

Les transports, outils d'ouverture, de cohésion et de compétitivité de l'UE

Introduction :

Les hommes se déplacent de plus en plus pour leur travail, leurs loisirs. Ils apprécient également de recevoir des marchandises, des équipements en provenance du monde entier. Dans ce contexte, les transports sont la colonne vertébrale de nos modes de vie contemporains et il est donc normal que l'Union européenne se soucie de cette dimension. L'efficacité des transports semble être l'une des clés pour une meilleure cohésion intra-UE ainsi que pour le maintien (ou plus) de sa place de premier plan au sein d'une économie globalisée. Quels sont donc les défis que l'Union européenne doit relever pour toujours plus d'ouverture, de cohésion et de compétitivité ?

Dans une première partie, nous verrons que l'Union européenne tente d'améliorer l'ouverture, la cohésion et la compétitivité en travaillant à la création d'un réseau de transport à l'échelle européenne. Dans une deuxième partie, nous nous interrogerons sur les éventuelles limites de ce modèle.

1 | Créer un réseau de transport transeuropéen

L'Union européenne dispose d'un réseau de transport de qualité. Néanmoins, il est nécessaire d'adapter ce réseau à l'échelle européenne.

a. Un réseau de qualité mais inégal au sein de l'UE



Dans le domaine des transports, on distingue les réseaux et les flux. Les réseaux sont les supports techniques (rails, routes, câbles) qui

permettent la circulation des flux (marchandises, hommes, informations).

La mondialisation fonctionne avec l'idée que les ressources et les biens ne sont pas forcément situés au même endroit que les consommateurs. Au fonctionnement de la mondialisation est donc associé celui des transports.



À retenir

Au sein de l'Union européenne, l'axe de transport majeur est situé au niveau de la dorsale ou mégapole européenne (qui s'étend de Londres à Milan).

Il passe par le bassin de Londres, le Rhin et la Lombardie. Il se superpose aux anciennes routes marchandes du Moyen Âge et aux zones les plus prospères de l'Occident médiéval. Dans ce dispositif, la Northern Range est à la fois un débouché pour les exportations européennes et la porte d'entrée (« gateway ») principale des importations mondiales.



Rappel

La Northern Range est un ensemble de ports européens situés sur la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord. Le premier d'entre eux est Rotterdam.

À partir de là, les marchandises sont redistribuées dans toute l'UE, ce qui nécessite un réseau de transport performant et une intermodalité bien pensée.

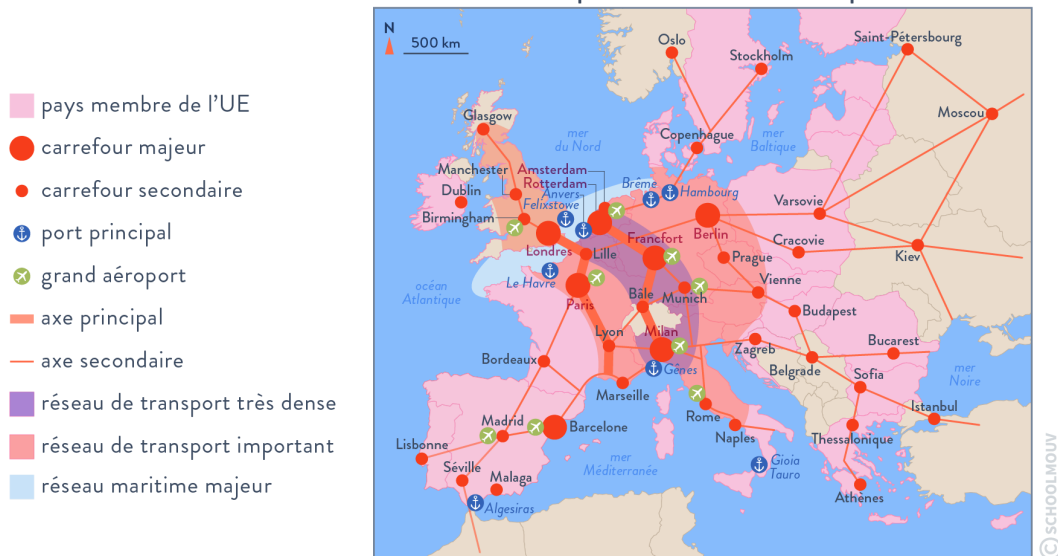


Définition

Plate-forme intermodale ou multimodale :

Il s'agit d'un espace qui met en relation plusieurs modes de transport (rail, routes, parfois voies d'eau). Cette plate-forme permet des déplacements plus rapides.

