



*Avis et propositions
sur le Livre blanc*

*"La politique européenne des transports à l'horizon 2010 :
l'heure des choix"*

1 mars 2002

1. Régions frontalières et politique européenne des transports

Pendant des décennies, les zones frontalières ont souffert de carences en matière d'infrastructures de transport de grande envergure. La création de grandes infrastructures dans les zones frontalières, lorsqu'elle est acquise, ne s'est fait dans la plupart des cas qu'avec des décennies de retard par rapport aux régions dites de l'intérieur et pas toujours dans le respect des intérêts des régions frontalières. Là où ces infrastructures manquent encore, on constate souvent aussi une carence des facteurs fondamentaux d'un développement transfrontalier orienté vers l'avenir.

Face à l'ampleur grandissante des échanges commerciaux de grande échelle entre les Etats européens, les problèmes de transport, en particulier au niveau des zones frontalières et transfrontalières européennes, lesquelles sont souvent aussi des zones de transit, doivent être traités et des solutions proposées assurant à titre durable les réseaux des transports. C'est le seul moyen de transformer la situation périphérique nationale défavorable des régions frontalières en une situation favorable et de mieux relier les régions situées aux frontières extérieures de l'UE.

2. Les régions frontalières et les orientations du Livre blanc

Dans le droit fil des orientations du Livre blanc, l'ARFE est d'avis que

- la politique des transports prévue jusqu'en 2010 revêt une importance particulière pour toutes les régions frontalières d'Europe;
- l'élargissement entraînera une explosion des flux de transport, en particulier au niveau des zones frontalières ;
- il faut optimiser de toute urgence l'approche du transport, de façon à le rendre durable à la fois d'un point de vue économique, social et environnemental.

L'ARFE regrette:

- la mise en œuvre timide des objectifs définis dans le traité de la CE en matière de politique des transports,
- l'absence d'une stratégie intégrée pour un transfert de trafic en mettant la priorité sur les rails et les voies navigables, accompagnée de mesures efficaces d'envergure européenne (p. ex. dans le domaine environnemental, social, économique et agricole),
- l'absence d'effet à attendre des mesures communautaires en ce qui concerne les transports.

Face à l'intensification du trafic, surtout dans les régions frontalières et en considérant les objectifs et dispositions particuliers du point de vue de l'aménagement du territoire et de l'environnement, l'ARFE préconise:

- le renforcement de la qualité du secteur routier ;
- l'intensification du rail ;
- la maîtrise de la croissance du transport aérien ;
- la modernisation et la sécurité du transport maritime et de la navigation à courte distance ;
- une stratégie commune à tous les modes de transport (p. ex. la liaison mer-voies navigables-route-rail, opérations intermodales, amélioration des conditions techniques auxquelles est soumis le fret transeuropéen),

le tout, dans le respect des objectifs visés par l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement

3. Réflexions sur le programme d'action du Livre blanc

L'ARFE invite la Commission européenne et les gouvernements nationaux à mettre en œuvre sans tarder les mesures proposées dans le programme d'action :

- pour *rééquilibrer les modes de transport*, y compris le trafic transfrontalier, p. ex. :
 - o dans le *transport routier*: en harmonisant les contrôles et les sanctions, en promouvant les compétences nécessaires et en garantissant des conditions de travail adéquates ;
 - o dans le *transport ferroviaire* : en ouvrant progressivement le marché ferroviaire en Europe, et avant tout les marchés nationaux des marchandises au cabotage, en renforçant la sécurité ferroviaire, en améliorant l'interopérabilité et en promouvant la création de ceintures ferroviaires à priorité fret ;
 - o dans le *transport aérien* : en mettant en place les mesures prévues dans le cadre de la réglementation du ciel unique ;
 - o dans le *transport maritime et fluvial* : en développant les infrastructures nécessaires à la réalisation de véritables autoroutes de la mer, en renforçant les règles en matière de sécurité maritime et par la levée de l'interdiction du cabotage dans le transport fluvial;
 - o par la création de systèmes de financement efficaces pour les transports transfrontaliers nécessaires dans des zones frontalières peu peuplées et périphériques.

