à des pénalités financières. Cependant, les infrastructures déjà insérées dans le règlement RTE-T précédant, et les infrastructures entrantes, ou changeant d'échéances (passage de réseau global – échéance 2050 à réseau central – échéance 2030) suite à la révision, ne sont pas différenciées. Pourtant, les risques de retards sont à la fois plus forts, mais potentiellement plus justifiés, pour les nouveaux entrants. Le RTA propose donc d'inscrire une différenciation dans la manière dont seront traités les retards de mise en œuvre entre les infrastructures déjà insérées dans le règlement RTE-T précédent, et les nouvelles entrantes. Par ailleurs, le RTA insiste sur la nécessité d'un réel dialogue entre l'État, les collectivités régionales et locales, les parties prenantes, le coordonnateur et la Commission européenne avant toute pénalité de retard.

Néanmoins, les risques et les évolutions imprévisibles d'ici à l'horizon 2050 apparaissent au RTA comme étant insuffisamment pris en compte. Ils sont pourtant déjà présents : crise en Ukraine, inflation (variable selon les États), crises des sources d'énergie, pour ne prendre que les trois éléments les plus importants du moment.

Concernant l'articulation du réseau central et du réseau global

Le RTA souligne deux points :

- Le corridor atlantique est à compléter avec les connexions d'Estrémadure (en ajoutant son accès à Castille et León via Salamanque) avec l'Andalousie.
- Il paraît important d'avancer avec les projets concernant les connexions au premier et dernier kilomètre pour assurer la fluidité des flux.

Concernant la gouvernance du RTE-T, le rôle du coordinateur et la participation des autorités régionales

Concernant la gouvernance en général, le RTA constate que le coordonnateur européen compétent est assisté par un secrétariat et par un forum consultatif (respectivement le « Forum du corridor » et le « Forum consultatif pour les priorités horizontales »). Le règlement permet mais ne garantit pas la participation des autorités régionales puisque le coordonnateur assure la présidence des Forums consultatifs et des Forums du corridor et ce sont les États membres qui s'entendent sur leur composition. Aussi, le RTA souhaite-t-il une meilleure prise en compte des échelons régionaux et locaux dans la gouvernance du RTE-T. Par exemple, à l'article 52 (Gouvernance des corridors de transports européens) nous proposons d'indiquer que le coordinateur du corridor « doit » consulter les autorités régionales et locales [...] et les représentants de la société civile en ce qui concerne le plan de travail et sa mise en œuvre. Le texte de la Commission européenne propose « le coordinateur du corridor « peut » consulter les autorités régionales et locales... ». L'utilisation du verbe « pouvoir » nous apparaît comme étant peu incitatif.

Le RTA souhaite voir la gouvernance des corridors renforcée, en particulier celle du corridor atlantique, en donnant plus de pouvoirs aux coordonnateurs de chaque corridor et en garantissant une plus grande intervention à toutes les étapes de son développement.

Etant donné que l'objectif général de la politique des transports de contribuer à la cohésion territoriale exige une plus grande articulation avec les dimensions régionales, urbaines et locales, il convient de renforcer, dans le cadre d'une nouvelle gouvernance, le rôle des régions et des villes dans la mise en œuvre du RTE-T. A ce stade, les organisations et institutions telles que le RTA qui regroupe les principaux acteurs économiques et sociaux des régions, devraient être des interlocuteurs dans l'évaluation et le suivi du fonctionnement du corridor atlantique.

Le RTA promeut par ailleurs la création d'une agence indépendante pour le contrôle et le suivi des travaux des projets du RTE-T. Cette agence devrait non seulement se concentrer sur la gestion financière du cofinancement de l'UE, mais aussi s'occuper du contrôle de l'exécution des projets d'infrastructure approuvés dans les délais, améliorer la cohérence du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et du RTE-T, en vue de garantir la qualité des infrastructures ainsi que l'efficacité et la capacité du réseau, c'est-à-dire « un RTE-T adapté à l'avenir ».

Il est nécessaire de renforcer la participation des régions et des villes nœuds dans la gouvernance du réseau. Les membres du RTA considèrent que le niveau régional est le seul qui dispose à la fois de la proximité et de la puissance de frappe financière nécessaire. C'est ce niveau de collectivité qui pourrait être davantage mis en avant.

Concernant la cohérence du RTE-T

Le RTA constate que, de façon générale, le document semble assez ambitieux dans ses objectifs mais se pose des questions sur l'opérationnalisation de certaines propositions.

Certaines villes ou infrastructures du réseau RTE-T sont plus avancées que d'autres lors de leur entrée dans le réseau dans l'atteinte des objectifs économiques, environnementaux et de cohésion territoriale. Par exemple, certains nœuds urbains ont déjà des politiques s'apparentant à des plans de mobilité durable. Le RTA se questionne sur l'accès au financement pour ces villes/infrastructures : sera-t-il pénalisant d'être déjà avancé sur le sujet, ou à l'inverse encourageant pour aller plus loin dans les démarches déjà entreprises ?

OUBLIS À COMBLER

Concernant l'articulation du réseau central et du réseau global

La proposition de la Commission européenne reconnaît que « *l'objectif de cohésion sera atteint par le biais de l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union ; la réduction des écarts de qualité des infrastructures entre les États membres, l'interconnexion et la coordination efficaces entre les infrastructures de transport pour le trafic sur longue distance mais aussi pour le trafic régional et local et les services de transport dans les nœuds urbains et une couverture équilibrée de toutes les régions européennes* ». Le RTA déplore que la proposition de révision ne clarifie comment l'articulation du réseau central et du réseau global favorisera la cohésion interne des différents territoires européens.

Par exemple, la transversalité entre la façade Atlantique et la Méditerranée n'est pas acquise : pas de liaison ferroviaire directe Poitiers – Limoges – Toulouse ; et l'axe Bordeaux – Lyon est lié uniquement par voie aérienne. Parallèlement, les tracés actuels ne donnent pas de réponse à l'isolement de certains territoires concernés par ces liaisons non intégrées dans la proposition de la Commission européenne. Le RTE-T doit permettre de réduire la périphéricité de la façade atlantique, mais cela ne sera possible que si le réseau de transport européen permet d'assurer la connectivité et l'accessibilité des territoires périphériques à l'intérieur des régions.