Les transports dans l'Union européenne



Actuellement, cette concentration au sein de la mégapole provoque des engorgements. Les axes autoroutiers Hambourg-Francfort-Bâle ainsi que ceux du Benelux sont encombrés car la circulation des conteneurs y est intense. Des points de passage obligés, comme les tunnels alpins, nécessitent des temps d'attente importants pour être traversés. Le risque d'accidents est plus grand dans ces zones ainsi que les nuisances environnementales.

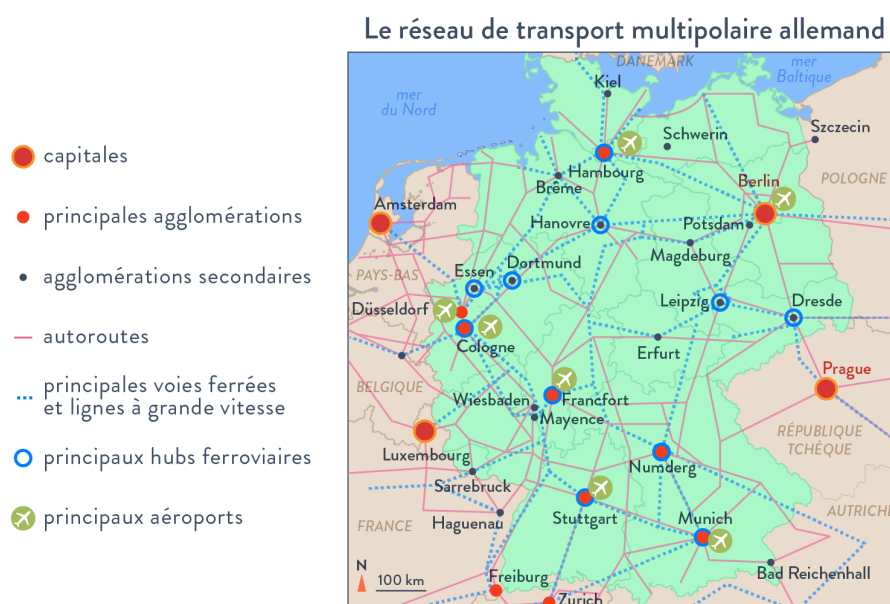
Cependant, ce réseau n'est pas performant de la même manière sur l'ensemble du territoire de l'UE. Les plus grands ports et aéroports (Londres désormais hors UE, Paris, Francfort, Amsterdam) sont plutôt concentrés en Europe de l'Ouest. On peut également observer que plus on s'éloigne de la mégapole, moins le réseau de transports est dense. Dans ce cadre, certains espaces peuvent être qualifiés de périphériques : la Scandinavie (Danemark, Norvège et Suède), la Finlande et les pays baltes (Estonie, Lettonie et Lituanie), la péninsule Ibérique (Espagne et Portugal), l'Albanie et la Roumanie. Ces régions accusent des retards d'équipements routiers, ferroviaires et aéroportuaires. En effet, la densité des réseaux de transport est liée à la présence de métropoles, à la densité de population, à la concentration d'activités à haute valeur ajoutée (industries, entreprises de service) ainsi qu'à l'Histoire. Les anciens pays du bloc communiste (les PECO) n'ont pas bénéficié d'investissements suffisants dans le domaine des transports durant la guerre froide.



Activité à haute valeur ajoutée :

Dire d'une activité qu'elle est à haute valeur ajoutée signifie qu'elle nécessite des compétences très qualifiées (ingénieurs, chercheurs...), que la transformation du produit est importante ainsi que le gain qui en découle.

