

Le RTE-T

IHEDATE, Bruxelles, 11 juin 2010

Les transports en Europe

- 8,9 millions d'emplois = 4,4% des emplois de l'UE (dont plus de la moitié dans le secteur routier)
- 7% du PIB de l'UE
- 27,9% des émissions de CO2 de l'UE
- 13,5% des dépenses des ménages (2ème poste, après le logement)
- 5 millions de km de routes dont 60.000 km d'autoroutes
- 215.000 km de voies ferrées dont près de 6.000 km à GV
- 40.000 km de voies navigables
- Evolution des parts modales (marchandises) :
 - 1970 : 35% Mer , 31% route , 21% rail, 8% nav. intérieure, 5% pipelines
 - 2010 : 46% route, 39% mer, 9% rail, 3% nav. intérieure, 3% pipelines

Les fondements de la Politique Commune des Transports (PCT)

- Traité de Rome (11 articles) pour « les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable », extensibles par le Conseil (à l'unanimité) à « la navigation maritime et aérienne ».
- 1985 : Livre Blanc sur « L'achèvement du marché intérieur » + arrêt de la CJCE à la suite d'une requête en carence de la PE, qui relève qu'« il n'y a pas encore un ensemble cohérent de réglementations qui peut être qualifié de politique commune des transports ».
- 1992 : le Traité de Maastricht y inclut les RTE
- Livres Blancs de 1992 puis 2001
- 2009 : Traité de Lisbonne (art. 90 à 100)

Les acteurs de la PCT

- La CE :
 - Commissaire : Siim KALLAS (EE)
 - DG MOVE : Matthias RUETE (DE)
 - 4 Agences communautaires : sécurité aérienne (EASA), sécurité maritime (EMSA), ferroviaire (ERA), Autorité de surveillance des systèmes européens de radionavigation par satellite (GSA) + 1 agence exécutive pour les RTE-T (TEN-TEA)
 - Budget 2007/2013 : env. 13,5 Mds € (hors fonds structurels)
- Le Conseil, avec son organisation en groupes / Coreper I / Conseil des Ministres
- Le PE : Commission TRAN présidée par Brian SIMPSON (UK) ; 2 FR titulaires + le VP D. Riquet ; forte présence BE et ES.

Le RTE-T, une intuition ancienne mais une mise en œuvre récente

- Rapport Spaak (1956) : *« le développement des échanges appellera un développement des équipements d'infrastructures. En particulier, les parcours internationaux, fût-ce entre les principaux centres d'activité, son insuffisamment préparés ».*
- Décision Conseil 20/02/1978 : Création d'un comité des infrastructures de transport avec des représentants des EM et présidé par la CE
- Résolution Conseil 17 décembre 1990 : reprise d'un rapport d'un groupe de haut niveau proposant de créer 9.000 km de lignes ferroviaires + aménagement 15.000 lignes existantes.
- Traité de Maastricht (1992) : titre XV du Traité sur les réseaux européens

Les projets prioritaires

L'objet : déterminer les interconnexions manquantes les plus handicapantes pour les échanges intra-UE.

- Conseil européen d'Essen (1994) : sélection de 11 PP.
- 1996 : passage à 14 PP (élargissement Autriche, Finlande, Suède).
- 2004 : passage à 30 PP (élargissement Peco).
Dont 21 ferroviaires, 3 combinant rail/route, 2 navigation intérieure, les autoroutes de la mer et Galileo.

Le RTE-T actuel

- Au-delà des 30 PP, le RTE-T comprend dans son ensemble :
 - 95.700 km de liaisons routières (dont 80% existantes)
 - 106.000 km de liaisons ferroviaires, dont 32.000 à GV (80% existant pour le réseau classique mais seulement 1/3 pour le réseau GV).
 - 13.000 km de voies navigables (12.400 existants)
 - 411 aéroports, 404 ports maritimes
- Le coût de mise en œuvre est estimé à 900 Mds € sur la période 2005-2020 (dont 400 Mds € pour les PP).

La carte des Projets Prioritaires de 2005



Le RTE-T et la France

La France est concernée par 12 PP, dont :

- PP 2 : GV Paris-Brxl-Londres-Amsterdam-Cologne (*achevé*)
- PP 4/17 : TGV Est
- PP 3 : axe GV FR-ES-PT
- PP 6 : Lyon-Turin (jusque Budapest et Ukraine)
- PP 15 : Galileo
- PP 30 : canal seine-Escaut

Le financement du RTE-T

- En 2006, la CE avait estimé un besoin de 20 Mds € pour les PF 2007/2013. Le budget a finalement été de 8,013 Mds (mais 4 Mds en 2000-2006).
- Allocation des fonds :
 - * 80% pour les 30 PP, 15 % pour les projets horizontaux, 5% pour autres projets.
 - * 56% des fonds pour les PP sont allés à des projets transfrontaliers (672 millions pour Lyon-Turin).
 - * Répartition modale : 76% à des PP ferroviaires.
 - * Gestion via le programme pluriannuel (80 à 85% des fonds) et les programmes annuels.
- Modalités : adoption de décisions, puis gestion par l'agence exécutive RTE-T
- Répartition UE / EM : 27% / 73%

L'avenir du RTE-T

- Février 2009 : Livre Vert
- 4 mai 2010 : lancement consultation sur la future politique du RTE-T (jusque 15/09)
- Printemps 2011 : Proposition de la CE pour de nouvelles lignes directrices (méthodologie, cartographie, financement)
- Options retenues à ce stade : un « *core network* » au sein d'un « *comprehensive network* », fondé sur les PP + les capitales + les ports/aéroports points d'entrée et un financement plus concentré sur les projets « à haute valeur ajoutée européenne ».

Quelques questions et débats à suivre ...

- Participer pleinement à la « décarbonisation » des transports vs. certaines priorités nationales (notamment dans les NEM).
- Mieux relier l'est/ouest vs. tenir nos engagements nord/sud.
- Planification-coordination : rôle des EM vs. rôle de la CE (+ les coordonnateurs et l'Agence exécutive) et aussi des Régions.
- Concentrer les fonds sur les projets transfrontaliers vs. renoncer à « faire plaisir » au plan national.
- Dégager des marges financières vs. capacité politique à créer des taxes liées à l'externalisation des coûts externes (Eurovignette)
- Demander des engagements financiers pluri-PF vs. tenir nos engagements de mise en œuvre à court terme.
- Etre dans le « *core network* » : avantages vs. « inconvénients »