

Livre vert sur le RTE-T : un réexamen des politiques

Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports

Réponse de l'association européenne des élus de montagne – AEM

La question des transports est aujourd'hui stratégique dans le débat européen sur le futur des politiques communautaires que devrait ouvrir la question des perspectives financières 2014-2020. Par leurs impacts territoriaux déterminants, par leurs conséquences environnementales, par leur dimension primordiale pour la Libre circulation européenne des biens et des personnes, par leur rôle actif dans la compétitivité, les transports restent un domaine clé des politiques de l'Union européenne.

Ils sont aussi devenus des révélateurs des tensions, des difficultés, des ambitions européennes. En particulier, les grands corridors transfrontaliers et le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

Or les régions dans lesquelles ces questions de traversées sont les plus sensibles sont les régions de montagne. Les massifs européens par leur diversité et leur importance à l'échelle des 27 Etats membres sont un facteur contraignant du développement d'un véritable réseau européen de transports. La topographie européenne rend nécessaire de prendre en compte leurs spécificités (pente, altitude, climat, dispersion de population, fragilité environnementale et biodiversité importante, fonction de château d'eau et ressources énergétiques, productions de qualité, etc.).

La diversité des massifs produit également un facteur de complexité : par exemple, les Alpes ont toujours été un lieu de passage, un carrefour ; alors que les Pyrénées centrales sont une véritable barrière naturelle entre la péninsule ibérique et le reste du continent. Ces questions sont donc des éléments fondamentaux pour une lecture territoriale de l'intégration du RTE-T au service de la politique commune des transports.

Q1 Dans son évaluation du développement du RTE-T jusqu'à ce jour, la Commission doit-elle prendre d'autres facteurs en considération?

Le RTE-T est un élément stratégique des enjeux politiques et institutionnels associés aux questions territoriales : un véritable réseau transeuropéen peut structurer le territoire européen, lui donner une unité nécessaire à son affirmation politique et au développement du sentiment d'appartenance des citoyens européens. Il peut également s'il a des difficultés en termes de gouvernance, être un facteur de crispation sociale et politique fort. Le grand chantier du RTE-T ne se réalisera que s'il obtient l'appui des populations locales concernées et l'aval des autres citoyens européens.

C'est évidemment un enjeu en terme économique et un facteur de compétitivité majeur à condition de donner à ce réseau un sens, une organisation, un objectif qui fasse des projets de maillons du RTE en cours UN projet de RTE en matière de transports. Le RTE-T peut être demain, s'il devient multi modal, voir optimodal, un élément déterminant de la croissance et de la création d'emplois en Europe. Or cet enjeu est essentiel pour le

plan de relance de l'économie européenne. A travers la question de la mobilité durable, on touche aux sujets de l'emploi, de l'activité industrielle et à la sous-traitance, de la production et à la circulation des biens et des services, des déplacements pendulaires ou saisonniers (souvent touristiques) de population.

Ces facteurs et ces conséquences sont plus ou moins intégrés dans l'évolution du développement du RTE-T qui est de fait un enjeu primordial pour l'ensemble de la politique commune de transports.

A ce débat « transport » s'ajoute les questions ouvertes par l'Agenda territorial, les principes définis par le Traité de Lisbonne (art 174) comme le besoin d'une adaptation aux spécificités des régions à handicaps naturels et géographiques permanents, pour mieux valoriser leurs atouts.

Il est donc nécessaire de continuer à investir dans les infrastructures de transport, particulièrement dans de situations de crise comme celle dont l'économie européenne (et mondiale) souffre actuellement. Il s'agit d'un investissement qui, à court terme, générera des emplois et, à moyen et long terme, renforcera la croissance économique et la compétitivité des territoires concernés ; ces investissements contribueront autant à la cohésion des régions, qu'au développement des échanges et des filières économiques. En définitive, il s'agit d'un des meilleurs instruments pour atteindre une réalisation optimale du marché unique et pour réguler les flux qu'il génère.

