



## En route pour la révision des orientations RTE-T

### CONTEXTE

La Commission européenne procède actuellement à un bilan de la mise en œuvre du réseau central afin d'évaluer le respect des dispositions du RTE-T, les progrès réalisés dans la mise en œuvre, les changements intervenus dans les flux de transport de passagers et de marchandises, l'évolution des investissements nationaux dans les infrastructures de transport et la nécessité d'apporter des modifications. Cette révision sera achevée au plus tard le 31 décembre 2023, conformément au règlement (UE) n° 1315/2013.

Au vu des nouveaux enjeux économiques, politiques, technologiques et sociétaux de grande envergure exposés ci-dessus, la Commission a entamé un processus d'examen complet qui porte sur des questions telles que les normes et les besoins en infrastructures, les outils de mise en œuvre ou divers aspects du réseau global, ainsi que les mesures non contraignantes.

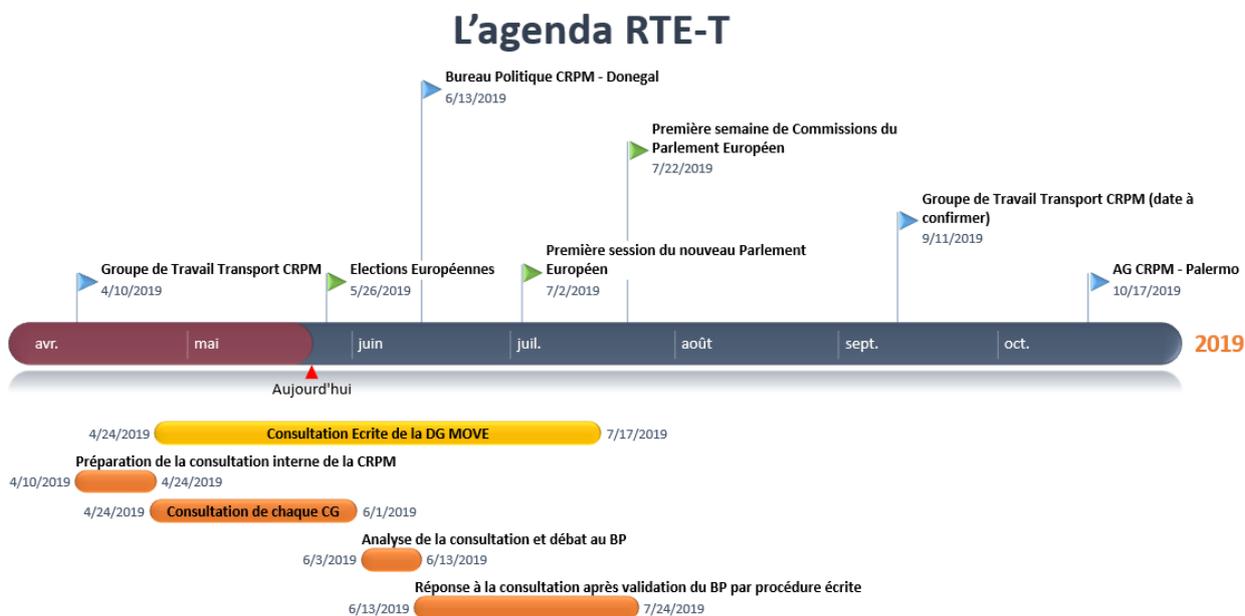
Le 24 avril 2019, la Commission européenne a lancé une vaste consultation de l'opinion publique sur les résultats, les lacunes et les perspectives possibles de la politique actuelle en matière de RTE-T, qui sera utile à l'ensemble du processus d'évaluation. La consultation consiste en une série de 24 questions (+1 pour les pièces jointes) disponibles [ici](#).

**Cette communication vise à présenter les projets de la CRPM pour répondre à cette consultation européenne.** Elle constitue une base de discussion en vue de la session RTE-T de notre prochain Bureau politique à Donegal le 13 juin. À ce titre, elle fait écho aux messages formulés lors de la consultation que le Secrétariat général et les Commissions géographiques ont menée tout au long du mois de mai 2019.

## 1. L'agenda de la CRPM pour répondre à la consultation

La CRPM a officiellement lancé ses travaux sur le RTE-T à l'occasion de son groupe de travail Transport Intercommissions le 10 avril 2019. Chaque Commission géographique a pu mettre en évidence différents points d'intérêt en rapport avec le RTE-T auprès de la Direction générale de la mobilité et des transports.

Ce débat a permis d'identifier un ensemble de questions centrales que la CRPM pourrait prendre en compte pour répondre à la consultation écrite que la DG MOVE a lancée le 24 avril 2019.



## 2. Messages suggérés pour répondre à la consultation

Sur la base de la Position politique que la CRPM a adoptée antérieurement et des points soulevés par les représentants de chaque Commission géographique le 10 avril 2019, le Secrétariat général a identifié une série de points à évoquer dans sa réponse à la consultation écrite de la DG MOVE.

Ces points sont :

### 1. Une déclaration générale sur la politique des transports de l'UE

**Le règlement RTE-T est cher au cœur des Régions.** Il est primordial de disposer d'une politique européenne en matière d'infrastructures de transport.

