

C. OPTION : «AMENAGEMENT »

Sujet : Les réseaux de transport au service de l'intégration territoriale européenne.

Question 1 (4 points)

Quel est l'enjeu des transports dans les politiques de développement économique à l'échelle européenne ? (Vous utiliserez notamment les documents 1, 2, 3 et 4).

Question 2 (4 points)

Exposez les tendances de l'évolution des trafics en Europe. (Vous utiliserez notamment les documents 4 et 5). Vous montrerez les contradictions éventuelles entre les objectifs de l'Europe et l'évolution des trafics.

Question 3 (6 points)

Les infrastructures de transport terrestres (rail, route) comme outil de l'intégration territoriale : bilan actuel, effets à terme de la politique européenne. Vous ferez un ou plusieurs croquis. (Vous utiliserez notamment les documents 3, 4, 6 et 7).

Question 4 (6 points)

Vous rédigerez une synthèse de la question des transports en Europe (il ne s'agit plus d'analyser les documents, mais d'y faire simplement référence le cas échéant). Un croquis de synthèse est recommandé.

Liste des documents fournis.

Document 1. – 1 texte - **Transports et développement économique** (source : Table ronde n°119, *Conférence européenne des ministres des transports* (CEMT), OCDE, 2002 ; article de H. Baum et J. Kurte, Université de Cologne).

Document 2. – 1 carte - **L'accessibilité potentielle tous modes de transport en 2001** (source : *Dynamique et diversité des territoires français*, Rapport de l'Observatoire des territoires, DATAR, La Documentation française, 2005)

Document 3. – 2 tableaux - **Réseaux de transports terrestres dans les Etats de la Communauté européenne et part du réseau ferré électrifié pour quelques Etats** (source : Eurostat)

Document 4. – 2 textes - **La Communauté européenne et les réseaux de transport**
a. Finalité des réseaux transeuropéens, présentation par la Direction générale Transports-Energie, Communauté européenne, version 2006.
b. Présentation de l'élargissement du réseau transeuropéen proposé par la Commission européenne, 2003 (source : *Communiqué de presse* de la Direction générale-Transports-Energie)

Document 5. - 1 texte - **Evolution des transports dans les pays de l'Europe centrale et orientale** (source : *Evolution des transports 1970-2004*, CEMT, OCDE, 2006)

Document 6. - 1 tableau, 2 cartes - **Les axes prioritaires de la Communauté européenne**

- a. Liste des projets prioritaires déclarés d'intérêt européen et montant en millions d'euros de la contribution de l'Europe (source : *Direction générale Transports-Energie, Communauté européenne*)
- b. Réseau européen des lignes à grande vitesse (en rouge, réalisées en 2003, en vert et bleu : en projet ou en construction) (source : *Union internationale des chemins de fer, 2003*)
- c. Un projet majeur de l'Europe : Lyon-Turin dans son contexte européen

Document 7. - 1 texte, 2 tableaux, 3 cartes - **La grande vitesse ferroviaire et le réseau urbain**

- a. La France du TGV, une nouvelle géographie ? (source : *Ville et Transports Magazine*, n°408, 27 septembre 2006) Nota : la carte ne prend pas en compte le TGV Est.
- b. Ouvertures de sections de lignes à très grande vitesse réalisées ou programmées entre 2006 et 2012 (source : *Ville et Transports Magazine*, n°387, 9 novembre 2005)
- c. Les gains de temps dus au TGV Est (source : document SNCF diffusé en 2006, à un an de l'ouverture de la ligne)
- d. La grande vitesse ferroviaire en Italie (source : *Ville et Transports Magazine*, n°387, novembre 2005)
- e. Vers un réseau de « villes à grande vitesse » (source : *Ville et Transports Magazine*, n°408, 27 septembre 2006)
- f. Entretien avec André Rossinot, maire de Nancy (source : *Ville et transports Magazine*, n°426, 6 juin 2007)

DOCUMENT 1

Transports et développement économique

(source : Table ronde n°119, Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), OCDE, 2002 ; extrait de l'article de H. Baum et J. Kurte, Université de Cologne).

Prosperité économique et transports vont de pair. Une société qui aspire à plus de prospérité doit accepter le développement des transports et l'augmentation consécutive de la pollution qui en sont le corollaire inévitable. Cela est vrai pour l'Europe qui tend, dans un souci d'intégration et de cohésion, vers un relèvement du niveau de prospérité des pays économiquement plus faibles. Cela est vrai tout particulièrement des échanges sans cesse croissants avec les pays d'Europe centrale et orientale. Une politique de musellement des transports doit donc être vue d'un œil critique, eu égard à ses répercussions sur les possibilités de développement économique.

