



Réseau Transnational Atlantique

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

Avril 2021

Les membres du Réseau Transnational Atlantique (RTA), réunissant les représentants de la société civile issus des différentes organisations socio-professionnelles - CES espagnols, CESER français et Forum Oceano au Portugal - recherchent le développement de coopérations et d'actions communes à mener au sein de l'espace atlantique. La politique européenne des transports est l'une des politiques essentielles pour garantir la cohésion territoriale et socio-économique ainsi que le développement économique et la création d'emplois durables et de qualité.

Dès le mois d'octobre 2018, le RTA a engagé un travail de fond portant sur les enjeux socioéconomiques et environnementaux du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sur la façade atlantique et sur l'espace de la Manche, marquant ainsi son intérêt pour un sujet européen lié à la coordination des politiques des Etats membres de l'UE en matière de transport et à l'aménagement cohérent et équilibré du territoire de l'UE.

Les membres du RTA ont élaboré cette contribution afin de participer à l'ensemble des propositions législatives sur le RTE-T prévues en 2021.

Le contexte

Dans le contexte post-2020, les évolutions des futures politiques européennes de transports vont avoir un impact sur la configuration des futurs réseaux de transport, mais aussi sur les territoires qu'ils irriguent. Les membres du RTA ont élaboré cette contribution afin de collaborer aux évolutions en cours. Son objectif est de :

- ◆ **formuler les premières propositions du RTA en réaction à la présentation le 22 juin 2020 par la commission « Transports et tourisme » du Parlement européen de son projet de rapport d'initiative « Révision des orientations du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) » ;**
- ◆ **contribuer à la consultation de la Commission européenne sur l'évaluation d'impact de la révision du RTE-T ;**
- ◆ **préparer le positionnement du RTA en amont de la présentation de la Commission européenne de sa proposition législative sur la révision du RTE-T, prévue pour 2021.**

Cet apport s'inscrit également dans le cadre des **politiques locales et territoriales réinterrogées par l'enjeu climatique**, notamment en lien avec les orientations européennes du « Green Deal ». Les membres du RTA rappellent ainsi que toutes les propositions formulées sont corrélées aux évolutions qui interviendront dans le domaine de la transition énergétique.

Cette contribution, enfin, prend en compte, **les ajustements nécessaires à trouver face au BREXIT pour les régions de la façade Atlantique-Manche** et les autres mesures européennes, nationales ou régionales prises dans le contexte de la crise sanitaire depuis mars 2020.

Les membres du RTA sont issus de régions situées sur et autour du corridor atlantique, et partagent les enjeux suivants :

- ◆ améliorer la cohésion économique, sociale et territoriale de leurs régions grâce au déploiement de projets approuvés dans le cadre du RTE-T ;
- ◆ répondre aux défis d'une transition à la fois sociale, économique et écologique en s'appuyant sur des éléments prospectifs (énergie, innovation technologique, acceptabilité par les populations).

Le corridor atlantique est l'un des neuf corridors multimodaux (rail, route, fluvial) de transports prévus dans le réseau transeuropéen de transport de l'Union Européenne (RTE-T).

Le corridor atlantique établit des communications entre les régions du sud-ouest et du centre de l'Europe reliant les ports de la péninsule Ibérique à la partie la plus occidentale de la France et le nord de l'Europe. L'espace atlantique européen est également connecté au corridor de la mer du Nord ainsi qu'au corridor Baltique, en articulation avec les autres corridors européens et tout particulièrement les liaisons ouest – est vers le centre et l'est de l'Europe.

Les 8 priorités globales du RTA

❖ Horizon 2030 et 2050

La prochaine révision du RTE-T doit **garantir l'interconnexion entre le réseau central et global afin d'assurer l'accessibilité de tous les territoires de l'UE, notamment pour les régions périphériques et rurales de l'UE, dont le développement économique et social dépend de la qualité des infrastructures de transport.** Le réseau central, composé des neufs corridors multimodaux constitue l'instrument stratégique, pour faciliter l'exécution coordonnée des projets du réseau global.