Enfin, à l'échelle de l'Union européenne, les logiques d'implantation des réseaux de transport sont nationales. En effet, ces réseaux ont été implantés bien avant la construction européenne. Ils obéissent donc à des volontés de départ parfois très différentes. On oppose par exemple souvent une logique unipolaire pour la France, bicéphale pour l'Italie et l'Espagne et multipolaires pour l'Allemagne. Cela signifie que le réseau français s'est établi à partir d'une seule ville (Paris), deux pour l'Italie (Milan et Rome) et l'Espagne (Madrid et Barcelone) et donc plusieurs pour l'Allemagne.



Source : © B. Grésillon, L'Allemagne, 20 ans après, Documentation Photographique n°8070, Paris 2009

© SCHOOLMOUV



Pour améliorer l'ouverture, la cohésion et la compétitivité des territoires, l'Union européenne s'est donné pour objectifs le rééquilibrage des réseaux de transport et la constitution d'un réseau qui dépasse les frontières nationales.

b. La politique de l'UE

La politique des transports à l'échelle de l'UE a commencé en 1985. Le Traité de Maastricht (1992) a ensuite donné naissance aux « réseaux transeuropéens ». L'Union européenne promeut, depuis, la constitution de ce RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transport) dont les objectifs ont été fixés dans le livre blanc de 2011.

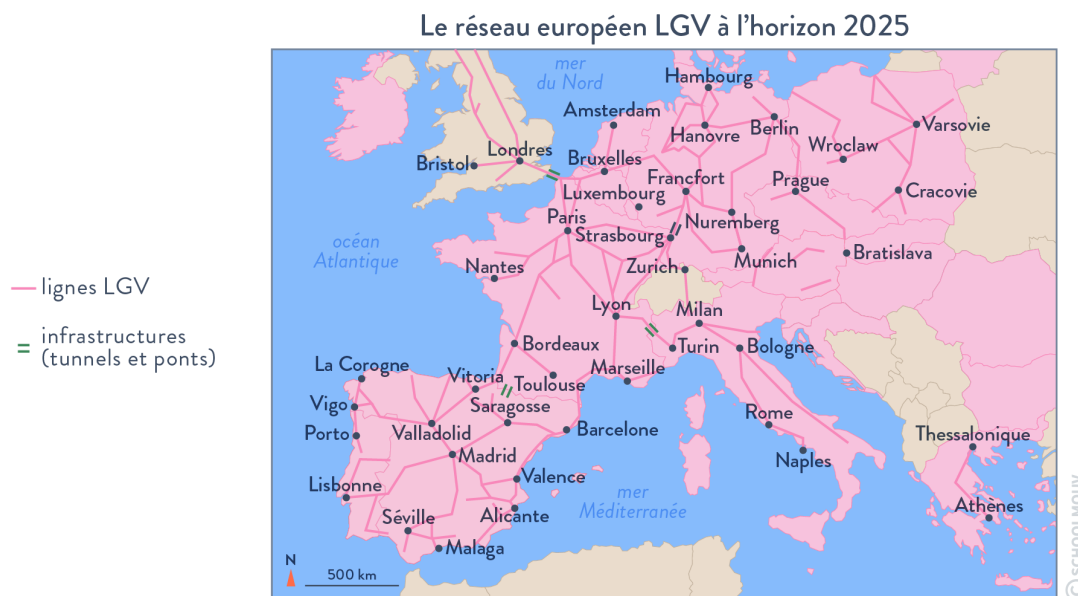


Ce réseau européen vise à la réalisation d'un vaste espace unifié entre les pays membres en faisant sauter les principaux goulots d'étranglement souvent situés sur les frontières. Les réalisations doivent conjuguer des actions sur les voies ferrées, terrestres et aériennes ainsi que le transport fluvial et maritime.

Enfin, en 2016, L'UE a défini un certain nombre d'axes à mettre en service avant 2030 avec le slogan « *connecting to complete and connecting to compete* » (« connecter pour terminer et connecter pour être compétitif »).