L'article 50 du règlement du RTE-T stipule que celui-ci cherchera à contribuer à la cohésion territoriale par :

- l'intégration modale en vue de renforcer les modes de transport les plus respectueux de l'environnement, notamment le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance ;

- l'interopérabilité ;
- un développement coordonné des infrastructures, en particulier dans les tronçons transfrontaliers, notamment en vue de mettre en place un système de fret ferroviaire pleinement interopérable ainsi qu'un réseau ferroviaire de transport de voyageurs longue distance à grande vitesse dans l'ensemble de l'Union favorisant les déplacements vers le sud de l'Europe (ou entre le Nord et le Sud de l'Europe) de façon la plus optimale possible ;
- le soutien au développement et au déploiement coordonnés et intégrés de solutions innovantes pour la numérisation des transports.

Or, concernant les régions périphériques, et autres régions reculées, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population, aucune mesure concrète n'est proposée dans le chapitre consacré à la mise en œuvre du RTE-T.

Ceci est cohérent avec la position de la Commission Arc Atlantique qui estime que certaines de ses demandes, essentielles pour les régions périphériques, n'ont pas été intégrées.

Les propositions de la Commission Arc Atlantique



Le RTA regrette que l'inclusion de la voie navigable Bordeaux-Toulouse n'ait pas été considérée dans la proposition de la Commission européenne. L'inclusion de cette voie navigable, qui aurait permis de potentialiser plus de 600 km de canaux et sections de fleuves navigables entre Atlantique et Méditerranée en faveur du report modal vers le fret fluvial, avait fait l'objet d'une demande de la Commission Arc Atlantique. Le fret fluvial est deux à quatre fois moins cher que le routier, « sobre » énergétiquement, « vertueux » en matière d'émission de gaz à effet de serre et créateur d'emplois¹.

¹ Source Site web de Voies navigables de France. <https://www.vnf.fr/vnf/> (consulté en juin 2022)

Concernant la gouvernance du RTE-T, le rôle du coordinateur et la participation des autorités régionales

Le RTA constate que sa préconisation de créer une agence indépendante pour assurer le contrôle et le suivi des travaux du RTE-T ne semble pas avoir été prise en compte. Le RTA réitère cette demande.

Notre réseau appelle la Commission européenne à prendre en considération le projet de création d'une macro-région atlantique et à considérer d'ores et déjà le rôle qu'elle pourrait jouer dans la gouvernance du RTE-T.

Globalement, le RTA insiste sur le besoin de renforcer les échelons régionaux et locaux dans la gouvernance. Même si sous un autre chapitre, le RTA se prononce favorablement sur l'échelon régional, il n'en fait pas l'alpha et l'oméga de la gouvernance. L'échelon local est à intégrer dans le processus de gouvernance.

Concernant la cohérence du RTE-T

Pour atteindre les objectifs du RTE-T, les membres du RTA interpellent les acteurs publics de tous niveaux à mettre en place des outils de financement puissants et inscrits dans la durée.

Les tracés dans la dimension internationale

PROPOSITION N°2 :

Les membres du RTA estiment nécessaire d'adapter des infrastructures du RTE-T pour améliorer les liaisons des régions atlantiques avec le reste de l'Europe, notamment via un meilleur raccordement au réseau global. A ce titre, le BREXIT modifie profondément l'échiquier géopolitique et crée de nouvelles frontières extérieures de l'UE pour les régions de la façade atlantique et de la Manche, aggravant leur périphéricité par rapport au reste de l'UE.

Les futures orientations du RTE-T devront donc permettre de faciliter et de renforcer l'intégration de ces régions dans le réseau global, tout comme leur raccordement, à terme, au réseau central et notamment au corridor atlantique. Les membres du RTA insistent également sur le besoin de mise en cohérence entre les objectifs européens du RTE-T et les priorités stratégiques régionales.

Le corridor atlantique pourrait être développé comme la colonne vertébrale de l'ouest du Réseau en Europe. Le RTA souligne la complémentarité du corridor atlantique et du corridor méditerranéen dans le cadre des relations commerciales avec le sud de la Méditerranée.

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Concernant l'adaptation des infrastructures pour relier les régions atlantiques au reste de l'Europe

Le RTA constate que la proposition de la Commission fait état d'une réelle volonté de relier les territoires les uns aux autres.

Notre réseau se félicite de la volonté de s'appuyer sur les ports de la façade atlantique. C'est important pour la Région Pays de la Loire avec le grand port maritime de Nantes – Saint-Nazaire. Le CESER des Pays de la Loire met l'accent sur l'attractivité à développer du GPM de Nantes – Saint-Nazaire. Il a d'ailleurs voté une contribution sur ce sujet à la fin de l'année 2020².

La modification des tracés pour inclure un certain nombre de nouvelles villes dans le corridor atlantique (le port de Brest-Roscoff pour la région Bretagne), ainsi que les liaisons maritimes Brest-Shannon Foynes, Brest-Cork et Brest-Dublin au réseau central et la liaison ferroviaire Brest-Rennes-Nantes inscrite au réseau central étendu sont autant de motifs de satisfaction.

De même, la liaison de Cherbourg et Le Havre avec l'Irlande est très positive et nous constatons déjà ses effets.

² La contribution : <https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/Rapport-grand-port-maritime-web.pdf>

La synthèse : https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/synthese_grand_port_web2.pdf

Concernant le Brexit

Le RTA constate que le document de la Commission européenne propose des ajustements indispensables pour tenir compte du Brexit et de la nécessaire connexion de la façade Atlantique avec l'est de l'Europe. Les synergies apparaissent ainsi renforcées avec deux autres corridors (Méditerranée et Mer du Nord-Méditerranée).

Le réseau de la société civile souligne l'importance des liaisons avec l'Irlande et l'application stricte du traité du Brexit. Également, il rappelle l'importance de concrétiser les investissements de l'État sur la ligne dite POLT Paris – Orléans – Limoges – Toulouse, avec des compléments de financements européens pour les équipements.

Concernant la cohérence entre les objectifs européens du RTE-T et les priorités stratégiques des régions

Le RTA se félicite de l'inclusion de la ligne de train Bayonne-Mouguerre et de la ligne La Rochelle-Poitiers dans le réseau central, ainsi que de l'intégration de la connexion Bordeaux-Nantes dans le réseau global.