La mobilité et les transports sont des facteurs importants de prospérité économique. La mobilité des personnes et des biens permet d'accentuer la division du travail, d'augmenter la productivité, de transformer les structures, de gagner en compétitivité, d'augmenter les revenus et de créer des emplois. Les transports permettent quant à eux l'exercice d'activités économiques génératrices de gains de productivité et de croissance économique. Une politique de musellement des transports mettrait dans ces conditions la poursuite de la croissance et de la progression de la productivité en danger. Étant donné que l'objectif est d'améliorer encore le bien-être, il conviendrait plutôt de rationaliser les transports et d'en réduire les coûts.

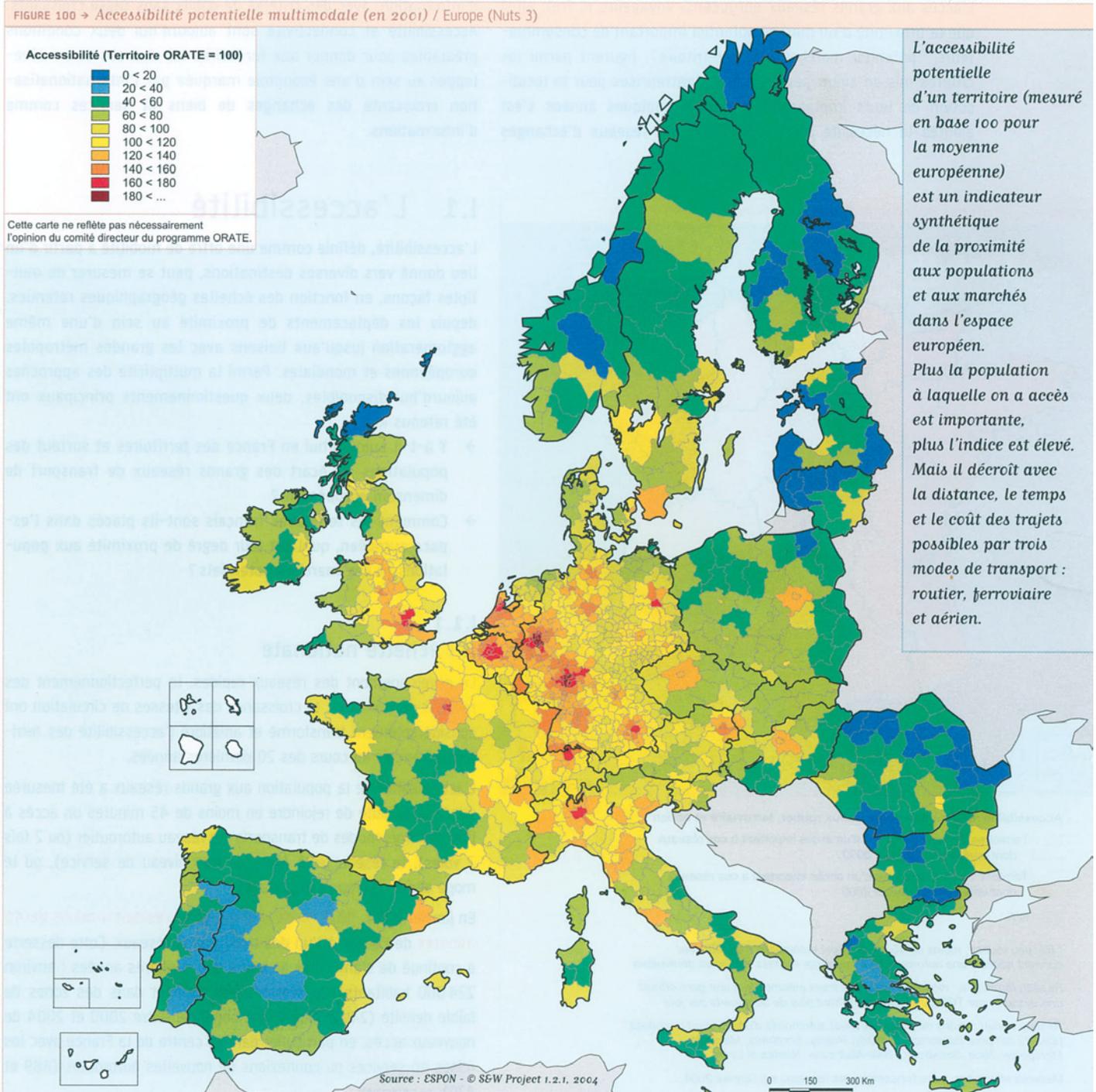
La contribution des transports à la croissance est une réalité aujourd'hui largement reconnue. Le monde politique ne plaide pas en faveur d'un arrêt du développement des transports. Il souhaite au contraire que le surcroît inéluctable de mobilité ne soit pas assuré uniquement par la route, mais plutôt et surtout par le chemin de fer, la voie navigable et les transports publics de voyageurs, une solution qui n'est toutefois envisageable que si ces autres modes de transport gagnent en productivité. Comme la demande de transport serait autrement satisfaite à plus haut coût et moins bien, avec un impact d'autant moindre sur la croissance économique générale, la politique des transports ne doit donc pas viser à corriger d'autorité la répartition modale, mais à pousser les usagers, en améliorant l'offre, à opter spontanément pour des modes de transport qu'ils auront trouvés plus avantageux sur le plan micro-économique.

