

Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) 2020

Analyse INTERMED du rapport Van Miert sur le RTE-T

Le principal objectif du rapport Van Miert consistait à identifier, en se basant sur les propositions de chaque État, un nombre restreint de projets prioritaires relatifs aux principaux couloirs de transport qui relieront les États de l'Union élargie et devront supporter un important volume de trafic. Conformément au mandat du Groupe, la liste des projets prioritaires ne devait retenir que *"les infrastructures les plus importantes pour le trafic international, gardant à l'esprit les objectifs généraux de cohésion du continent européen, de rééquilibrage modal, d'interopérabilité et de réduction des goulets d'étranglement"*. Chaque projet devait en outre être évalué en fonction de son *"adéquation avec les objectifs de la politique européenne des transports, sa plus-value communautaire et la viabilité de son financement à l'horizon 2020"*.

Le rapport recommande à la Commission de se concentrer sur l'achèvement, d'ici à 2010, de 5 des 14 projets prioritaires approuvés par le Conseil européen d'Essen et d'entamer, d'ici à 2020, 22 nouveaux projets prioritaires, dont bon nombre de type ferroviaire, faisant partie du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ces 22 projets prioritaires représentent un financement évalué à 235 milliards d'euros.

Les critères d'évaluation appliqués lors de la sélection des projets qui devaient être inclus à la liste des projets prioritaires ont été les suivants :

- Être situé sur un axe transeuropéen appartenant au marché intérieur de l'Europe élargie, en mettant en particulier l'accent sur les projets franchissant des obstacles naturels, remédiant à des problèmes d'encombrement ou correspondant à des chaînons manquants.
- La valeur ajoutée européenne du projet, à savoir la mesure dans laquelle il facilite les échanges entre les États membres, par exemple en améliorant les interconnexions entre les réseaux nationaux et leur interopérabilité.
- Le renforcement de la cohésion, soit par une meilleure intégration des futurs États membres à l'Europe élargie, soit par le raccordement des principales zones périphériques.
- La promotion de l'intermodalité en vue du rééquilibrage des territoires de l'Union européenne élargie.
- La contribution au développement durable des transports, compte tenu des problèmes de sécurité et de protection de l'environnement et de la promotion du transfert modal vers des modes de transport plus "durables" tels que le rail ou les voies navigables.

Théoriquement, le rapport Van Miert implique non seulement la volonté de réorienter la politique du RET-T vers la suppression des goulets d'étranglement (en particulier ferroviaires) et le renforcement de l'accessibilité des régions périphériques, il énonce également de manière explicite que le RET-T ne doit pas se réduire à une simple somme de

priorités nationales et de juxtaposition de réseaux nationaux, mais doit améliorer la cohésion et le rééquilibrage territorial à l'échelle européenne.

Le rapport envisage un réseau transeuropéen structuré selon des axes européens de trafic d'une importance significative pour le commerce entre États membres. Il recommande pour ce faire de prioriser les projets dont le rôle est primordial pour la complémentation et le désengorgement de ces principaux axes de trafic, axes qui doivent tenir compte des besoins d'accès aux pays périphériques et doivent être bien interconnectés avec les réseaux nationaux et régionaux, et avec ceux de pays tiers.

Malgré la justesse des critères directeurs précédemment cités, leur application à la réorientation du réseau transeuropéen manque de cohérence. Les problèmes d'accessibilité ferroviaire aux ports de la Méditerranée occidentale et le problème historique de liaison ferroviaire entre les pays de cette région et le centre du continent ne sont pas traités de manière appropriée.

L'insuffisance ferroviaire dont souffre la zone méditerranéenne pour desservir le marché européen ne touche pas uniquement les ports méditerranéens, qui ont d'énormes difficultés à assurer le transport intermodal maritime-terrestre, elle freine aussi le développement de l'activité économique des pays situés sur les rives de la Méditerranée. Le fait d'élargir l'Europe vers l'Est avant d'avoir résolu le problème méditerranéen entraînerait de plus une sollicitation accrue des réseaux, déjà engorgés, des ports du *Northern Range*, car ceux-ci seront également mieux situés pour répondre aux trafics avec les pays de l'élargissement.

INTERMED approuve les critères sur lesquels le rapport Van Miert est fondé - renforcer les grands axes ferroviaires, faciliter l'interconnexion et l'interopérabilité du réseau, renforcer la cohésion européenne et le rééquilibrage territorial, et favoriser le développement durable –, mais considère que les propositions du rapport ne tiennent pas compte et ne résolvent pas les besoins ferroviaires des régions du Sud de l'Europe et de la Méditerranée, dont font partie les ports membres d'INTERMED.

Cette région dépend essentiellement de l'axe ferroviaire Metz-Dijon-Lyon-Barcelone, qui doit être prolongé le long de la côte et possède des liaisons primordiales avec Marseille et Gênes (via le tunnel Lyon-Turin). Cet axe, qui est crucial pour le développement des ports de la façade méditerranéenne et le rééquilibrage portuaire entre le Nord et le Sud de l'Europe, devrait être considéré globalement comme l'un des principaux axes du RET-T ferroviaire européen, et devrait en conséquence se voir appliquer un traitement global et prioritaire, conformément aux critères sur lesquels le rapport Van Miert est, en principe, basé.

Cet axe ferroviaire actuellement engorgé – en particulier en raison du trafic de voyageurs - ne possède pas une capacité suffisante pour assurer le transport de marchandises et présente des problèmes d'interopérabilité dus à la différence d'écartement des voies sur les deux versants des Pyrénées. Il est évident que cet axe ferroviaire requiert une capacité bien supérieure à celle dont il dispose actuellement, ne serait-ce qu'en raison de la future augmentation (doublement d'ici à 2020) des échanges communautaires par voie terrestre et de la nécessité de diminuer l'engorgement des routes. Or, les projets partiels et nationaux envisagés pour tenter de remédier aux déficiences de cet axe ne seront pas achevés avant 2020 et ne tiennent pas compte d'une perspective véritablement européenne de promotion du rail et de structuration du RET-T.

Janvier 2004