À l'égard des cartes du RTE-T, le RTA se félicite des changements suivants concernant la région Nouvelle-Aquitaine:

- ajout de deux nouveaux nœuds urbains : Limoges et Poitiers, en plus de Bordeaux ;
- ajout du Centre européen de fret de Mouguerre à la liste des terminaux rail-route du réseau central, en plus de Bordeaux ;
- ajout des lignes ferroviaires de fret : Bordeaux-Niort et La Rochelle-Poitiers sur le réseau central étendu et La Rochelle-Nantes sur le réseau global ;
- ajout des lignes ferroviaires conventionnelles Nantes-La Rochelle et Niort-Bordeaux pour les voyageurs, sur le réseau global.

POINTS D'AMÉLIORATION

Concernant l'adaptation des infrastructures pour relier les régions atlantiques au reste de l'Europe

Le RTA insiste sur les priorités suivantes :

- favoriser la connexion des régions de l'Arc Atlantique aux corridors prioritaires avec des infrastructures adéquates vis-à-vis des besoins d'interopérabilité européenne ;
- exiger un traitement équitable du corridor atlantique par rapport aux autres corridors européens, en exécutant les engagements pris et en évitant de nouveaux retards ;
- concrétiser la liaison corridor Atlantique / corridor Mer du Nord – Méditerranée en prenant en compte les liaisons Le Havre / Rouen – Amiens – Chalon et l'Allemagne.

Concernant le Brexit

Le RTA s'inquiète des conséquences du Brexit sur les régions atlantiques et des répercussions importantes sur ces territoires. Or, le document ne semble pas mettre assez l'accent sur ce point-là.

Concernant la cohérence entre les objectifs européens du RTE-T et les priorités stratégiques des régions

À l'international, le RTA considère qu'il est nécessaire de renforcer l'importance géostratégique pour l'Europe du corridor Atlantique (connexions avec les Amériques et avec l'Afrique) pour assurer des conditions d'autonomie alimentaire, industrielle, énergétique... dans le nouveau contexte géopolitique

global lié à la guerre en Ukraine, dont le rôle majeurs des ports, des plateformes multimodales, des connexions des ports avec le ferroviaire...

Vis-à-vis des territoires, le règlement du RTE-T devrait mieux prendre en compte les enjeux pour les territoires, en termes d'acceptabilité, d'attractivité, de développement économique, de cohésion et d'égalité des territoires et répondre à la question : quel(s) impact(s) sur le projet de territoire ?

OUBLIS À COMBLER

Concernant le conflit en Ukraine

Il est indispensable que le document soit révisé afin de prendre en compte le conflit en Ukraine et ses conséquences. En particulier la recherche d'une plus grande souveraineté européenne et nationale dans les domaines de l'agriculture, de l'alimentation et de l'industrie, ainsi qu'en matière d'approvisionnement énergétique.

Concernant la cohérence entre les objectifs européens du RTE-T et les priorités stratégiques des régions

Le document devra être adapté au cas par cas, en fonction des problématiques de chaque territoire. L'exemple type est sur le fret ferroviaire. Le document est très ambitieux sur le fret ferroviaire et c'est positif. Néanmoins, il semble très loin des réalités économiques et logistiques de certains territoires qui seront, sans doute, en incapacité de répondre aux objectifs.

Cette nécessaire mise en cohérence nécessite une place renforcée pour les autorités régionales dans la gouvernance.

Accessibilité, chaînons inexistantes et goulets d'étranglement

PROPOSITION N°3 :

Les membres du RTA souhaitent compléter l'axe actuel du corridor atlantique et poursuivre la complémentarité de l'intermodalité routier / ferroviaire / portuaire pour améliorer les échanges transrégionaux et transnationaux ainsi que les liens avec l'hinterland (« arrière-pays »). Il est ainsi urgent et prioritaire de :

- réaliser les contournements des métropoles nationales, Paris, Madrid et Lisbonne, ainsi que de fluidifier les routes de transport (réduction des embouteillages et nœuds urbains) des métropoles régionales et autres centres urbains clés ;
- moderniser les liaisons ferroviaires interrégionales, transfrontalières, et l'accès aux hubs ferroviaires de grande vitesse (TGV) qui font l'objet d'un investissement insuffisant : des barrières techniques continuent d'entraver la circulation des passagers et des marchandises et menacent la sécurité des lignes (longueur de base maximale de circulation des trains dans le réseau conventionnel, l'homologation d'équipements, l'existence de rampes supérieures à 15mm/m (rampe maximale adoptée en Espagne pour les nouveaux itinéraires), l'électrification, l'obsolescence des éléments de voie (ballast, traverses et rails), les problèmes liés à la signalisation... Par ailleurs, il s'agit de développer les services d'autoroutes ferroviaires entre le Portugal, l'Espagne et la France, en mettant en évidence leur fort potentiel, et accélérer les liaisons transfrontalières entre le Pays basque et la France, et entre la Galice, Castille et León et l'Estrémadure avec le Portugal ;
- considérer les objectifs d'amélioration de la connectivité et de rééquilibrage territorial face aux enjeux d'isolement dans le cadre de la révision du corridor de fret atlantique, qui doit inclure des itinéraires qui rejoignent les différents axes du réseau central. Le couloir atlantique doit ainsi être complété avec les liaisons entre l'Andalousie, l'Estrémadure et Castille et León via la route de la Plata ainsi qu'avec les liaisons Normandie, Bretagne, Pays de la Loire et Nouvelle-Aquitaine. Plus au nord, les liaisons transfrontalières doivent être structurées entre les ports de l'Irlande et ceux du nord-ouest et du nord de la France (Bretagne, Normandie, Hauts-de-France) tant au niveau du transport de passagers que du fret.

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Concernant le contournement des métropoles nationales

La proposition définit comme priorité du réseau central la mise en place des chaînons manquants et l'élimination des goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers.

Concernant la modernisation des lignes ferroviaires et de services autoroutiers ferroviaires entre le Portugal, l'Espagne et la France et l'accélération des liaisons transfrontalières

En matière ferroviaire, l'UE s'est fixée de grandes ambitions : doubler le trafic à grande vitesse d'ici 2030 et le tripler en 2050. Toutefois, entre 2001 et 2019, les services ferroviaires transfrontaliers n'ont augmenté que de 1 %, les services de nuit transfrontaliers ont diminué de 65 % et seuls 7 % du trafic ferroviaire de passagers est transfrontalier. Face à ce constat et aux objectifs fixés, la Commission propose un plan d'actions pour encourager les services ferroviaires de voyageurs longue distance et transfrontaliers.

