

# RTE-T: l'ère du patchwork est révolue

**De manière générale, les ports sont pour les RTE-T, même si Anvers estime que des occasions ont été ratées. La lutte pour les choix et les financements sera rude.**

"Je veux qu'on puisse dire d'ici deux ans: 'Anvers' a été le début de la réalisation d'un véritable réseau pan-européen de transport". c'est ce qu'a déclaré l'eurodéputé Brian Simpson en conclusion des deux journées consacrées aux réseaux trans-européens de transport à Anvers. Elles ont réuni quelque 700 personnes, ministres, parlementaires et autres personnes intéressées afin de concrétiser cet ambitieux projet de la Commission européenne.

Depuis que l'idée des RTE-T a été lancée en 1996, on a souvent reproché aux projets d'être orientés de manière trop nationales. de plus, la réalisation de la plupart des projets a été fortement retardée à cause de l'absence de moyens financiers. Le Commissaire européen Siim Kallas veut que cela change. La Commission veut faire en sorte que beaucoup plus d'argent soit libéré pour les réseaux lors de la prochaine période budgétaire (2014-2020) et que les projets aient un caractère davantage transnational. La Commission veut environ 32 milliards, le quadruple du budget actuel. Un dur morceau en ces temps de disette budgétaire. Et ce n'est encore qu'une fraction des 250 milliards qui seront nécessaires rien que pour le réseau de base.

C'est la raison pour laquelle le Commissaire Siim Kallas a évoqué, par la voix de Matthias Ruete, son directeur de cabinet, pour une autre approche. "Nous devons abandonner le patchwork de projets et passer à un véritable réseau. Le réseau de base doit être réalité en 2030 et l'ensemble du réseau en 2050".

Brian Simpson, qui préside la commission Transport du Parlement européen, a clôturé la conférence sur le même ton. Il faut une seule politique de réseau trans-européen de transport, et une seule réalité, et pas 27 interprétations.

Les ministres des Finances seront certainement difficiles à convaincre. C'est pourquoi tant Ruete que Simpson ont répété que des projets d'infrastructure ont non seulement une valeur ajoutée pour l'économie des transports mais sont aussi et surtout un stimulant pour la croissance économique européenne.

Obtenir l'argent européen sera certes un défi, mais selon Ruete, les courants financiers publics devront être suffisamment garantis et stables, sans cela les investisseurs privés feront faux bond.

Il ne sera donc pas facile de faire l'unanimité. "Ce sera même très difficile, mais le véritable départ a été donné aujourd'hui à Anvers", nous a confié un proche collaborateur de Kallas.



Matthias Ruete, chef de cabinet du commissaire Siim Kallas.

De manière générale, les ports sont satisfaits de la part qu'on leur réserve dans le réseau de base. Les ports sont reconnus comme étant les points de connexion multimodaux par excellence, qui doivent être bien raccordés par tous les modes à l'hinterland via 10 corridors. Mais l'Entreprise portuaire anversoise a formulé des remarques, par la voix de son administrateur délégué Eddy Bruyninckx. "L'accent qui est mis sur les liaisons terrestres ne peut pas se faire au détriment des accès maritimes. Et l'attribution de fonds pour les raccordements à l'hinterland du port ne peut pas se faire au détriment des nécessités de raccordements à l'intérieur des ports. Et de faire ainsi référence aux problèmes fréquents pour franchir le 'dernier kilomètre' entre le terminal et l'hinterland. Eddy Bruyninckx n'est pas non plus heureux du choix des 82 ports du réseau de base. Ni de l'absence du Rhin d'Acier dans les RTE-T.