Le RTA est conscient du caractère prioritaire de l'achèvement des travaux engagés, néanmoins, il considère que l'exécution des travaux du réseau central à l'horizon 2030 ne doit pas se traduire par un abandon ou une suspension des travaux du réseau global (2050), ce qui empêcherait d'atteindre des objectifs aussi importants comme ceux de la cohésion territoriale ou la nécessité d'une plus grande capillarité du réseau.

> 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 Etats membres pour **permettre au réseau global d'atteindre les objectifs affichés dans la politique de transport européenne** (économiques, environnementaux, de cohésion territoriale, etc.) ;
- ◆ **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 ».

❖ Les tracés dans la dimension internationale

La carte actuelle devrait être complétée car les axes d'échanges avec l'est de l'Europe, jusqu'au-delà du Rhin et vers l'Asie doivent être renforcés. Il s'agit de faciliter l'accès au cœur économique et industriel de l'UE qui se déploie depuis le Benelux jusqu'au nord de l'Italie, avec un appui sur les voies navigables internes notamment.

Les ports de la côte atlantique, cantabrique et de la Manche se situent dans une position stratégique privilégiée par rapport aux routes maritimes commerciales du nord de l'Europe, qui, dans les deux sens, passent par le corridor atlantique à destination ou en provenance de l'Amérique, l'Afrique et la Méditerranée. Dans le même temps, la connexion de la partie sud-ouest de l'UE est essentielle pour le développement des échanges avec les pays du sud de la Méditerranée.

Le BREXIT vient générer des changements dans les flux de passagers et surtout de marchandises pour les ports du nord de l'Europe, notamment en France, en ce qui concerne la liaison entre l'Irlande et le continent européen via la Manche. Pour certains ports de la façade atlantique, il est urgent d'établir de nouvelles routes pour s'adapter à la nouvelle réalité des liaisons maritimes et aéroportuaires et de repenser dans le même temps la localisation des hubs portuaires et des plateformes de redistribution.

> 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.

❖ Accessibilité, chaînons inexistantes et goulots d'étranglement

La carte montre un **maillage moindre dans l'espace atlantique qui freine une bonne connectivité entre ses régions et ne permet pas de faire face aux réalités d'isolement et d'enclavement de certains de ses territoires.** L'intégration effective du réseau ferroviaire du Portugal, de l'Espagne et de la France avec le reste du corridor atlantique qui circule à travers l'Europe nécessite, afin de garantir un « transport rentable, fluide, compétitif et durable », d'éliminer les goulots d'étranglement existant entre ces pays, soit en raison de la rupture de charge, de la capacité ou du gabarit. Ainsi, le principal obstacle qui se produit entre l'Espagne et la France est le changement d'écartement des voies, qui est un handicap pour l'efficacité et la durabilité des transports sur l'axe atlantique.

> **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, etc.). 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.

❖ Les transitions énergétiques et numériques

Les changements climatiques dans leur récurrence et leur ampleur viennent affecter nos systèmes économiques et nos conditions de vie. **Les membres du RTA valident le verdissement de la politique européenne des transports**, ainsi que les orientations du « Green Deal ». Il est primordial de lutter contre le réchauffement climatique et d'accélérer la recherche fondamentale qui permettra d'y parvenir.

Dans le domaine des technologies numériques, **les membres du RTA sont attachés à l'importance de tout type d'innovations technologiques et sociales créées autour du corridor atlantique** tout en accompagnant la numérisation des entreprises, surtout les PME et ETI sur leurs besoins spécifiques¹. Ces transitions doivent s'effectuer de façon juste et équilibrée.

> **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.

¹ Depuis l'analyse des données, voire leur traitement en open data ou l'impact des informations sensibles, de l'intelligence économique, de l'intelligence artificielle, etc.