L'idée est donc de finir d'aménager des réseaux existants et d'être performant.

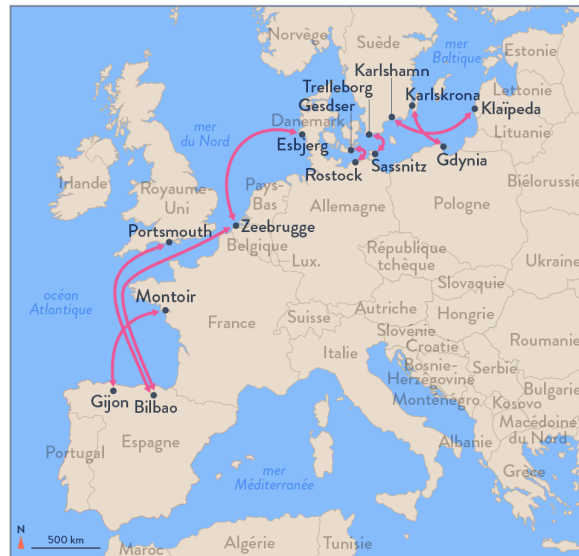
La mise en œuvre est difficile mais les réalisations se sont multipliées depuis 1992. La combinaison du transport rail/route (le ferroutage) a été développée pour la traversée des Alpes. L'UE a participé au financement de grands projets : la construction du tunnel sous la Manche (1994), le pont qui relie Strasbourg à la rive droite du Rhin (2002), le tunnel du Somport entre la France et l'Espagne (2003), ou encore les projets de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) entre Lyon et Turin ou entre Zurich et Milan. Le TGV a d'ailleurs joué un rôle précurseur dans l'ouverture des transports en Europe avec des liaisons vers Londres, la Belgique, les Pays-Bas et un partenariat avec des entreprises européennes (Eurostar, Thalys). À terme, il est prévu de prolonger ces LGV vers l'Est.



Dans le domaine maritime, l'UE a initié à partir de 2001 les autoroutes de la mer. Il s'agit de déplacer des poids lourds, des remorques, avec ou sans chauffeur, par voie maritime, sur de courtes distances. Les liaisons sont régulières, à horaire fixe et à des prix compétitifs.

Les autoroutes de la mer

liaisons en service



© SCHOOLMOUV

Le canal devant relier le Rhin et le Rhône pour faire circuler des navires à grands gabarits est en projet depuis longtemps. Cependant, sa réalisation semble avoir été abandonnée au profit d'un futur canal Seine-Nord-Europe. Pour tous ces projets, l'UE est associée à d'autres acteurs de terrain : les États et régions concernées mais aussi des entreprises privées. La constitution d'un réseau de transport transeuropéen prend forme. Il se traduit par un travail de liaisons dans l'espace associant tous les modes de transport. Cependant, ces réalisations sont remises en cause par un certain nombre de questions.

2

Les limites d'un réseau de transport à l'échelle de l'Union européenne

L'élaboration d'un réseau transeuropéen soulève des réflexions qui sont parfois des freins à l'adoption de tel ou tel projet. En outre, la prise en compte environnementale est une nécessité qui oriente la politique des transports de l'UE.

a.

La compétitivité en question

Rester compétitif ou le devenir encore davantage grâce à l'amélioration des transports est une nécessité pour l'UE dans le cadre de la mondialisation. Or, cela doit-il forcément se traduire par un rééquilibrage des territoires à l'échelle du continent ? La question mérite d'être posée. En effet, si l'on

prend le cas des territoires français et des villes en particulier, pendant longtemps, le rééquilibrage a été à l'ordre du jour dans les politiques d'aménagement. Il fallait déplacer des activités du centre (Paris) et les redistribuer autour voire beaucoup plus loin. Aujourd'hui, cette idée a été abandonnée. La France a besoin d'une ville mondiale en réseau, intégrée dans la mondialisation, et freiner son développement la rendrait moins compétitive. L'idée est semblable dans le cadre du réseau de transport de l'UE. La suprématie du réseau situé dans la dorsale européenne est plutôt positive malgré les engorgements. Cette densité et cette diversité sont nécessaires à la redistribution des conteneurs, au bon fonctionnement des entreprises et à l'organisation de la production à flux tendu.