Ainsi, nous ne pouvons pas oublier que les problèmes de crise énergétique et environnementale sont très préoccupants et vont influencer largement les options futures du transport européen. Il faut investir dans des infrastructures plus respectueuses de l'environnement, plus efficaces du point de vue énergétique.

La situation spécifique des régions de montagne les rend particulièrement impliquées dans l'expérimentation, l'impulsion et la promotion de ces types de transport plus doux comme le ferroviaire, mais aussi (encore de façon trop cantonnée aux infrastructures touristiques) le câble. Puisque nous habitons dans des territoires très sensibles du point de vue environnemental, tout effort fait en faveur d'infrastructures ferroviaires contribue à l'amélioration de la situation existante. Des zones de grand patrimoine de biodiversité, lieux de productions agricoles de qualité, « châteaux d'eau » de l'Europe, comme les Pyrénées ou les Alpes ne doivent pas souffrir des problèmes de saturation et de contamination provoqués par les flux continus de camions¹. Cette permanence des flux de fret routier dans certaines vallées alpines et pyrénéennes, sur les littoraux pyrénéens et alpins provoquent, outre des dégradations environnementales et sanitaires graves, des tensions sociales fortes et une congestion économique autour de quelques corridors (ex : Brenner, Mont-Blanc, Fréjus, Vintimille, Perthus, Bidassoa, etc.).

L'évaluation du développement du RTE-T doit donc prendre en compte l'objectif de Cohésion économique, sociale et territoriale ; elle doit donc considérer l'existence des émergences des macrorégions européennes (outre l'historique « banane bleue » globalement consolidée autour de la vallée rhénane, la Mer baltique, les Alpes, l'espace méditerranéen, ou le grand sud-ouest, émergent comme les Carpates ou demain les

¹ EEA - Road freight transport and the environment in mountainous areas – February 2001.

http://www.eea.europa.eu/publications/technical_report_2001_68

Balkans. On notera d'ailleurs le dynamisme des Eurorégions et des Communautés de travail à ce sujet).

Il semble nécessaire également dans cette analyse du RTE-T, et dans la perspective de son implication centrale dans la politique commune de transport, de considérer la subsidiarité et le rôle des autorités régionales et locales dans ce sujet des transports. La question abordée par le Livre vert RTE-T n'est pas seulement un sujet communautaire ou intergouvernemental, c'est aussi un sujet interrégional majeur sachant que la compétence des transports est très souvent une compétence à la charge des autorités régionales et locales qui ont donc un rôle clé dans la bonne application des stratégies définies au niveau européen (même si elles ne sont que consultées à ce sujet dans le processus de décision via le CdR, on notera cependant la présence au Conseil de représentants de Régions de certains Etats membres sur ces sujets).

Pour rapprocher les points de vue, il est nécessaire d'intégrer des indicateurs d'impact socioéconomique, environnemental et territorial du RTE T et des travaux qu'il sous-entend.

En cela, le RTE-T doit pouvoir considérer les spécificités socioéconomiques et environnementales des territoires et ainsi leur modèle de développement durable s'il veut être un outil efficace et équitable.

Q2 Quels sont les autres arguments en faveur ou en défaveur du maintien du réseau global, et comment pourrait-on remédier aux inconvénients de chaque solution?

Il y a un besoin de cohérence globale et de visibilité du RTE-T qui argumente en faveur du maintien du réseau global, voir même en faveur d'une action de soutien territorial. Il semble à ce jour nécessaire de refonder le développement du RTE-T sur une véritable analyse territoriale de l'Union européenne comme un tout cohérent. Le lien entre le SDEC et le RTE-T n'a pas été mis en avant ; pourtant il s'agit d'un élément fondamental de la réussite du RTE-T et de la légitimité politique (de la souveraineté) de l'UE qui permettrait une véritable implication citoyenne.