Afin de **développer les véhicules à faibles émissions** 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 logistique. Par exemple, le transport des déchets explose sous toutes formes : plastiques, papiers, véhicules ...

❖ Rééquilibrage modal et multimodal du transport

Il apparait urgent **d'accélérer les interconnexions optimales entre les différents modes de transport et infrastructures², et de booster la multimodalité**, à la fois dans le réseau central et dans le réseau global, afin d'éviter la concurrence entre les nations ou les régions. Faire le pari de l'intermodalité portuaire permettrait de capter un trafic plus important, d'attirer de nouvelles entreprises, de nouvelles activités et davantage d'investissements dans les installations portuaires. Les transports du quotidien doivent être améliorés pour activer le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.

> **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.

❖ Rôle stratégique du rail et du transport maritime

Les liaisons ferroviaires et maritimes jouent un rôle majeur dans le commerce international et intracommunautaire de l'Union. **Il est fondamental de dé-saturer les grands nœuds ferroviaires transfrontaliers, en marquant des priorités entre fret et voyageurs qui présentent des enjeux différents.**

En ce qui concerne la promotion du transport maritime, **le rôle des ports est important en termes de multimodalité**. Il doit être renforcé car ils sont appelés à devenir des épices de synergie entre les secteurs de l'énergie, des transports, des télécommunications, en tant que hubs dotés de bonnes connexions avec le back office. Les autoroutes de la mer (ADM), incluses comme une priorité du MIE, sont un pilier qui facilite les liaisons et les services à courte distance.

> **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**

² Axes portuaires et aériens, réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux.

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 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 Etats 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.

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

La pandémie de la COVID-19 a révélé qu'en cas de situation de crise majeure au niveau européen, il est fondamental d'**anticiper des mesures d'adaptation afin de maintenir des flux d'approvisionnement de première nécessité dans l'espace européen**. En outre, l'enjeu de la circulation des passagers pendant le contexte de la crise sanitaire (travailleurs transfrontaliers, personnels soignants, patients, voyageurs à titre professionnel, etc.) est primordial.

> PROPOSITION N°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.

❖ Les financements

Pour répondre à toutes ces priorités, il est nécessaire de disposer d'un financement suffisant. **Les membres du RTA s'inquiètent des réductions opérées pour le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe dans le cadre financier pluriannuel 2021-2027**. Ils préconisent **une plus grande flexibilité entre les programmes de**

financement de l'UE³ afin que les projets régionaux ne reposent pas exclusivement sur les fonds FEDER qui visent la cohésion sociale et territoriale et insistent pour assurer un niveau d'investissement suffisant dans les projets liés à l'achèvement du RTE-T dans les territoires.

Le renforcement des synergies entre ces instruments de l'UE à gestion centralisée, tels que le MIE et les fonds à gestion partagée, tels que le FEDER, devra néanmoins être effectué en **garantissant la pleine implication des régions, dans le respect des objectifs de développement harmonieux et équilibré des territoires de l'UE.**

> 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.

Contacts

Présidence du RTA : CESER de Bretagne (FR), presidence.ceser@ceser.bretagne.bzh

Présidence du groupe de travail du RTA : CESER de Nouvelle-Aquitaine (FR), camille.de-amorin-bonneau@ceser-nouvelle-aquitaine.fr

Le Réseau Transnational Atlantique (RTA) a été constitué en 2003 en tant que plateforme de coopération de la société civile de l'espace atlantique. Le réseau regroupe actuellement les organisations représentantes des socioprofessionnels de France, d'Espagne et du Portugal (CESER de Bretagne, Pays de la Loire, Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine, Normandie; CES du Pays basque, Galice, Canaries, Andalousie, Estrémadure, Castille-et-Léon; Forum Oceano) intéressées par les enjeux spécifiques au développement de la façade atlantique européenne.

Pour en savoir plus :
<http://rta-atn.org>



³ Par exemple, les programmes de l'Union soutenant la recherche dans le domaine des transports intelligents, verts et intégrés.