### 2. Une série de messages rappelant l'importance de l'accessibilité et de la cohésion territoriale

Le règlement RTE-T comporte quatre objectifs. Il s'agit de la cohésion, de la durabilité, de l'efficacité et de l'augmentation des bénéfices pour les utilisateurs. Ces objectifs sont importants pour la CRPM et devraient être maintenus dans le règlement.

**L'accessibilité territoriale doit rester une priorité essentielle du règlement.** Elle est mentionnée à la fois comme l'une des missions du RTE-T dans le cadre de l'objectif de cohésion et comme priorité générale dans le développement du réseau global. Ce principe guide également l'esprit des dérogations importantes relatives aux autoroutes de la mer et aux ports qui contribuent à améliorer la connectivité des régions périphériques.

Le Secrétariat général a également suggéré d'examiner les critères techniques établis dans le règlement. Ces critères déterminent la pertinence d'un port (ou d'un aéroport) au regard de ses statistiques de passagers ou de transbordement :

- Dans le réseau global, une série d'articles **garantit que l'importance territoriale des infrastructures de transport est** prise en compte dans la planification du réseau. **Ces articles doivent être maintenus** pour veiller à ce que le réseau global réalise son objectif en termes de contribution à la cohésion de l'UE.
- Dans le réseau central, cependant, on constate un manque en termes d'approche territoriale. En effet, le critère B3(P) de la méthodologie de planification introduit des dérogations visant à inclure les ports dans le réseau central qui sont basées sur une approche géographique. Ce critère est assez vague. Il fait référence aux « *façades ou littoraux pertinents à l'échelle européenne* » mais limite la définition de la pertinence à un seul exemple. En outre, ce critère utilise l'échelle des régions NUTS1 comme base d'exemption. **Il est suggéré que cette exemption soit limitée aux régions NUTS2 pour des cas spécifiques (par exemple l'insularité, la distance entre le port principal de la région NUTS2 et le port le plus proche du réseau central, l'importance stratégique du port sur la côte).**

### **3. Une série de messages concernant le changement climatique et les transports durables**

Comme indiqué précédemment, la durabilité est l'un des quatre objectifs du règlement. **La contribution aux efforts de l'UE en matière de changement climatique devrait être explicitement intégrée dans l'objectif de durabilité.** Le règlement pourrait avoir des objectifs plus ambitieux en termes de durabilité.

**La réduction de la congestion et de la pollution dans les nœuds européens devrait être un objectif du règlement.** Le règlement pourrait par ailleurs encourager le transfert modal vers des modes de transport durables et viser un trafic plus équilibré entre les centres et les périphéries.

### **4. Un message relatif aux frontières extérieures**

**Le règlement devrait accorder une attention particulière aux frontières existantes et nouvelles de l'UE.** Bien que l'on ne sache pas encore clairement la forme que prendra le Brexit et l'impact qu'il aura sur le transport dans les régions touchées, le règlement devrait permettre de relever les éventuels défis qu'il posera sur le plan de la connectivité.

### **5. Un message axé sur le modèle de gouvernance et la mise en œuvre des corridors RTE-T**

Il semble de plus en plus irréaliste que le Réseau central et ses corridors soient pleinement mis en œuvre d'ici le 1er janvier 2030. Les corridors subissent des retards dans leur mise en œuvre et plusieurs goulets d'étranglement subsistent. **Le règlement devrait assurer une mise en œuvre plus efficace des corridors.** Différentes options pourraient être envisagées, telles que le renforcement du rôle des forums des corridors par exemple.

### **6. Un message faisant écho au soutien de la CRPM aux autoroutes de la mer**

**Afin de renforcer la visibilité et le soutien politique aux autoroutes de la mer, la CRPM invite la Commission européenne à inclure les AdM aux cartes RTE-T.** Cette action est certes hautement symbolique, mais elle fera figurer les AdM sur les cartes mentales de toutes les parties prenantes qui travaillent sur le RTE-T.

### 3. Perspectives d'avenir

Comme mentionné dans la première partie de cette note, la réponse à la consultation de la Commission européenne s'appuiera sur la consultation interne et la discussion du Bureau politique et sera validée par le BP par procédure écrite. Cette réponse à la consultation est une première étape dans les travaux engagés par la CRPM pour influencer la révision du règlement RTE-T.

Elle alimentera une position politique sur les transports qui sera débattue à l'occasion de l'AGA 2019 à Palerme. Elle contribuera également à nourrir l'orientation des travaux de la CRPM sur les transports dans le cadre de notre réflexion générale sur l'avenir de l'UE. Huit ans après la publication du Livre blanc sur les transports, ce document comprendra une analyse de la mise en œuvre de la feuille de route pour un espace unique européen des transports.



**CPMR  
CRPM**

**Personne à contacter : Lucas Bosser**, Directeur de la CRPM  
Email : [lucas.bosser@crpm.org](mailto:lucas.bosser@crpm.org)

**La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) rassemble quelque 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.**

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

[www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

#### **CONTACT :**

6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes (FR)  
Tél. : + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Bruxelles (BE)  
Tél. : +32 (0)2 612 17 00

Email : [Secretariat@crpm.org](mailto:Secretariat@crpm.org) ; Site Web : [www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

**Réf. : CRPMNTP190012**