Depuis le SDEC, l'Europe cherche sa cohérence territoriale... l'agenda territorial en est le dernier avatar. Or la question du lien entre Transports (dont RTE-T) et territoires est clairement posée ; le Livre vert sur la Cohésion territoriale le met également en avant. Il y a une nécessité de coordination communautaire et intergouvernementale mais aussi interrégionale de ces questions.

S'il y a une volonté d'intégration européenne, il doit y avoir un réseau européen des transports qui s'appuyant sur une planification du développement durable territorial trouverait ainsi les moyens d'atteindre l'optimalité.

Q3 Une approche par réseaux prioritaires de ce type serait-elle préférable à la méthode actuelle des projets prioritaires? Si non, pourquoi, et quels sont les points forts de cette dernière? Si oui, quels (autres) avantages représente-t-elle, et comment faudrait-il la mettre en place?

L'argument des avantages supplémentaires induits par le réseau est pertinent ; pourtant il semble complexe à identifier vu l'organisation des transports européens et l'extrême

complexité de l'analyse des flux de transports transeuropéens, de leur interdépendance avec beaucoup d'autres paramètres².

Plusieurs éléments sont donc à prendre en compte pour identifier ce ou ces réseaux prioritaires. Outre leur position centrale et l'intensité des échanges qui les traversent, souvent accentuée par des flux touristiques, avec des passages dans des territoires géographiquement étroits (vallées, littoraux de piémont), les Alpes et les Pyrénées sont des zones particulièrement fragiles sur un plan environnemental et sensible sur un plan socioéconomique (coûts externes).

L'Arc alpin est un carrefour historique des échanges européens au même titre que les villes hanséatiques ou les ports méditerranéens. Il reste aujourd'hui dans l'Europe à 27 Etats membres au centre du marché unique européen comme le prouvent les flux considérables qui le traversent et le nombre important de projets prioritaires qui s'y trouvent (par exemple, le Brenner et le Lyon-Turin)³. Les travaux menés dans le cadre de la Convention alpine par le groupe de travail « transports », les décisions du Groupe de Zurich sont autant d'éléments qui prouvent qu'il y a dans les Alpes un « noyau dur » de coopération sur la question des transports qui peut permettre de structurer un « réseau prioritaire » alpin. Les enjeux économiques et environnementaux alpins confortent cet argument. Le volontarisme et la gouvernance suisse en la matière (Lötschberg, Saint-Gothard) sont également une source d'inspiration pour le reste de l'Europe. Cette dimension alpine des transports communautaires peut également expérimenter des aspects de l'intermodalité importants en intégrant des innovations sur les transports doux (trains à crémaillères et à voie étroite, transports pas câbles, etc.) qui seraient transférables à d'autres territoires (urbains notamment).

D'autre part, les Pyrénées continuent d'être une barrière et un goulet d'étranglement aux corridors de transport du sud-ouest. Le manque d'infrastructures suffisantes limite toujours les communications et la perméabilité du massif. Il est souhaitable de mettre l'accent sur ces points « noirs » qui affectent l'ensemble d'échanges entre le sud, le nord et l'est de l'Europe. Il est impossible d'optimiser le développement, la cohésion et la croissance économique ibérique si les Pyrénées, n'ont pas d'autres connexions efficaces et à haut débit que sur ses littoraux, en laissant 440 km de longueur vides d'infrastructures, sans services pour les entreprises et les habitants.

² Pour exemples, on considère souvent le passage de Vintimille comme le troisième corridor pyrénéen tant la circulation entre la péninsule ibérique (et au-delà le Maghreb) et l'Italie (et au-delà l'Europe centrale et orientale dont l'Allemagne et l'Autriche via la Brenner) sont importants sur le littoral des Alpes maritimes. On peut également songer à l'impact que peut avoir la présence d'un Etat non membre de l'UE au cœur des Alpes – la CH – et sa politique volontariste de transport durable, sur les flux du fret européen. De même le degré de rigueur des contrôles aux tunnels transfrontaliers provoque des changements d'itinéraires des transporteurs.