Concernant l'amélioration de la connectivité et de l'équilibre territorial face aux enjeux d'isolement des territoires de la façade atlantique

Le RTA se félicite des dispositions pour le fret ferroviaire : les « corridors de transport européens » relient les anciens corridors du réseau central au corridor de fret ferroviaire. Les exigences pour le fret ferroviaire sont renforcées.

Le réseau exprime également sa satisfaction concernant la structuration des liaisons transfrontalières entre les ports de l'Irlande et de la Bretagne et de la Normandie : inclusion du port de Brest-Roscoff et des liaisons maritimes Brest-Shannon Foynes, Brest-Cork et Brest-Dublin dans le réseau central, ainsi qu'avec la liaison ferroviaire Brest-Rennes-Nantes inscrite au réseau central étendu ou avec le port de Cherbourg.

POINTS D'AMÉLIORATION

Concernant le contournement des métropoles nationales

Le RTA réitère sa demande que l'impact du RTE-T dans le contournement des métropoles régionales ainsi que le désengorgement de certaines routes régionales soient considérés dans le projet de révision. La question du financement devra être affinée.

Concernant la modernisation des lignes ferroviaires et le développement de services autoroutiers ferroviaires entre le Portugal, l'Espagne et la France et l'accélération des liaisons transfrontalières

En préalable, une appréciation globale : pour le RTA, le document devrait d'avantage prendre en compte les contraintes techniques pour l'harmonisation entre les systèmes ferroviaires des différents pays. D'autre part, l'enjeu de la mobilité pour tous et toutes, devrait être au cœur de la révision du RTE-T.

Les objectifs restent les suivants :

- Moderniser le réseau ferroviaire et éliminer les barrières techniques qui entravent la circulation des passagers et des marchandises. Entre autres, il convient de mentionner : la longueur de base maximale de circulation des trains sur le réseau conventionnel (considérablement inférieure à la longueur minimale standard de 750 mètres imposée par la Commission européenne et adoptée par l'Espagne pour les nouveaux projets ferroviaires), l'existence de rampes supérieures à 150/00 (rampe maximale adoptée en Espagne pour les nouveaux tracés) ; les tronçons et passages à niveau non électrifiés, qui constituent une gêne pour l'exploitation des voies ; l'obsolescence des éléments de voie (ballast, traverses et rails) et des problèmes liés à la signalisation ou la nécessité de stabiliser l'infrastructure ferroviaire (quai, ponts, tunnels...), afin d'augmenter la fiabilité des lignes. Plus globalement, nous exprimons le besoin de progresser dans les connexions transfrontalières, par exemple entre le

Portugal et l'Espagne de façon à assurer la meilleure intégration, afin d'assurer la meilleure intégration des réseaux, la connexion ferroviaire entre A Coruña, Porto, Lisboa et les connexions entre Faro et Séville ainsi que celle avec l'Extremadura et Castille et Léon restent toujours en attente.

- Finaliser les projets d'infrastructure du corridor prioritaire du RTE-T déjà initiés, en mettant l'accent sur la suppression des goulets d'étranglement et l'amélioration des connexions transfrontalières. Conscient du caractère prioritaire de l'achèvement des travaux suspendus, l'objectif de faire exécuter les travaux du réseau principal en 2030 ne doit pas signifier abandonner ou suspendre les travaux du réseau global (2050). Ceci irait à l'encontre des objectifs aussi importants que la cohésion territoriale ou la nécessité d'une plus grande capillarité. En ce sens, l'amélioration du réseau et l'insertion de régions qui étaient isolées de ce corridor non seulement améliorent et facilitent son accessibilité et sa connectivité, mais contribuent également à la visibilité d'un plus grand nombre de régions européennes, ce qui se traduit par une amélioration de la compétitivité du tissu productif en facilitant l'accès aux marchés.
- Améliorer les connexions transfrontalières pour combler les écarts entre les réseaux des États de l'Union. Une impulsion politique déterminée et coordonnée est nécessaire, tant de la part des gouvernements du Portugal, de l'Espagne et de la France que des institutions de l'Union européenne (UE) pour résoudre les retards importants dans l'exécution des travaux du corridor et garantir l'efficacité dans le transport de marchandises (coûts économiques, sociaux et environnementaux). En ce sens, l'UE devrait exiger que les plans d'infrastructure nationaux garantissent les connexions transfrontalières et engagent les fonds nécessaires à leur réalisation dans les délais convenus. Dans le cas espagnol, par exemple, celui connu sous le nom de « Y basque » a 13 ans de retard (dernière échéance officielle 2026) et, si l'on ajoute celui existant en France, la pleine capacité opérationnelle du « Y basque » serait retardée d'au moins 32 ans.
- Adopter et gérer des plans nationaux de maintenance des infrastructures RTE-T (réseau obsolète dans certains territoires), étant donné que cette maintenance est un enjeu largement sous-estimé dans plusieurs pays. Comme l'indique l'avis du CES européen « la révision du règlement relatif au RTE-T et aux corridors de fret ferroviaire », il convient qu'un plan de surveillance du réseau principal soit exécuté au niveau européen.

OUBLIS À COMBLER

Concernant le contournement des métropoles nationales

Le RTA estime que la révision annoncée par la CE n'aborde pas suffisamment ce sujet pourtant essentiel. Les contournements de Paris et de Madrid sont aujourd'hui des nécessités, tout particulièrement pour le fret. Ces contournements apparaissent d'autant plus nécessaires qu'ils sont possibles. Nous constatons qu'à partir des ports français, portugais et espagnols, dans bien des cas, il ne s'agit pas de créer de nouvelles infrastructures mais de les rénover et de les moderniser. Les seules marchandises qui doivent aller vers Paris, Madrid ou Lisbonne sont celles qui doivent être livrées à Paris, Madrid ou Lisbonne. Les autres marchandises n'ont aucun motif de transiter par ces capitales surtout si elles imposent des ruptures de charges.

Concernant la modernisation des lignes ferroviaires et le développement de services autoroutiers ferroviaires entre le Portugal, l'Espagne et la France et l'accélération des liaisons transfrontalières

Le RTA considère que le règlement du RTE-T doit prendre en compte les enjeux environnementaux de ces projets, en distinguant notamment l'impact des lignes de grande vitesse sur la biodiversité, lié en

particulier à l'artificialisation et à la rupture des continuités écologiques ; le bilan carbone, avec la mise en balance des émissions induites pour la construction et l'usage de l'infrastructure et les émissions évitées par le report modal.