S'il doit être admis que la poursuite du développement des transports, et du transport par route en particulier, est à la fois la conséquence et la cause de la croissance économique générale, il faut admettre aussi que la politique des transports a désormais pour mission de rendre ces transports aussi respectueux de l'environnement et aussi sûrs que possible. Il conviendra tout particulièrement de réduire les émissions et les accidents en usant de tous les moyens d'ordre technique et organisationnel possibles. Tel devrait être le but visé par une stratégie de l'offre qui ferait clairement fi de toute volonté de limitation et de réorientation des trafics.

Document 2

Carte de l'accessibilité potentielle tous modes de transport en 2001

(source : Dynamique et diversité des territoires français, Rapport de l'Observatoire des territoires, DATAR, La Documentation française, 2005)



Document 3
Réseaux de transports terrestres dans les Etats de la Communauté européenne et part du réseau ferré électrifié pour quelques Etats
(source : Eurostat)

Etats	Superficie (km ²)	Réseau ferré (km en 2002)	Autoroutes (km en 2002)
Belgique	31 000	3 518	1 729
Danemark	43 000	2 779	1 010
Allemagne	357 000	35 803	12 037
Grèce	132 000	2 383	742
Espagne	506 000	16 529	9 910
France	551 000	31 320	10 223
Irlande	70 000	1 919	125
Italie	301 000	15 985	6 478
Luxembourg	2 600	274	115
Pays Bas	42 000	2 806	2 516
Autriche	84 000	5 642	1 645
Portugal	92 000	2801	1 835
Finlande	338 000	5850	653
Suède	441 000	11 095	1 507
Royaume-Uni	244 000	16 994	3 609
Rép. tchèque	79 000	9 600	517
Estonie	44 000	967	98
Lettonie	65 000	2 270	0
Lituanie	65 000	1 775	417
Hongrie	93 000	7 676	533
Pologne	313 000	21 073	405
Slovénie	20 000	1 228	457
Slovaquie	49 000	3 657	301

Etats	% réseau ferré électrifié
Belgique	84%
Espagne	46%
France	47%
Estonie	14%
Hongrie	31%
Lettonie	11%
Lituanie	6%
Pologne	33%
République tchèque	32%
Slovaquie	42%
Slovénie	41%

DOCUMENT 4

La Communauté européenne et les réseaux de transport

4 a. Finalité des réseaux transeuropéens, présentation par la Direction générale Transports-Energie, Communauté européenne, version 2006.

L'idée des réseaux transeuropéens (RTE dans le jargon de l'Union européenne) est apparue à la fin des années 1980, en corrélation avec le **Marché unique** proposé à cette époque. Parler d'un grand marché à l'intérieur duquel la libre circulation des marchandises, des personnes et des services serait assurée n'avait de sens que si les différentes régions et les réseaux nationaux composant ce marché étaient correctement reliés au moyen d'une infrastructure moderne et efficace.

La construction de réseaux transeuropéens est aussi un élément important pour la **croissance** économique et la création d'**emplois**.

Le **traité** instituant la Communauté européenne offre une base juridique solide aux RTE. Le titre XV du traité (articles 154, 155 et 156) prévoit en effet que la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens, qui constituent un élément essentiel de la mise en place du **marché intérieur** et du renforcement de la **cohésion économique et sociale**. Ce développement inclut **l'interconnexion et l'interopérabilité** des réseaux nationaux ainsi que **l'accès** à ces réseaux.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Communauté établit des **orientations** couvrant les objectifs, les priorités, la définition de projets d'intérêt commun et les grandes lignes des actions envisagées dans les trois secteurs concernés (transport, énergie et télécommunications). Le Parlement européen et le Conseil arrêtent ces orientations après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions.