³ Certaines analyses permettent même de considérer que les Alpes, comme d'autres massifs européens, sont le lien entre les parties distinctes du marché européen dont l'unicité ne serait encore que légale. L'étude des relations commerciales bilatérales dans l'UE à 25 fait ressortir cinq zones d'échanges intenses: l'Europe du Nord-ouest, la Mer Baltique, la Méditerranée occidentale, l'Europe centrale et, enfin, les Balkans orientaux. Cf. *Parlement européen, Etude du Département thématique Politiques structurelles et de Cohésion ; DEVELOPPEMENT REGIONAL : L' ADAPTATION DE LA POLITIQUE DE COHESION A L' EUROPE ELARGIE ET AUX OBJECTIFS DE LISBONNE ET DE GOTEBORG ; Janvier 2005.*

Il est donc nécessaire de continuer à investir dans des nouvelles infrastructures là où cela est vraiment nécessaire, surtout dans des zones plus difficiles comme les zones transfrontalières. Dans ce cas, il est nécessaire de concevoir les Pyrénées dans leur ensemble, et de structurer un système complet et compétitif de transport, et distribuant les trafics de passagers et marchandises d'une façon efficace avec la Traversée Centrale des Pyrénées.

Dès lors, des projets comme le *Transline* porté par ALTRO⁴ sont pertinents pour consolider des liens entre les macro-régions et permettre de créer des plus values vis-à-vis des réseaux prioritaires.

Dans ces exemples, nous partageons le point de vue de la Commission de distinguer les trafics fret et voyageurs dans les zones où la population exige des services de transport qu'il faut garantir (transport local ou transport touristique), mais en assurant aussi une distribution efficace de marchandises, qui peut s'intensifier sur des territoires moins densément peuplés.

Enfin, autre priorité européenne, les Carpates : ce grand massif forme la colonne vertébrale des Etats membres d'Europe centrale et orientale. Ses traversées représentent un enjeu prioritaire du développement durable de l'Economie de l'UE 10+2. L'intensification des échanges intra-orientaux est nécessaire au développement économique « endogène » et à l'intégration de ces Etats comme ils l'étaient pour l'Europe occidentale au moment de la fondation de la CEE. Le réseau prioritaire qui se développerait à travers les Carpates (et les Sudètes) doit compléter et structurer l'action du Fonds de cohésion et des programmes de coopération territoriaux transfrontaliers et transnationaux.

L'AEM note avec intérêt l'attention de la Commission sur le besoin de prendre en considération « des niveaux de développement différents et des spécificités territoriales ».

L'AEM note que la Commission doit impérativement intégrer dans ses réflexions les analyses d'impacts des changements climatiques dans les régions de montagne et notamment leur conséquence en matière de risques naturels en vue de prévoir l'adaptation de la politique de RTE-T. De plus, il semble opportun de se souvenir qu'en raison de la forte amplitude thermique que peuvent connaître les régions de montagne (quotidienne et saisonnière), elles ont acquis une importante expertise quant à la gestion de l'impact de la modification du régime de température sur les infrastructures de transports.

L'AEM est donc favorable à cette idée de réseaux prioritaires à condition que la dimension territoriale et stratégique soit un élément décisif de leur constitution. Cette idée doit donc se rapprocher des travaux de la DG Regio en matière de gouvernance multiniveau.

Q4 Une telle méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun serait-elle appropriée pour une politique qui, habituellement, repose en grande partie sur les décisions d'investissement individuelles des États membres en matière d'infrastructures? Quels autres avantages et

⁴ <http://www.altro.org/>

inconvenients présente-t-elle, et comment pourrait-elle se traduire au mieux dans la planification au niveau communautaire?

