



Réf : 420ad2003

POSITION DE L'AUTF

Les réseaux transeuropéens de transport (RTE)

Août 2003

L'AUTF, qui représente les intérêts des entreprises industrielles, commerciales et agricoles dans leur fonction de chargeur souhaite formuler un certain nombre d'observations dans le cadre des différentes consultations en vigueur tant sur les projets prioritaires européens d'infrastructures que sur la problématique de leur financement.

I – Les projets prioritaires transeuropéens

L'achèvement d'un système de transport complet, efficace et interopérable est un élément fondamental de la politique européenne d'élargissement et de libéralisation.

Si elle constitue une condition nécessaire, l'existence d'infrastructures n'est cependant pas en soi suffisante pour attirer les trafics. L'offre des prestataires (publics et privés) est également nécessaire à l'usage d'un mode de transport considéré et donc à son infrastructure. Si cette offre des prestataires est inexistante ou peu satisfaisante, la demande des chargeurs risque fort de ne pas s'orienter vers le mode de transport considéré ; c'est particulièrement le cas du transport ferroviaire et du transport fluvial sur certains marchés voire du cabotage maritime.

L'AUTF considère que les projets transeuropéens doivent être sélectionnés en fonction de la demande actuelle et de la demande prévisionnelle de trafic, de manière à orienter les investissements vers les zones où le besoin est le plus important. Ceci est d'autant plus vrai dans le contexte actuel de rareté des financements publics.

L'AUTF déplore que le groupe VAN MIERT soit parti de projets spécifiquement nationaux pour établir sa liste prioritaire. La liste qu'il convient d'établir doit au contraire être fonction de l'achèvement de l'intégration européenne et des besoins du commerce international.

Par ailleurs, le transport doit être appréhendé comme un véritable réseau multimodal et interopérable. Au lieu de cela, les projets qui sont actuellement sélectionnés donnent trop souvent l'impression d'une juxtaposition de logiques intramodales, avec un déséquilibre frappant au détriment du cabotage maritime et du transport fluvial ⁽¹⁾.

Ceci doit conduire à réexaminer de manière impartiale les projets quel que soit le mode et à développer les mesures d'interopérabilité ⁽²⁾.

II – Le financement des réseaux

Les fonds nécessaires à l'achèvement des réseaux transeuropéens de transport s'élèvent à 600 milliards d'euros d'ici 2020.

⁽¹⁾ Alors même que la Commission européenne semble favorable aux "autoroutes de la mer" (COM 2003 155)

⁽²⁾ A ce titre l'AUTF a accueilli favorablement la proposition de directive sur les Unités de Chargement Intermodales (COM 2003 155 final)

La question de leur financement n'est toujours pas résolue, ce qui rend nécessaire une révision de la décision n°1692/96/EC sur les RTE.

L'AUTF accueille avec satisfaction la proposition du groupe Van Miert de passer de 10 à 20 % la participation financière des autorités européennes et de faire un usage plus important des prêts à taux bonifiés européens pour le financement des projets d'infrastructures.

L'AUTF considère que l'inscription d'un projet dans la liste prioritaire doit être conditionnée à un apport financier significatif des Etats membres.

Afin d'assurer le suivi de ces projets, l'AUTF estime en outre qu'une « agence des réseaux transeuropéens » doit piloter les opérations. Ce pilotage devrait aller jusqu'à un véritable pouvoir d'injonction en termes de délai de réalisation et, le cas échéant, de financement. Cette agence européenne pourrait en outre jouer un rôle de coordination dans les procédures d'enquêtes nationales préalables à la réalisation des projets trans-nationaux ; ces enquêtes sont trop souvent réalisées deux fois ce qui est préjudiciable à l'avancement des projets.

Le faible avancement dans la réalisation de la première série de projets prioritaires justifie de se pencher sur des nouveaux modes de financement (trois des quatorze projets prioritaires dits d'Essen qui datent de 1994 ont été menés à bien à ce jour). A ce titre, l'AUTF considère que le partenariat public/privé doit faire l'objet d'encouragements.

L'AUTF affirme le principe selon lequel les ressources provenant de la tarification d'infrastructure ou sa taxation doivent exclusivement être employées à la réduction des coûts externes dans le mode considéré⁽³⁾. L'AUTF admet dans une mesure limitée que des ressources prélevées dans un mode de transport (par exemple la route) puissent être utilisées dans un autre mode de transport (ferroviaire, fluvial ou cabotage maritime). Mais, un tel mécanisme doit être assorti de conditions très strictes destinées à éviter tout dévoiement. C'est dire que ce financement dit "croisé" ne doit être utilisé que dans des cas exceptionnels (goulets d'étranglement, franchissement de barrières naturelles...). Le caractère exceptionnel de ces mécanismes justifie qu'on soumette leur adoption à l'Agence précitée ou au Parlement européen pour voter chaque projet que l'on souhaite financer de cette manière.

Le principe de couverture intégrale des coûts externes (appelé également internalisation des coûts externes) ne doit pas être un instrument destiné à transférer des ressources de la route vers le rail. Il s'agit en premier lieu de savoir si ces coûts sont véritablement externes, c'est-à-dire s'il s'agit de coûts qui ne sont pas déjà couverts par ailleurs.

L'AUTF regrette que la Commission ait décidé de procéder par étapes pour la publication d'instruments de tarification d'usage des infrastructures, en débutant par un projet de directive qui traite exclusivement du transport routier⁽⁴⁾. L'AUTF est favorable à un cadre européen de tarification des infrastructures qui englobe tous les modes de transport afin d'éviter les distorsions de concurrence. A ce titre l'AUTF demande qu'en préalable à l'instauration d'une redevance kilométrique routière qui pèserait sur l'économie dans son ensemble et ne manquerait pas d'entraver le développement des régions périphériques ou enclavées, soit réalisé un bilan général des circuits de financement, d'origine fiscale générale ou spécifique, du secteur de transport de fret, quel qu'en soit le mode.

⁽³⁾ Exemple : cadencements à l'entrée de certaines autoroutes pour le franchissement de certains obstacles naturels, nécessitant la construction de parkings ou encore par le rail/route.

⁽⁴⁾ COM 2003 488 Final.