Concernant l'amélioration de la connectivité et de l'équilibre territorial face aux enjeux d'isolement des territoires de la façade atlantique

Le RTA constate que la question des goulots d'étranglement est avant tout abordée au niveau transfrontalier, alors qu'ils existent aussi au niveau interrégional et infrarégional, ce qui est donc un oubli à combler.

Les transitions énergétiques et numériques

PROPOSITION N°4 :

Les membres du RTA souhaitent que la proposition législative sur la révision du RTE-T reflète les évolutions technologiques et climatiques. La prise en compte des effets des transports sur l'environnement doit également s'effectuer de façon plus large, sans se limiter aux émissions des gaz à effet de serre (GES). Ainsi, au-delà des équipements et des infrastructures qui doivent mobiliser des projets ambitieux de recherche et d'innovation, les membres du RTA insistent sur l'importance d'un projet entrepreneurial et social commun aux régions de la façade atlantique en lien avec les futures orientations du réseau global et central. Ce projet doit permettre une meilleure acceptation par les populations, en privilégiant la sécurité des entreprises et des citoyens avec un bon niveau d'exploitation et de protection des données numériques. Dans ce cadre, la coordination des instances locales, des acteurs publics et privés, est essentielle à la conduite de ces transitions.

Afin de développer les véhicules à faible émission, il est nécessaire :

- ◆ d'augmenter la recherche pour le marché des carburants alternatifs (électrique et hydrogène essentiellement) ;
- ◆ de déployer les infrastructures de recharge (routes/quais/navigation intérieure) ou de ravitaillement correspondantes (notamment dans les Green ports) ;
- ◆ de préparer la transformation des véhicules existants pour les différents types de transport :
 - le routier : verdissement des autocars et des camions,
 - le ferroviaire : les wagons automoteurs intelligents, trains à batteries, à hydrogène,
 - l'aérien : avion électrique et mutation des usages au sol dans les aéroports ;
- ◆ de développer les modes de transports collaboratifs ;
- ◆ d'accorder une attention particulière aux plateformes logistiques. Par exemple, le transport des déchets explose sous toutes formes : plastiques, papiers, véhicules ...

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Concernant la prise en compte des évolutions technologiques et climatiques et la prise en compte de l'impact des transports sur l'environnement à travers un projet entrepreneurial et social commun

Le RTA souligne la prise en compte des effets du changement climatique qui se manifeste par des actions visant à renforcer la résilience du réseau, l'utilisation de carburants alternatifs, la promotion de la multimodalité et l'électrification. La transition écologique est très présente et l'accent est mis sur les transports décarbonés. Le potentiel du numérique sur les transports semble avoir été bien ciblé par le document.

Le RTA appuie la proposition de la Commission européenne d'inclure le transport maritime à courte distance/cabotage (Short Sea Shipping) dans les transports à faible émission à développer, car il s'agit d'un enjeu d'avenir pour contribuer à atteindre les objectifs climatiques de l'UE.

Concernant le développement de véhicules à faible émission

Le RTA note que la proposition de révision vise à résoudre le « manque d'intégration des normes applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs du RTE-T, qui ont des incidences négatives sur le climat et l'environnement ».

Un alignement intégral sur les autres initiatives politiques relatives aux carburants alternatifs est assuré :

- La proposition envisage que tous les modes de transport se conforment à de nouvelles obligations en termes de mise à disposition de carburants alternatifs. Par ailleurs, les villes devront adopter des plans de mobilité urbaine durable d'ici fin 2025.
- La proposition veille à un alignement sur les autres initiatives politiques relatives aux systèmes de transports intelligents. L'article 44 étaye la proposition concernant le développement et le déploiement de technologies innovantes.
- La stratégie de mobilité durable et intelligente vise à ce que au moins 30 millions de voitures et 80 000 camions à émissions nulles devraient être en service sur les routes de l'Union d'ici à 2030, et à ce que la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs soient à émissions nulles d'ici à 2050. Les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'Union ; d'ici à 2030, l'Europe devrait compter au moins 100 villes climatiquement neutres.

POINTS D'AMELIORATION

Concernant la prise en compte des évolutions technologiques et climatiques et la prise en compte de l'impact des transports sur l'environnement à travers un projet entrepreneurial et social commun

Le RTA propose de lier les débats sur la question de la décarbonation à celui sur les nécessaires transitions, ainsi que de l'évolution du contexte suite à la guerre en Ukraine. Il faut intégrer une accélération de la recherche sur les nouvelles énergies mais cela ne devrait pas être une excuse pour ne pas atteindre les objectifs du RTE-T, notamment en matière de transition énergétique.

Concernant le développement de véhicules à faible émission

Le RTA rappelle l'importance des enjeux sur la décarbonation des transports maritimes et aériens qu'il convient de prendre en compte. La mise au point des technologies novatrices en matière de carburants alternatifs pour les chemins de fer, tels que l'hydrogène pour les tronçons exemptés de l'obligation d'électrification, est envisagée. Néanmoins, le document n'informe pas sur le soutien à la recherche dans ce domaine.

OUBLIS À COMBLER

Concernant le développement de véhicules à faible émission

Le RTA estime que le point soulevé par le RTE-T concernant cette question est important mais, compte tenu des constats du dernier rapport du GIEC, invite à aller plus loin pour dire « les déchets, on les garde chez soi, on ne les transporte plus ». Étant donné que les enjeux de transport sont en lien avec les enjeux de consommation, le plus judicieux serait de consommer en priorité ce qui est produit localement ou au plus près.

Rééquilibrage modal et multimodal du transport

PROPOSITION N°5 :

Les membres du RTA souhaitent développer les liaisons ferroviaires et maritimes et optimiser les connexions entre elles pour décongestionner le réseau, atteindre les objectifs climatiques et offrir une meilleure qualité de vie aux citoyens européens.

Il convient à cette fin :

- ◆ d'améliorer les reports modaux vers les modes de transports les moins émissifs en polluants et en GES ;
- ◆ d'intensifier le soutien européen aux efforts favorisant la décarbonation des usages.

Pour cela, il est nécessaire d'adopter et de gérer des plans nationaux de maintenance des infrastructures RTE-T, un aspect sous-estimé dans plusieurs pays au niveau européen avec des infrastructures obsolètes dans certains territoires. Il est souhaitable qu'un plan de supervision du réseau principal soit mis en œuvre au niveau européen.