Définition

Production à flux tendu :

La production à flux tendus est une production qui est faite au fur et à mesure en fonction des demandes. Le but est de limiter les stocks invendus. Ce processus de fabrication est aussi nommé « juste-à-temps ».

De plus, la concentration des trafics sur quelques grands axes et dans les principales régions urbaines renforce leur attractivité et donc leur compétitivité au niveau mondial.

La deuxième question à poser lorsque l'on réfléchit en termes de compétitivité est celle du rapport coût/rentabilité.

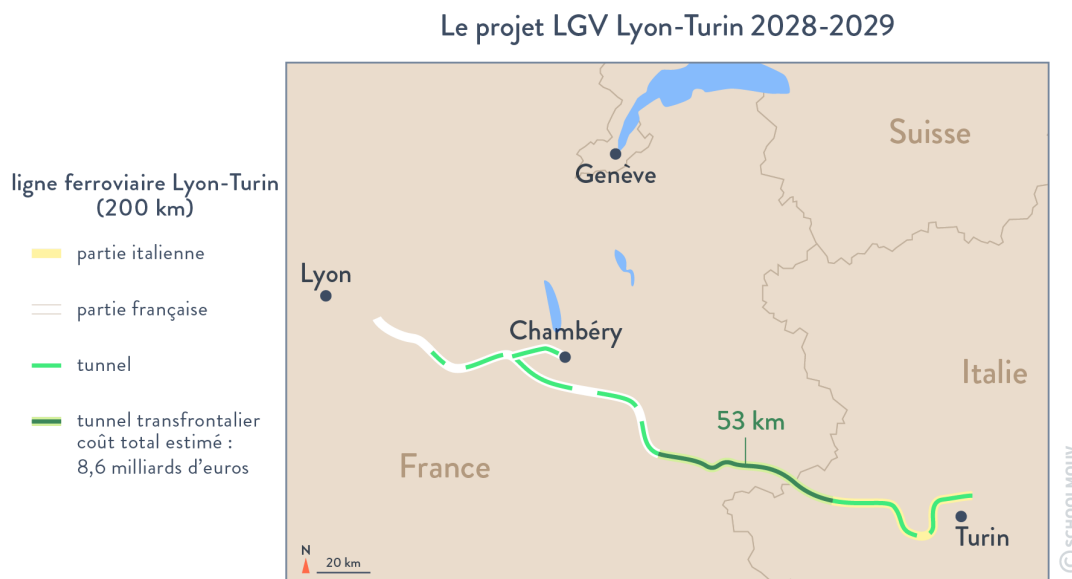


À retenir

Les aménagements sont en général très coûteux. Cela en vaut-il la peine ? Quels seront les bénéfices économiques mais aussi humains et environnementaux de l'aménagement ?

Les objections sont notamment soulevées par les opposants à ces projets. Dans le cas du projet de Ligne à Grande Vitesse Lyon-Turin. 200 km de lignes traverseront les Pré-Alpes et les Alpes avec le percement d'un tunnel principal franco-italien de 53 km (entre 7 et 8,5 milliards d'euros estimés pour le tunnel). Turin et Lyon seront joignables en 3 heures. Les trajets pour

les voyageurs et les marchandises seront facilités ainsi que les autres liaisons européennes. Le financement est assuré pour moitié par l'Union européenne et le reste, à parts égales, par la France et l'Italie. Les opposants font remarquer que la ligne existante est suffisante pour absorber le trafic. Ces énormes dépenses sont donc inutiles.