Si on peut imaginer de compléter judicieusement et équitablement les critères et les objectifs d'aide à la décision facilitant le développement du RTE-T ; il semble également important de ne pas trop soumettre cette politique à moyen ou long terme aux fluctuations tendanciennes tant les enjeux budgétaires sont importants. Sinon le risque de dispersion des fonds communautaires et nationaux risque d'être très élevé.

Q5 Comment prendre en considération de façon optimale les aspects exposés ci-dessus dans la conception générale du développement futur du RTE-T? Quels autres aspects doivent être pris en compte?

Pour favoriser ce comportement, il est essentiel de travailler à l'optimisation des carrefours logistiques pour une distribution et une utilisation plus efficace de chaque mode de transport⁵. Dans ce sens, il faut remarquer l'importance des connexions entre les ports maritimes et les territoires d'intérieur. Pour cela, la navigation fluviale est importante. Une vision d'ensemble des corridors pour chaque type de service de transports (voyageurs, marchandises, transports de proximité ou « urbains ») basé sur ces carrefours d'interconnexion permettrait aussi un aménagement plus cohérent du territoire. On doit réussir à équilibrer ces types de transport et rendre leur intermodalité optimale.

On ne peut nier les divergences entre déplacements touristiques et professionnels, entre marchandises et voyageurs, entre marchandises « périssables » et « non périssables ». Mais ces divergences doivent être intégrées à l'échelon des macrorégions européennes pour retrouver une cohérence communautaire. Une approche sectorielle est nécessaire (notamment parce qu'elle impacte les tracés et les financements) mais ne peut être une finalité. Le débat sur l'intégration des coûts externes (Eurovignette) prouve que la logique des territoires est également nécessaire pour dépasser les oppositions entre Centre et Périphérie.

Dans de nombreux territoires de montagne, les gares et les aéroports sont des infrastructures déterminantes si l'on veut atteindre l'optimalité et sans doute intégrer dans le RTE-T cette distinction nécessaire entre logistique et transport de voyageur. Des aéroports régionaux doivent jouer un rôle dans ce débat, même si les enjeux de l'adaptation aux changements climatiques poussent encore et toujours à favoriser le rail.

Le concept de « corridor vert » est également pertinent pour les marchandises, mais également pour les voyageurs. En cela, les territoires de montagne doivent pouvoir travailler sur l'intermodalité du transport de voyageurs notamment en fonction de leur topographie et de leur géomorphologie. S'il y a dans les Alpes ou les Pyrénées des réflexions avancées sur l'intégration du transport par câble ou à crémaillère comme liaison entre le fond de vallées et la montagne ; ce mode de transport n'a pas encore trouvé la

⁵ **RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN** sur la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable (2006/2228(INI)), Iñes Ayala Sander.

considération systématique qu'il mérite en tant que transports doux sauf parfois en ville (New York, Rio) et à l'exception de quelques territoires alpins (notamment dans le Valais suisse). La distinction ville-montagne tendant à s'estomper dans les Alpes (où 80% de la population vit en ville ou en zone périurbaine), on peut imaginer que des modes de transports innovants puissent y émerger et servir de pilote de l'intermodalité durable pour d'autres applications plus urbaines.

En ce qui concerne le mode aérien, il reste essentiel pour le transport de passagers et il devient de plus en plus important pour les marchandises. Il faut donc structurer un réseau d'aéroports, mais en donnant toute attention nécessaire aux nouvelles technologies qui permettent une utilisation moins polluantes des avions, aussi bien dans leur consommation de combustibles fossiles que dans leur recyclage.

Q6 Comment les systèmes de transport intelligents (STI), dans le cadre du RTE-T, peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports? Comment traduire les investissements dans Galileo et EGNOS en gains d'efficacité et en un équilibre optimal de la demande de transports? Comment les STI peuvent-ils contribuer au développement d'un RTE-T multimodal? Comment développer les possibilités existant dans le cadre du financement du RTE-T afin de soutenir de façon optimale la mise en œuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de la période couverte par les prochaines perspectives financières?

