



La CRPM, le transport et l'atlantique

Lucas Bosser

Directeur Transport Énergie de la CRPM

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) est une association d'autorités Régionales créée en 1973 à l'initiative de la région Bretagne. Ses membres fondateurs constataient alors que des décisions majeures prenaient naissance au niveau Européen et souhaitaient faire entendre leurs voix.

Dès sa création, la double Identité maritime et périphérique de la CRPM l'a conduite à défendre les enjeux de l'accessibilité territoriale. Aussi a-t-elle toujours suivi avec une attention particulière les initiatives européennes en matière d'infrastructures de transport. Les évolutions du Réseau Trans Européen de Transport (RTE-T) depuis sa genèse au milieu des années 1980 et la publication de ses premières lignes directrices en 1996¹ figurent ainsi en bonne place dans les priorités de travail de l'Association. Le RTE-T revêt une importance capitale pour les Régions de la CRPM car il établit à la fois les priorités de financement et les normes d'infrastructure de transport au sein de l'Union européenne pour les années à venir.

La Commission a publié en décembre 2021 une proposition législative de révision du Règlement en vigueur depuis 2013². Cette révision s'inscrit dans le cadre du Pacte vert européen dont la réalisation des objectifs nécessite un réseau européen efficace et interopérable. La Commission cherche ainsi à assurer que la compatibilité des infrastructures de transport avec la décarbonisation du transport. Elle y fait une place centrale au rail et au transport maritime et fluvial considérés comme plus « verts ». Elle apporte, en outre, plusieurs modifications substantielles au RTE-T.

La CRPM a activement contribué à chacune des étapes du processus législative qui aboutira à l'adoption d'une nouvelle version du Règlement en

1. *Décision du Parlement Européen et du Conseil du 23 Juillet 1996 sur les lignes directrice de la Communauté pour le développement du réseau trans-Européen de transport.*

2. *EUR-Lex - 32013R1315 - EN - EUR-Lex (europa.eu)*

2024³. Elle a reçu la proposition de la Commission avec un enthousiasme mesuré⁴. Elle y a trouvé des motifs de satisfaction au rang desquels l'affirmation de la cohésion territoriale comme l'un des objectifs majeurs de l'ensemble du RTE-T ou encore la création de l'espace maritime européen dont la définition plus ouverte que celle des autoroutes de la mer contribuera à favoriser le transfert modal vers le transport maritime à courte distance. La CRPM a toutefois identifié plusieurs voies d'amélioration notamment sur le plan de la gouvernance en renforçant le rôle des coordinateurs et des autorités régionales ou encore sur le plan des cartes du RTE-T.

Dedans ou dehors, de l'enjeu de l'intégration au RTE-T

L'importance du RTE-T ne se limite pas à établir l'éligibilité des projets infrastructurels dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion Européenne (MIE)⁵. Assorti de sa méthodologie de planification, il établit les critères que doivent respecter les différentes infrastructures routières, ferroviaires, aéroportuaires ou portuaires pour intégrer le réseau.

Dans sa version de 2013, la méthodologie de planification du RTE-T établit une liste de critères quantitatifs et qualitatifs permettant d'intégrer le réseau central. Elle a ainsi abouti à une liste de 88 nœuds urbains et d'infrastructures qui ont dessiné la carte du RTE-T. Cette méthodologie a été largement critiquée, notamment par la CRPM, du fait qu'elle conduit à une couverture géographique défailante des périphéries et se cantonne à une vision des infrastructures de transport, notamment les ports, comme simples gestionnaires de flux de biens et de passager échouant ainsi à prendre en compte leur rôle stratégique dans le développement de l'indépendance énergétique de l'Union ou leur importance géostratégique. La révision en cours pourrait d'ailleurs conduire à y inclure des critères plus qualitatifs, notamment pour répondre aux demandes légitimes de plusieurs ports et régions périphériques maritimes d'intégrer le réseau.

L'appartenance au RTE-T s'accompagne d'un cortège d'obligations de respect de standards techniques visant à assurer l'interopérabilité de l'ensemble

3. Page en anglais : *The TEN-T review: a welcome but perfectible proposal* – CPMR

4. Position politique de la CRPM de Juin 2022 : <https://cpmr.org/wpdm-package/putting-the-ten-t-on-the-right-tracks/?wpdmdl=32162&refresh=63f38a1320ec21676904979&ind=1655390837823>

5. Pour rappel, la part du budget du MIE dédié au transport s'élève à 25.81 milliards d'euros dont 11.29 milliards sont destinés aux pays de la cohésion.



du réseau. Dans sa proposition de décembre 2021, la Commission Européenne a proposé de rehausser le niveau d'ambition de ces standards techniques pour l'ensemble du RTE-T. Ce point fera l'objet de vives négociations dans les mois à venir. En effet, alors que la Parlement Européen cherche à renforcer la proposition législative en allant plus loin dans l'uniformisation du réseau, notamment ferroviaire, le Conseil se montre lui bien plus prudent en proposant une approche plus flexible autorisant davantage de dérogations.