Les projets en matière de transport nécessitent donc des réflexions permanentes et d'éventuels réajustements si l'UE ne veut pas générer plus de désagréments que de profits dans la construction d'un réseau transeuropéen. La question des nuisances environnementales ne cesse, en outre, de s'inviter dans la politique des transports.

b. La durabilité : une priorité européenne

Les transports émettent des polluants qui sont nocifs pour la santé. Ils contribuent également au réchauffement climatique par le biais des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les mesures faites par les instances de l'UE font état de 25 % des GES dus aux transports. La majorité de ces GES provient en outre du trafic routier. De plus, les transports sont responsables d'une pollution sonore importante, tout particulièrement en milieu urbain.

L'UE tente de limiter ces pollutions en se fixant des objectifs à atteindre. Pour y parvenir, le tout pétrole doit être abandonné au profit par exemple de voitures électriques ou de transports en commun non polluants (tramways, vélos, bus propres).

D'ici 2030, l'UE souhaite parvenir à une limitation de 40 % des GES.

Les constructeurs automobiles sont incités à travailler dans ce sens, en limitant de plus en plus les émissions des véhicules.

Dans sa stratégie « Europe 2020 » la Commission européenne fait la promotion des Plans de mobilité urbaine durable (SUMP : *Sustainable Urban Mobility Plans*).

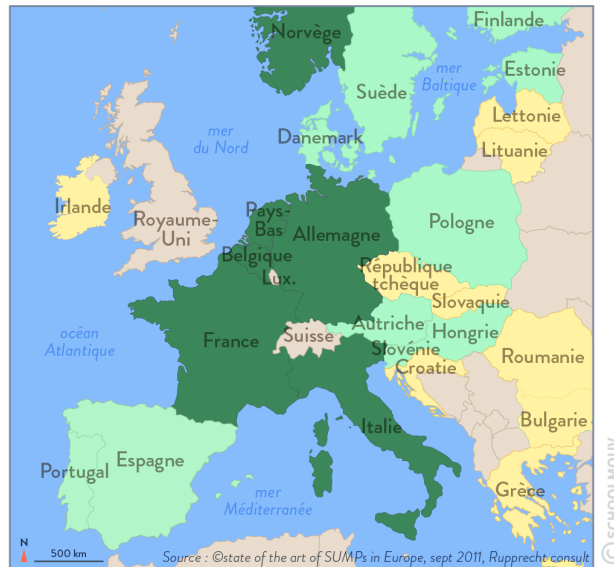
Commission européenne :

La Commission européenne propose et met en œuvre les politiques de l'UE. Son siège est à Bruxelles.

Il s'agit de rendre les déplacements urbains les plus faciles possibles en intégrant ces modes de transport propres. L'organisation de tels déplacements doit bien sûr respecter l'environnement, la santé mais doit aussi rester viables économiquement, c'est-à-dire générer des bénéfices. Depuis 2012, chaque année, l'UE attribue des prix à plusieurs villes ayant réalisé des SUMP. Dans ce cadre, l'UE participe au financement des lignes de métro du Grand Paris, de Bruxelles (en construction), de Berlin et de Vienne.

Où en est la mobilité durable au sein de l'UE ?

- pays appliquant des plans de mobilité urbaine durable (et suivant les recommandations des SUMPs)
- pays en transition vers une approche de planification de la mobilité urbaine durable
- pays ayant encore à adopter les principes de planification de la mobilité urbaine durable



Cependant, des différences persistent entre les pays membres concernant ces plans de mobilité urbaine durable. Les six pays fondateurs les ont bien intégrés dans leur politique de transport, d'autres moins, peut-être tout simplement car leur réseau de transport est moins dense.

Conclusion :

Les transports sont donc bien un levier sur lequel l'Union européenne peut agir pour plus d'ouverture, de cohésion et de compétitivité. Elle travaille assurément dans ce sens en ayant choisi le développement d'un réseau de transport transeuropéen dans un cadre de respect de l'environnement. Les défis sont donc relevés mais le travail est loin d'être achevé. Le rééquilibrage Est/Ouest est encore en chantier. Une autre interrogation est de taille. Comment intégrer les futurs pays membres de l'UE et donc repenser à nouveau ce réseau ?