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Concernant le développement des liaisons ferroviaires et maritimes et l'optimisation des liaisons entre elles pour décongestionner le réseau

Le RTA note que le projet de révision de la Commission européenne propose d'améliorer l'exploitation, la gestion, l'accessibilité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau, entre autres, grâce au développement de services de mobilité numérique multimodale et au développement d'infrastructures permettant une multimodalité sans discontinuité, telles que les lignes ferroviaires à grande vitesse et les liaisons aéroportuaires avec les villes par train/tram (article 44).

La stratégie de mobilité durable et intelligente établit des étapes de manière à tracer la voie du système de transport européen vers la réalisation des objectifs en faveur d'une mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle estime que la part de marché du trafic de fret ferroviaire augmentera de 50 % d'ici à 2030 et doublera d'ici à 2050 ; le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance devraient augmenter de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050 ; le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050.

POINTS D'AMÉLIORATION

Concernant le développement des liaisons ferroviaires et maritimes et l'optimisation des liaisons entre elles pour décongestionner le réseau

Concernant cette question, le RTA note la volonté dont fait état le projet de révision, mais note que la question demeure : comment cela s'opère concrètement sur le terrain, et avec quels acteurs ? Tant que les questions de gouvernance ne seront pas réglées, ce questionnement reste en vigueur. Des préoccupations concernant le maillage territorial équitable en lien avec les objectifs du Pacte vert s'ajoute aux questions que le RTA se pose.

Concernant l'amélioration du report modal vers des modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins polluants

Le transfert intermodal se promeut en soutenant le développement de l'autoroute ferroviaire de l'Atlantique.

Le RTA considère qu'il faut prendre en compte la spécificité de la péninsule ibérique en connectant le réseau ferroviaire de la péninsule ibérique avec le reste du corridor atlantique qui circule à travers le reste de l'Europe. Ceci nécessite, afin de garantir « un transport rentable, fluide, compétitif et durable », l'élimination des goulots d'étranglement entre l'Espagne et la France, dus à la rupture de charge, à la capacité ou au gabarit. Le principal obstacle entre les deux pays est la différence d'écartement des voies, qui constitue un handicap pour l'efficacité et la durabilité des transports sur l'ensemble de l'axe atlantique.

Concernant l'adoption des plans nationaux de maintenance de l'infrastructure RTE-T

L'article 48 (entretien et cycles de vie du projet) comprend notamment la création de plans d'entretien à long terme et la prise en compte des besoins et coûts relatifs à l'entretien pendant la durée de vie des infrastructures dans la phase de planification, ce que RTA avait proposé. Néanmoins, l'Union européenne doit inciter de façon encore plus résolue les États comme la France qui ont un rattrapage important à faire par rapport au reste de l'Europe. S'ajoutent à l'incitation la question de la gouvernance, et deux autres questions liées : Qui fait quoi ? Qui prend en charge les financements ?

Rôle stratégique du rail et du transport maritime

PROPOSITION N°6 :

Concernant le réseau ferroviaire :

- ◆ Les membres du RTA considèrent qu'il est crucial d'achever les projets d'électrification de la voie ferrée centre-atlantique, de moderniser la totalité du réseau ferroviaire, de proposer de nouveaux itinéraires, d'assurer la complémentarité entre le ferroviaire et le trafic poids lourds sur les longues distances, de développer des services d'autoroute ferroviaire et, finalement de désaturer les goulots d'étranglement transfrontaliers. Tout ceci en prenant en compte les différents types de défis auxquels sont confrontés le fret et le transport de passagers.
- ◆ Les membres du RTA accueillent favorablement l'année 2021 déclarée « année européenne du rail » afin de promouvoir la place du train, notamment pour les déplacements du quotidien.

Concernant les ports :

- ◆ Outre le renforcement de la coopération entre les ports maritimes et l'amélioration des infrastructures, les actions dans les zones portuaires devraient viser à soutenir leurs efforts favorisant les connexions multimodales et la décarbonation des usages portuaires.
- ◆ Dans le contexte du BREXIT, il est important de concevoir des nouvelles liaisons maritimes (notamment avec l'Irlande), d'adapter les liaisons maritimes avec le Royaume Uni tout en facilitant la connexion des ports maritimes avec les hinterlands.
- ◆ L'accent doit être mis sur la nécessité d'ancrer des synergies entre les acteurs et répartir l'effort public/privés (opérateurs). A ce titre, les membres du RTA notent avec intérêt la récente révision du plan d'action 2.0 de la Stratégie maritime atlantique qui prévoit un pilier spécifique sur les ports atlantiques. Ils resteront attentifs aux actions déployées par les régions et les États membres afin de mettre en œuvre les objectifs de ce pilier I du plan d'action.

Les membres du RTA invitent l'UE à préciser sa stratégie concernant les autoroutes de la mer (ADM) en fixant des horizons de réalisation, à consolider les services existants et à promouvoir de nouveaux usages, en renforçant l'engagement pour des connexions vertes, viables, attractives et efficaces et leur intégration dans la chaîne de transport. En lien avec le potentiel de ces ADM (et des ports en général), les membres du RTA soulignent la nécessité de garantir des connexions intelligentes et durables entre les différents modes de transport.

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Concernant la réalisation des projets d'électrification ferroviaire, les propositions de nouveaux itinéraires et la complémentarité entre le train et le trafic poids lourds longue distance et la désaturation des nœuds transfrontaliers

Le RTA note que la Commission européenne propose de réviser la directive de 2010 sur les systèmes de transport intelligents (STI). Sa proposition vise à soutenir le développement de ces produits et ces services afin qu'un système de transport plus intelligent et interopérable voie le jour en Europe. L'objectif est de permettre une gestion plus efficace du trafic et de faciliter la combinaison des modes de transport plus durables. Par ailleurs, ces mesures permettront aux citoyens d'être mieux informés et de planifier plus facilement leurs déplacements lorsqu'il s'agit de combiner différents modes de transport.

Le rôle stratégique et les conséquences en infrastructures et en équipements semblent pris en compte. Nous constatons une certaine souplesse avec la possibilité de dérogations en fonction des problématiques des territoires.

La liaison ferroviaire Brest-Rennes-Nantes inscrite au réseau central étendu, et les nouvelles liaisons maritimes avec l'Irlande par l'inclusion des liaisons maritimes Brest-Shannon Foynes, Brest-Cork et Brest-Dublin dans le réseau central sont deux points de satisfaction.