Un grand nombre de projets d'intérêt commun ont bénéficié d'un soutien financier du budget communautaire par l'intermédiaire de la ligne budgétaire RTE, des Fonds structurels et du Fonds de cohésion. Par les prêts qu'elle octroie, la Banque européenne d'investissement (BEI) apporte aussi une contribution appréciable au financement de ces projets.

4 b. Présentation de l'élargissement du réseau transeuropéen proposé par la Commission européenne, 2003

(source : communiqué de presse de la Direction générale Transports-Energie)

La Commission a proposé aujourd'hui d'adapter les orientations du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) à l'échelle de l'Europe élargie. Elle propose de déclarer d'intérêt européen une série de projets prioritaires représentant 220 milliards d'€. L'extension des grands axes aux futurs Etats membres devrait contribuer au succès de l'élargissement, et offrir à l'Union une nouvelle chance pour réduire la congestion en encourageant l'intermodalité. Cette proposition, qui fait suite au rapport du Groupe à haut niveau sur les RTE-T, présidé par M. Van Miert, s'accompagne d'une proposition de révision des règles financières s'appliquant au RTE-T afin de permettre un cofinancement accru des sections transfrontalières des projets prioritaires. Le paquet s'inscrit dans le cadre de l'Initiative de croissance européenne (IP/03/1321) visant à mobiliser de nouveaux investissements dans les réseaux transeuropéens et dans les domaines de la recherche, le développement et l'innovation pour renforcer la compétitivité de l'Union. «Les réseaux transeuropéens sont un élément moteur et une condition du développement économique et de la cohésion européenne. J'espère que ces nouvelles propositions, qui viennent compléter les adaptations proposées en 2001, faciliteront l'obtention d'un accord rapide au sein du Conseil et du Parlement comme demandé par le Conseil Européen. Les nouvelles règles et structures proposées devraient permettre aux projets prioritaires d'attirer plus de financements et de voir le jour plus rapidement» a déclaré Loyola de Palacio, Vice-Présidente en charge de l'Energie et des Transports.

Outre la publication d'une nouvelle liste de projets prioritaires aux dimensions de l'Union élargie, la Commission propose aujourd'hui de déclarer ces projets **d'intérêt européen** pour concentrer les ressources disponibles des différents instruments financiers communautaires dédiés aux réseaux. Cette Déclaration d'intérêt européen permettra de coordonner entre Etats membres les procédures d'évaluation et de consultation du public préalable aux autorisations de construire, et de recourir à une enquête transnationale unique dans le cas de certains tronçons transfrontaliers.

Un nombre limité de nouveaux projets prioritaires. En plus des projets déjà proposés en octobre 2001, la Commission propose d'inclure dans les orientations du RTE-T les projets proposés par le rapport du Groupe à haut niveau sur les RTE-T du 30 juin 2003¹. Une nouvelle liste se trouve en annexe. Le coût estimé de réalisation de tous ces projets est d'environ 220 milliards d'euros d'ici 2020, dont 80 milliards d'ici 2006 pour les plus mûrs d'entre eux. 20% du montant total est susceptible d'être mobilisé auprès du secteur privé, le reste devant être apporté par les budgets nationaux et celui de la Communauté, notamment dans le cadre des perspectives financières après 2006. Le coût total de réalisation du réseau transeuropéen de transport, y compris les projets d'intérêts communs non identifiés comme prioritaires est de 600 milliards d'euros. La réalisation des projets prioritaires devrait générer des économies de 8 milliards d'euros par an -en terme de gains de temps-, contribuer à réduire la croissance de la pollution due aux transports, participer à un aménagement du territoire plus équilibré et améliorer le potentiel de croissance de l'Union.

La concentration des aides communautaires. La déclaration d'intérêt européen dont bénéficieront les projets prioritaires facilitera la concentration des aides au titre des réseaux transeuropéens, du fonds de cohésion et des fonds structurels sur ces projets. Les nouvelles règles sur l'octroi d'aides au titre des réseaux transeuropéens proposent en particulier d'augmenter de 10% à 30% (contre 20% dans les précédentes propositions), le taux de cofinancement sur les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires. Un tel taux devrait être plus incitatif dans le cadre de la mise en œuvre de projets de type Partenariat Public-Privé. Les nouvelles règles permettraient également le recours à des engagements pluriannuels, ce qui apporterait à la fois une garantie aux promoteurs des projets RTE-T ainsi que plus de flexibilité dans les engagements financiers.