- pour orienter la *politique des transports dans le sens de l'utilisateur*, et plus particulièrement dans le sens de l'utilisation des mesures transfrontalières en ce qui concerne
 - o la sécurité du transport routier;
 - o la vérité des coûts pour les usagers des voies de trafic (principe du pollueur-payeur) ;
 - o une méthodologie commune en ce qui concerne les régimes fiscaux dans le cadre du transport routier de marchandises (p. ex. impôts sur les véhicules automobiles, taxes sur l'utilisation des routes, tarification des carburants) ainsi qu'une harmonisation des dispositions sociales (pour éviter le dumping social);
 - o l'amélioration des droits et des devoirs des usagers.

- pour maîtriser les effets de la *mondialisation des transports*, notamment
 - o en reliant par des infrastructures de qualité les futurs États membres au réseau transeuropéen de l'Union ;
 - o en prévoyant un financement public adéquat des infrastructures dans les nouveaux pays membres ;
 - o en donnant à la Communauté européenne une place de membre à part entière dans les principales organisations internationales (p. ex. dans le secteur de la navigation, des chemins de fer) ;
 - o en dotant l'Union européenne, d'ici 2008, d'un système de navigation par satellites à couverture mondiale.

4. Politique des transports – Politique d'aménagement du territoire – Politique régionale

Pour renforcer les régions frontalières et transfrontalières face à la concurrence européenne, il est nécessaire de coordonner et d'harmoniser leur politique économique et infrastructurelle respective et de supprimer les barrières liées à l'existence d'une frontière. Pour cela, il est indispensable d'intégrer ces politiques régionales dans les objectifs fondamentaux des politiques communautaires et nationales (p. ex. dans la politique agricole, structurelle, économique, régionale, sociale, d'aménagement du territoire, etc.).

A l'inverse, une politique européenne des transports nécessite un renforcement de la coopération avec la politique d'aménagement du territoire et la politique régionale. La mise en œuvre des orientations du Livre blanc nécessitera une meilleure prise en compte des propositions du "schéma de développement de l'espace communautaire" (SDEC), de la CEMAT et de la politique régionale européenne, en particulier en ce qui concerne les réseaux transeuropéens (RTE).

Selon le SDEC, l'ARFE souhaite :

- la promotion de la coopération régionale, transfrontalière et transnationale au sein de l'UE et aux frontières extérieures de l'UE ;
- le renforcement des liaisons Nord-sud et Est-ouest dans toute l'Europe ;
- l'élaboration de concepts de financement permettant de transposer les décisions politiques dans le secteur des transports ;
- faire de la coordination des instruments financiers et de soutien un préalable au partage des modes de transport souhaité par la politique des transports ;
- Respect de principes de transport uniformes, en particulier dans des zones sensibles (p. ex. zone alpine, agglomérations, Mers des Wadden).

5. Les réseaux transeuropéens et les régions frontalières

L'ARFE se félicite du concept du réseau transeuropéen et du fait que la mise à jour des orientations tiennent compte des régions rurales, y compris des régions frontalières, et invite les décideurs à les adapter sans délai à la situation en Europe centrale et orientale.

L'ARFE soutient :

- l'idée d'encourager plus vigoureusement les grands projets d'infrastructure, le "concept d'une déclaration d'intérêt européen" lorsqu'il s'agit de la promotion des investissements infrastructurels et la mise en place de "corridors transeuropéens" dédiés prioritairement au transport de passagers et au fret,
- l'utilisation des revenus issus de la tarification d'itinéraires pour la mise en place ou l'amélioration d'infrastructures, en particulier ferroviaires et par rapport aux voies navigables,
- les nouvelles réglementations techniques prévues pour l'harmonisation des normes minimales de sécurité pour les tunnels routiers et ferroviaires appartenant au réseau transeuropéen de transport et la garantie l'interopérabilité des systèmes de péage sur le réseau routier transeuropéen.