En ce qui concerne une plus grande coopération entre les ports maritimes pour améliorer les infrastructures portuaires et le développement de liaisons multimodales à faible émission

Le RTA prend acte de la volonté d'aménager et de faire évoluer les ports que nous partageons et exprime sa satisfaction concernant les nouvelles exigences pour les ports, inscrites à l'article 25, qui devraient permettre de progresser dans la décarbonation des usages portuaires :

« Les États membres veillent à ce que :

- des infrastructures pour carburants alternatifs soient déployées dans les ports maritimes du réseau central ;
- les ports maritimes du réseau central soient équipés des infrastructures nécessaires pour améliorer les performances environnementales des navires dans les ports, notamment des installations de réception pour le dépôt des déchets ;
- le VTMS et le SafeSeaNet soient mis en œuvre ;
- les guichets uniques maritimes nationaux soient mis en œuvre.

Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2050 :

- les ports maritimes du réseau global soient connectés à l'infrastructure ferroviaire et routière et, si possible, aux voies navigables intérieures, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes empêchent cette connexion ;
- tout port maritime du réseau central qui assure le trafic de fret offre au moins un terminal de fret multimodal qui soit ouvert à tous les opérateurs et utilisateurs de manière non discriminatoire et qui applique des redevances transparentes et non discriminatoires. »

Concernant la précision de la stratégie européenne pour les autoroutes maritimes

L'Union européenne veille à ce que le retrait du Royaume-Uni ne perturbe pas de manière significative le réseau de transport irlandais, en particulier la connectivité avec l'Europe continentale. À la suite du retrait du Royaume-Uni, l'Union a pris des mesures spéciales ainsi, à la suite de l'adoption du règlement MIE II, l'Irlande s'est retrouvée pour la première fois sur deux corridors du réseau central RTE-T. En effet, l'Irlande fait déjà partie du corridor Mer du Nord – Méditerranée ; elle est désormais intégrée dans le corridor atlantique, les trois ports principaux de Dublin, de Cork et de Shannon-Foynes étant reliés à deux grands ports maritimes français (Le Havre et Nantes Saint-Nazaire).

La proposition qui permet aux ports du réseau global de développer des projets MIE sans impliquer un port central est favorable pour les ports périphériques et contribuera à favoriser le report modal vers le transport maritime à courte distance.

L'espace maritime européen vient se substituer aux autoroutes de la mer. Il est doté d'un coordonnateur spécifique. Le RTA soutient cette mesure.

POINTS D'AMÉLIORATION

Concernant la réalisation des projets d'électrification ferroviaire, les propositions de nouveaux itinéraires et la complémentarité entre le train et le trafic poids lourds longue distance et la désaturation des nœuds transfrontaliers

Le RTA souligne que les aspects de méthode et de processus sont à affiner afin de connaître les modalités pour y parvenir concrètement.

En ce qui concerne une plus grande coopération entre les ports maritimes pour améliorer les infrastructures portuaires et le développement de liaisons multimodales à faible émission

Si les membres du RTA perçoivent bien la volonté, la stratégie sur ce point doit être précisée. Pour ce faire, le RTA suggère d'accroître l'intermodalité rail-port, en promouvant l'intermodalité entre le trafic maritime et ferroviaire, ce qui attirera de nouvelles entreprises, de nouvelles activités et davantage

d'investissements. Les liaisons ferroviaires vers toutes les installations portuaires devraient être fortement encouragées.

Le RTA souligne, en raison de sa connexion avec l'utilisation adéquate du potentiel des autoroutes de la mer (ports en général), la nécessité de garantir des liaisons intelligentes et durables entre les modes de transport maritime et l'intérieur, notamment en facilitant les liaisons avec leur « arrière-pays », que ce soit par la route ou par le rail.

Concernant la précision de la stratégie européenne pour les autoroutes maritimes

Le RTA propose de consolider les dessertes des « autoroutes de la mer » en exploitation et de favoriser de nouveaux usages. Bien qu'ils figurent parmi les priorités du programme MCE, il est nécessaire de renforcer l'engagement pour des liaisons maritimes vertes, viables, attractives et efficaces et leur intégration dans la chaîne de transport. En ce sens, les actions dans le domaine maritime portuaire doivent être orientées vers l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire des ports et de leur réseau interne et vers l'amélioration des infrastructures portuaires (canaux d'accès, montée en qualité, services...).

Fonction du transport en cas de crise majeure dans l'Union européenne

PROPOSITION 7 :

Les membres du RTA invitent à engager une réflexion portant sur les domaines d'intérêts stratégiques qu'il convient de privilégier en cas de crise majeure impactant le secteur des transports à l'échelle européenne.

Ils soulignent l'importance de prendre en compte l'impact de la COVID-19 sur le secteur aérien (lignes et aéroports) et les comportements. Cet impact doit également accélérer le développement du fret ferroviaire (notamment par le biais des installations de terminal embranché, ITE).

Plus globalement, ils appellent à mieux percevoir des risques de différentes natures (sociaux, environnementaux, sanitaires, économiques...) et de sensibiliser, informer les habitants pour faire progresser les usages et veiller au respect des besoins vitaux.

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Concernant la réflexion sur les domaines d'intérêt stratégique prioritaires en cas de crise majeure ayant des répercussions dans le secteur des transports

Le RTA note que la proposition s'appuie sur l'expérience acquise en matière de gestion des crises au cours de la pandémie de la COVID-19 et pour éviter les perturbations du trafic et les imprévus futurs : les États membres devraient, lors de la planification des infrastructures, prendre en considération la sécurité et la résilience des infrastructures de transport face au changement climatique, aux aléas naturels, aux catastrophes d'origine humaine et autres perturbations entravant le fonctionnement du système de transports de l'Union. À cette fin, les corridors de transport européens devraient aussi comprendre d'importants itinéraires de contournement pouvant être pris en cas de congestion ou d'autres problèmes sur les routes principales. En outre, en raison de leur nature multimodale, un mode peut remplacer un autre en cas d'urgence.

POINTS D'AMÉLIORATION

Concernant le BREXIT

Le RTA demande que le Brexit soit davantage pris en compte dans toute réflexion sur les domaines d'intérêt stratégique prioritaires en cas de crise majeure ayant des répercussions dans le secteur des transports.

OUBLIS À COMBLER

Concernant la réflexion sur les domaines d'intérêt stratégique prioritaires en cas de crise majeure ayant des répercussions dans le secteur des transports

Le RTA exige la participation de la société civile à ce débat.