Les STI peuvent permettre de meilleures gestions des flux et des itinéraires, peuvent intégrer et transmettre des informations en temps réel sur des aléas climatiques ou accidentels, permettant d'éviter les congestions. On peut sans doute imaginer qu'à un certain niveau d'intensité du trafic, on puisse orienter les transporteurs routiers voire les automobilistes vers un itinéraire optimal ou un autre mode de transport embarqué. En cela, le lien entre STI et RTE-T multimodal semble évident et souhaitable.

Q7 Le glissement des limites entre infrastructure et véhicule ou entre la fourniture d'infrastructures et la manière dont elles sont utilisées rend-il nécessaire d'élargir le concept de projet (d'infrastructure) d'intérêt commun? Dans l'affirmative, comment définir ce concept?

Il est certain que les développements technologiques en matière de transport de marchandises, mais également de gestion des flux et des centres d'intérêt touristiques (cf. projets e-TEN EU Latitude) rend les organisations schématiques entre infrastructures de transports, véhicules et parcours de plus en plus caduques au profit d'une logique globale de projet de mobilité et de déplacement, voire d'accessibilité si on considère leurs liens éventuels avec les questions de Service d'Intérêt Général. Les infrastructures de transport sont donc en passe de devenir des lieux dont l'intérêt stratégique en termes d'organisation du territoire dépasse largement la simple question des transports, comme le bouleversement qu'on connut les gares ferroviaires ces dix dernières années le laisse présager.

Q8 Ce genre de réseau central serait-il «faisable» au niveau communautaire? Quels seraient ses avantages et ses inconvénients? Quelles méthodes conviendrait-il d'appliquer pour le concevoir?

Outre la question du périmètre géographique d'organisation de ce réseau central (il faut identifier le territoire qui soit à la fois central et puisse développer les différents éléments d'innovations souhaités), la question de la propriété, de l'entretien et de l'accès à ce réseau central pourrait ralentir cette idée ambitieuse.

Cette idée mérite d'être approfondie tant il semble opportun pour l'Union européenne d'avancer par expérimentation. Un réseau central pourrait, une fois réalisé, créer un effet d'entraînement sur l'ensemble de l'Union européenne et permettre d'atteindre l'objectif d'un réseau global.

Q9 Comment déterminer les besoins financiers à court, moyen et long terme du RTE-T dans son ensemble? Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T?

Q10 Comment aider les États membres à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité? Faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures? Si oui, comment?

Tenant compte des faibles possibilités de financement, une implication majeure des États membres dans le développement des réseaux RTE-T devient absolument nécessaire, ainsi qu'une meilleure organisation des fonds existants dans l'Union Européenne. Mais cette implication ouvre la question des déficits budgétaires pour les États membres qui ont plusieurs gros projets prioritaires à porter et dont la situation économique est évidemment impactée par la récession. Nous rappelons les propositions de M. Paolo Costa concernant les dépassements opportuns des critères de Maastricht dans le cadre des financements des maillons stratégiques du RTE-T.

Or cette question des déficits publics reste à ce jour un sujet tabou au Conseil ECOFIN et à la BCE.

La promotion d'instruments financiers pourrait donc être très intéressante. L'emprunt européen semble pour cela une initiative opportune en particulier en cette période de crise.

Les Partenariats Public-Privé sont l'autre opportunité qui doit consolider les investissements nécessaires aux projets transfrontaliers les plus coûteux et les plus ambitieux à condition qu'ils soient bien encadrés.

Enfin la logique pollueur-payeur reste un élément déterminant à mettre en place et qui mérite un engagement plus fort des États européens.

Q11 Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants? De nouveaux instruments (notamment «innovants») sont-ils nécessaires? Comment l'utilisation combinée de fonds issus de diverses ressources communautaires pourrait-elle être rationalisée dans le cadre du soutien à la mise en œuvre du RTE-T?