L'ARFE propose divers moyens pour éliminer les goulets d'étranglement existant dans le réseau de transport transeuropéen, en particulier aux régions frontalières, notamment :

- prendre, dès que possible, une décision politique sur les 60 mesures proposées ,
- promouvoir les corridors à priorité fret ,
- améliorer les réseaux à grande vitesse pour le transport des passagers ,
- élaborer des plans de gestion de trafic sur les grands axes routiers,
- modifier la liste dite d'Essen pour les projets de transport, tout en élargissant leur base de financement communautaire,
- relier les régions frontalières et transfrontalières à des centres nationaux par le biais des axes internationaux qui traversent ces régions. C'est seulement l'interconnexion, spécifique à chacune des régions, et l'utilisation d'infrastructures de grande dimension qui permettent d'éliminer des goulets d'étranglement dus à la situation frontalière et qui fait des régions frontalières des ponts entre les États et contribue en même temps au développement interne des régions transfrontalières,
- tenir compte, lors de la construction et de l'aménagement des grandes infrastructures de transport des intérêts régionaux et des exigences régionales (homme, économie, environnement), afin de ne pas faire des régions frontalières de simples zones de transit (p. ex. zones sensibles),
- préparer sans tarder les régions transfrontalières à recevoir de grands axes de transport qui les traversent de part en part afin de permettre à ces régions à tirer parti des avantages qui y sont liés et à atténuer les inconvénients.

6. Améliorer l'accessibilité des régions frontalières

Tout comme la Charte de l'ARFE, le Livre blanc de la Commission souligne, à juste titre, que les réseaux actuels d'infrastructure reflètent encore dans les zones frontières les conceptions étroitement nationales, remontant parfois au XIX^{ème} siècle, qui ont entouré leur construction, le plus souvent déterminée par des considérations militaires.

La construction et/ou le développement de grandes infrastructures (liaisons routières, ferroviaires, portuaires, aéroportuaires, voies navigables, transbordeurs) crée souvent, pour les régions frontalières, entre autres par la mise en réseau régionale, les premières conditions nécessaires à la coopération transfrontalière, p. ex. :

- achever les percées alpines,
- garantir la perméabilité des Pyrénées (troisième corridor, réseau ferroviaire moderne),
- aménagement du train à grande vitesse/ du transport combiné Est européen,
- le pont et/ou tunnel Fehmarnbelt,
- le projet Straubing-Vilshofen visant à améliorer la navigabilité du Danube et réalisé en combinaison avec la construction ou la réparation des ponts dans les États d'Europe centrale et orientale traversés par le Danube,
- les projets de radionavigation (GALILEO),
- suppression de l'interopérabilité ferroviaire du réseau ibérique à grande vitesse,
- améliorer la liaison des grands ports au réseau terrestre en combinant rail/route/eau.

Les mesures infrastructurelles suivantes (financées à titre publique et/ou privé) peuvent être particulièrement utiles à l'ouverture et à la connexion des régions situées de part et d'autre des frontières nationales et à la mise en place des conditions favorables à une coopération transfrontalière :

- l'orientation des objectifs en matière de politique de transport par rapport aux politiques structurelles et régionales communes et aux stratégies européennes et nationales (RTE) et pas seulement par rapport à des critères techniques (p. ex. densité du trafic et flux routier) ;
- coordination des projets d'infrastructure de transport de part et d'autre de la frontière (rails, routes, eaux) sur la base de contrôles transfrontaliers relatifs à la compatibilité avec l'environnement;
- achèvement des liaisons manquantes (les "missing links") entre les axes et les réseaux régionaux, nationaux et transeuropéens ;
- construction et/ou le développement de postes frontières le long de toutes les frontières externes de l'Union européenne, afin de réduire le temps d'attente et d'accélérer les transports ;
- développement d'une infrastructure de transport transfrontalière multimodale, comprenant les centres de transport ;
- développement d'activités de production et de marketing dans le secteur des transports de part et d'autres des frontières ;
- liaison entre les modes de transport et les services affluents au niveau régional ;
- création de réseaux transfrontaliers de transport public de passagers ;
- élimination des barrières liés à l'existence de frontières qui entravent l'utilisation et les systèmes tarifaires des réseaux de communication ;
- développement et/ou la création de réseaux de communication transfrontaliers au niveau régional et local.