Concernant l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19 et d'autres risques

La crise ukrainienne et ses conséquences doivent être prises en compte. C'est un élément nouveau, intervenant après la publication du texte de révision proposé par la Commission européenne, mais cette crise a et aura inévitablement des conséquences qui doivent être prises en compte dans la révision.

Les financements

PROPOSITION N°8 :

Les membres du RTA invitent à une **simplification des règles pour faciliter l'ingénierie des projets et l'appréciation de leur éligibilité**. Ils soulignent l'importance d'effectuer des mesures d'impact social, environnemental et d'équilibre territorial avant leur sélection. Concernant l'évaluation, l'établissement de rapports doit s'effectuer de façon cohérente, en synergie avec la participation des régions dans la gouvernance et en prenant mieux en compte les préoccupations de la société civile.

ÉLÉMENTS DE SATISFACTION

Au regard de la simplification réglementaire pour faciliter l'ingénierie des projets

Il y a une certaine souplesse constatée assortie d'une possibilité de dérogations.

POINTS D'AMÉLIORATION

Le RTA invite l'Union européenne à favoriser les mécanismes de financement avec la participation de fonds privés, l'augmentation des coûts des travaux publics plus les exigences financières pour aider à la reconstruction de l'Ukraine vont provoquer des pressions financières importantes.

Au regard de la simplification réglementaire pour faciliter l'ingénierie des projets

Pour le RTA, la manière dont les projets seront financés devra être précisée : procédés d'obtentions, périodes d'exécution des paiements, contrôles.

Concernant l'importance des études d'impact environnemental et des équilibres territoriaux qui permettent la participation de la société civile

La révision renforce la prise en compte de l'impact environnemental avec le principe « do no signifiant harm » / « ne pas causer de préjudice important ». Le RTA s'en félicite. Néanmoins, notre réseau constate que l'impact social et les effets sur l'équilibre territorial ne sont pas abordés. Le RTA propose d'ajouter la mesure des impacts de nature sociale, territoriale, ainsi que sur la santé et sur la qualité de vie.

Les membres du RTA attendent avec intérêt la prochaine publication des orientations spécifiques pour appliquer et faire respecter le principe de « *ne pas porter atteinte à la politique de cohésion* » qui devrait s'appliquer à toutes les politiques communautaires ayant un impact sur le développement territorial et local ; y compris la politique commune des transports. Selon ce principe, aucune politique européenne ne devrait entraver le processus de convergence ou contribuer à creuser les disparités régionales, comme le souligne le huitième rapport sur la cohésion dans l'Union européenne de 2022.

Pour le RTA, la société civile peut jouer un rôle fondamental dans le suivi de l'application concrète de ce principe.

OUBLIS À COMBLER

Au regard de la simplification réglementaire pour faciliter l'ingénierie des projets

La simplification est un enjeu majeur pour la réussite des projets et pour que le calendrier de mise en œuvre puisse être respecté, mais elle n'est pas traitée dans la révision.

L'évaluation semble être la même entre les projets portés par les infrastructures déjà présentes dans le règlement RTE-T précédent, et celle des nouvelles entrantes avec la révision en cours. Le RTA propose d'ajouter un critère d'évaluation pour prioriser les projets des nouveaux entrants dans le réseau central.

Concernant l'importance des études d'impact environnemental et des équilibres territoriaux qui permettent la participation de la société civile

La consultation de la société civile avant les projets n'est pas renforcée dans la révision de la Commission européenne. L'acceptation par la société civile est pourtant cruciale pour la bonne réussite des projets ainsi que pour s'assurer de la pertinence de ces projets. Le RTA alerte sur les retards importants dans la mise en œuvre des projets qui peuvent résulter d'un manque d'acceptation par la société civile.

Le RTA alerte également sur le fait que le degré d'acceptation et les enjeux, notamment écologiques, sont d'échelle différente entre les projets d'infrastructure nouvelle (exemples : nouvelle ligne ferroviaire, nouvelle gare) et l'amélioration ou la rénovation d'infrastructures déjà existantes.

La pleine implication des régions n'est pas garantie par la révision de la Commission européenne. De plus, l'enjeu du financement dépasse l'échelon régional : il concernera tous les échelons de l'action publique, mais devra également être discuté en lien avec le monde économique.

CONCLUSION

En comparant le projet présenté par la Commission européenne en décembre 2021 avec ses 8 priorités globales d'avril 2021, les membres du RTA identifient :

> Des éléments de satisfaction

- ◆ Le calendrier de finalisation du réseau semble plus réaliste, notamment grâce à l'introduction d'une étape supplémentaire (le réseau central étendu en 2040).
- ◆ Le document propose également des ajustements indispensables pour tenir compte du Brexit et de la nécessaire connexion de la façade Atlantique avec l'est de l'Europe. Les synergies apparaissent ainsi renforcées avec deux autres corridors (Méditerranée et Mer du Nord-Méditerranée).
- ◆ La prise en compte des effets du changement climatique se manifeste par des actions visant à renforcer la résilience du réseau, l'utilisation de carburants alternatifs, la promotion de la multimodalité et l'électrification. On note aussi l'intégration des corridors de fret ferroviaire au réseau central.
- ◆ Enfin, la création de nœuds urbains devrait faciliter les efforts des agglomérations pour devenir des hubs intermodaux.

> Des dispositions qui méritent des améliorations

- ◆ En matière de gouvernance, on relève le renforcement du rôle des coordinateurs, qui pourront présenter leur avis sur les dossiers présentés au MIE pour leur corridor, et dont les programmes de

travail pourraient devenir prescriptifs. En revanche, aucune disposition n'apparaît sur un rôle renforcé des régions ni sur la création d'une agence indépendante de contrôle et de suivi des travaux.

- ◆ Malgré des progrès, la carte fait toujours apparaître un maillage plus faible dans la partie Atlantique que dans le reste de l'Europe.
- ◆ Le projet fait mention d'une mise à jour de la directive de 2010 sur les systèmes de transports intelligents (STI) mais donne peu de gages en matière de protection des données numériques.

> Des oublis à combler

- ◆ Aucune disposition ne semble prendre en considération l'acceptabilité des nouveaux projets d'infrastructures.
- ◆ On note aussi l'absence de précision quant à la stratégie de l'UE sur les autoroutes de la mer.
- ◆ Enfin, peu d'évolutions sont affichées sur les règles visant à faciliter l'ingénierie et l'éligibilité des projets, ainsi que la maintenance du réseau.