Le principe d'Eurovignette est un bon principe que les Régions de montagne européennes défendent depuis longtemps. Il est nécessaire de prendre en compte le surcoût des infrastructures de transport en montagne : surcoût environnemental, de construction et d'entretien ; ils doivent être internalisés. Pour autant, il ne s'agit de surtaxer le transport local, simplement transfrontalier, mais bien au contraire de surtaxer les grands flux transeuropéens dont la légitimité écologique comme l'efficacité économique sont douteuses. Il semble donc

pertinent de baser le calcul de cette redevance en fonction du kilométrage parcouru, du poids total en charge (PTAC) et des valeurs d'émission polluante du véhicule.

Q12 Comment les instruments non financiers existants pourraient-ils être améliorés? Quels autres instruments de ce type pourraient être créés?

Les coordinateurs, les liens avec des organismes de coopérations intergouvernementaux (Groupe de Zurich ou Convention alpine) ou macrorégionaux (CT, Eurorégions, etc.) sont pour l'AEM le moyen de faire avancer de façon à la fois opérationnelle et stratégique l'Union européenne. La question des transports est donc bien un élément déterminant de cette politique territoriale de l'Union européenne qu'il faut définir et construire d'ici à 2014. La coordination des politiques communes, des politiques intergouvernementales, des politiques nationales ou régionales, intégrées ou sectorielles, doit trouver à l'échelon de macrorégions européennes (massifs, bassins, etc.) des moyens de conforter des partenariats entre le public et le privé autour d'une gouvernance multiniveau renouvelée. Tout développement de la coordination et de la recherche de stratégies consensuelles adaptés aux spécificités territoriales vont dans le bon sens.

Facteurs de proximité et d'efficacité, cette nouvelle gouvernance européenne permettrait de réduire les concurrences de fonds publics, aujourd'hui trop coûteuses dans un contexte de récession économique et de réduction budgétaire, mais aussi la dispersion des ambitions politiques liée au millefeuille administratif européen.

Q13 Parmi ces options, laquelle est la meilleure, et pourquoi ?

L'AEM estime que le contexte n'est pas favorable à l'option 1 qui risque de jamais se finaliser en un véritable réseau si on imagine pas une façon de concentrer les moyens et de faire valoir la plus-value et le caractère central de certains projets prioritaires qui sont peut être aussi les plus coûteux.

La concentration sur les projets prioritaires semble donc nécessaire, mais sera-telle suffisante ? La position centrale de certains d'entre eux laisse imaginer que le réseau prioritaire serait possible, mais pas obligatoirement un projet d'intérêt communautaire.

Enfin l'option 3 est intéressante et porteuse d'une vision d'avenir; elle l'est d'autant plus que l'on peut l'imaginer territorialement cohérente et centrale. Mais quel est le risque que ce réseau central ne reste unique pendant des années sans finaliser le RTE-T ? La difficulté politique est donc évidente et le consensus à 27 sur une telle question ne semble pas être facile aujourd'hui (cf. Eurovignette III). Sauf à définir avec ce réseau géographiquement central, un réseau complémentaire périphérique comme les Autoroutes de la mer (relativement moins coûteux) qui viendrait évidemment alléger le trafic européen et permettre une diffusion du processus optimodal dans l'ensemble de l'UE.

Les trois options sont donc pertinentes dans leur analyse mais la stratégie la plus efficace se situera dans une proposition médiane qui réussirait à mobiliser les énergies de tous pour passer à une étape de construction du RTE-T qui déclencherait un processus en cascade comme le propose l'option 3. Il faut donc favoriser la stratégie qui construirait un processus de développement durable démultiplié dans l'intérêt de tous les Etats membres.

Conclusion :



Le RTE-T n'est pas une fin en soit il est un outil clé des objectifs communautaires. A travers lui ce pose la question de la cohérence pour les politiques communautaires ? Quelle stratégie intégrée propose l'Europe pour son territoire uni dans sa diversité?