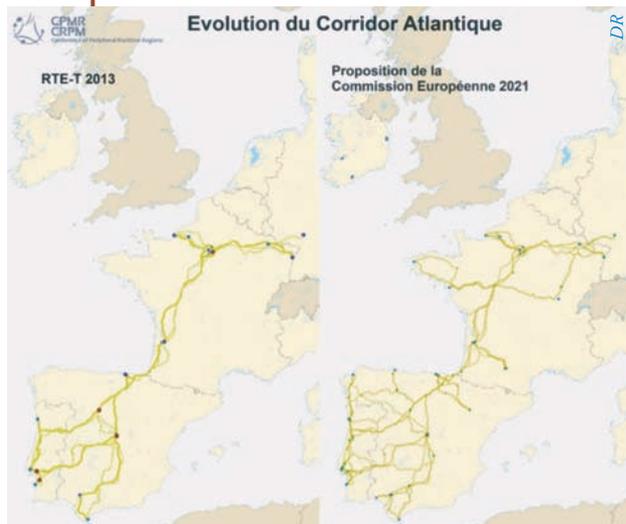
Le RTE-T est constitué de deux niveaux de planification dont les degrés d'exigence et les calendriers de mise en œuvre diffèrent. Le réseau global qui doit être opérationnel en 2050 couvre l'ensemble de l'Union Européenne. Le réseau central doit lui être mise en œuvre dès 2030. Il a une couverture géographique plus limitée et rassemble les sections du réseau global identifiées comme prioritaires au niveau Européen. L'appartenance au réseau central du RTE-T implique ainsi la mise en œuvre rapide de l'ensemble des standards techniques correspondant à l'infrastructure concernée. À ces deux strates devrait s'ajouter le réseau central étendu devant être opérationnel en 2040 qui fait partie des nouveautés proposée par la Commission.

Le Règlement dessine également le contour de la mise en œuvre d'autres législations européennes, notamment des textes clés du Pacte Vert Européen visant à la décarbonation du transport et l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'UE d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Nous pouvons citer à titre d'exemple les liens entre le futur Règlement sur les infrastructures pour les carburants alternatifs qui est actuellement au cœur des négociations interinstitutionnelles et dont les modalités d'application dépendront de la place des infrastructures dans le RTE-T.

Il serait relativement aisé de questionner la pertinence à se battre pour figurer sur les cartes du RTE-T. On soulignerait alors les contraintes techniques qui

accompagnent le Règlement, la portée limitée des opportunités de financement qu'il apporte ou encore l'exigence à respecter les dates butoirs de 2030 ou 2050. Ces points sont indéniablement valables. Le RTE-T n'est, en effet, pas une poule aux œufs d'or. Ce serait pourtant nier la dimension politique de ces cartes qui établissent, au moins symboliquement, la perception qu'à l'Union Européenne de la pertinence d'un territoire.

*Évolution du corridor Atlantique.
Proposition de la Commission
Européenne, 2021*



Regard sur l'évolution du corridor Atlantique de 2013 à 2021

L'Union Européenne s'est dotée d'une série de corridors du réseau central du RTE-T dont l'objectif principal est d'assurer la coordination et l'efficacité de mise en œuvre du réseau central. Les corridors et leurs coordinateurs sont devenus rapidement des acteurs majeurs dans la mise en œuvre du réseau central.

Le premier dessin des corridors en 2013 amplifiait les insuffisances géographiques du réseau central. Les régions périphériques et maritimes en étaient coupées et plusieurs de leurs grands ports en étaient exclus. Cette version des corridors visait à établir les priorités au sein des sections prioritaires que constituait déjà le réseau central.

L'évolution du corridor Atlantique au cours des dix dernières années témoigne d'un réel effort d'amélioration de la couverture géographique du RTE-T. La première version du corridor Atlantique, dont on pourrait pourtant attendre une forte dimension maritime, illustre parfaitement les limites de cette approche en évitant avec soin la majorité des régions maritimes de la façade atlantique.

Les efforts conjugués des acteurs de l'espace Atlantique ont permis une progressive amélioration de la couverture géographique du corridor. Dans un premier temps, à l'occasion de l'adoption du Mécanisme pour l'Interconnexion Européenne pour la période 2021-2027, le corridor atlantique a intégré l'ensemble des ports du réseau central, y compris les ports irlandais afin d'assurer la connexion de l'île suite au départ du Royaume-Uni de l'UE. Dans un second temps, la proposition de la Commission Européenne de 2021 a marqué une nouvelle étape en intégrant le port de Brest au réseau central et au corridor Atlantique permettant ainsi de renforcer sa vocation maritime.

Cette brève histoire du corridor Atlantique illustre une réelle avancée dans la prise en compte des périphéries au sein du RTE-T. Il reste malheureusement de nombreux points d'amélioration, notamment dans le nord de l'Espagne, mais la cartographie de l'ensemble des corridors du réseau central s'est sensiblement améliorée au cours des dernières années.

Il serait hasardeux, alors même que le Parlement Européen doit encore adopter sa position sur le texte, de se lancer dans des hypothèses quant au contenu du Règlement qui entrera probablement en vigueur au cours de l'année 2024. Le Parlement et le Conseil auront, en outre, des positions bien différentes sur de nombreux points comme la gouvernance du RTE-T ou le degré d'exigence des standards techniques. Il est pourtant intéressant de constater que les Institutions semblent s'accorder sur d'autres points d'importance comme, par exemple, la nécessité de mieux considérer la diversité des activités portuaires et leur contribution à des objectifs européens majeurs dans l'évaluation de leur pertinence à intégrer le réseau.