

L'interconnexion et l'intermodalité : un point de vue européen

Par Catherine TRAUTMANN
Eurométropole de Strasbourg

Les volumes croissants de trafic voyageurs et fret, associés à l'impératif de réduire les émissions nocives des transports et de s'adapter au changement climatique, constituent des défis majeurs pour le développement des réseaux de transport de l'Union européenne. Les projections montrent une augmentation de l'activité totale du transport de marchandises d'environ 58 % (+1,2 % par an) entre 2010 et 2050⁽¹⁾. En favorisant la multimodalité et le passage à des modes de transport plus durables, l'achèvement progressif du réseau RTE-T (réseau transeuropéen de transport) contribue à relever ces défis de manière plus cohérente et plus efficace dans l'ensemble de l'Union européenne.

Mis en place en 2013, ce réseau multimodal relie les principaux centres urbains et industriels des États membres de l'Union sur la base d'une méthodologie commune. Le réseau central devra être achevé en 2030, le réseau global (plus étendu) en 2050, en respectant les standards fixés afin d'assurer la continuité et l'interopérabilité – délivrant ainsi la base concrète pour la libre circulation des personnes et des marchandises dans l'espace européen. Pour soutenir le développement coordonné du réseau à travers les États membres, neuf corridors du réseau central ont été établis, avec un Coordinateur européen pour chacun afin de jouer le rôle de facilitateur. L'achèvement du réseau RTE-T offrira une couverture plus adéquate de l'infrastructure de transport, tout en favorisant la concentration du trafic transnational et des flux de longue distance. On assiste en effet à une densification du réseau européen et à un resserrement des distances.

Ces développements ont des conséquences importantes sur les grandes villes et les *hubs* du réseau. Les nœuds urbains et les ports sont souvent l'origine et la destination des flux de transport et constituent le dernier kilomètre pour un volume de trafic considérable. Ce sont des points de connexion reliant différents modes de transport et types de trafic, avec des conséquences sur la congestion, les niveaux de bruit et la qualité de l'air. L'un des objectifs de la politique du RTE-T consiste donc à atténuer l'exposition des zones urbaines aux effets néfastes des transports ferroviaires et routiers en transit et à promouvoir une mobilité urbaine durable.

Des défis importants résultant de l'augmentation des flux de passagers et de fret

Dans de nombreux cas, les nœuds urbains constituent des goulets d'étranglement réels ou potentiels et la congestion dans l'UE, qui est souvent située dans et autour des zones urbaines, coûte chaque année près de 100 milliards d'euros, soit 1 % du PIB de l'Union européenne.

La pollution atmosphérique et sonore, les accidents, les demandes croissantes et souvent les protestations des citoyens, sont des problèmes auxquels les villes et les régions situées le long des principaux axes de transport européens sont confrontées.

(1) Scénario de référence de l'UE, 2016 : https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/ref2016_report_final-web.pdf

S'ajoute un problème de concurrence entre le transport de marchandises et le transport de passagers dans les nœuds urbains. L'espace étant une ressource rare dans les zones urbaines, il doit être utilisé de manière intelligente grâce à une approche globale et durable de la planification urbaine et de la mobilité. La densification, même si elle peut être source de difficultés, est un facteur essentiel dans la lutte contre le changement climatique. Des transports durables et homogènes ne peuvent être réalisés qu'avec une vision globale et prospective.

Les nœuds urbains sont des berceaux de la mobilité de demain

Le trafic de transit n'est pas seulement un fardeau, c'est également un signe de bonne connectivité, qui présente un potentiel de développement économique et d'effets d'entraînement. Le renforcement du lien entre le transport longue distance et la mobilité urbaine est une excellente occasion pour les États membres et les régions de stimuler les économies des nœuds essentiels de leur système de transport. Les nœuds urbains offrent d'excellentes conditions pour la mise en place de services logistiques à valeur ajoutée et de plateformes multimodales. Une bonne accessibilité vers et depuis la ville est essentielle pour soutenir le développement régional et la cohésion sociale.

Le transport de marchandises sur de longues distances par des modes durables (le rail et la voie navigable) présente des défis particuliers pour les livraisons du dernier kilomètre dans les nœuds urbains. Cela nécessite de mettre davantage l'accent sur les infrastructures de terminaux pertinentes et sur leur intégration dans la chaîne logistique au sens large, en combinaison avec des opérations de logistique urbaine améliorées. C'est la base de chaînes logistiques globales plus efficaces et de services aux utilisateurs de haute qualité, développés dans le cadre d'un partenariat étroit entre toutes les parties prenantes (publiques et privées) impliquées.

La multimodalité peut représenter une solution durable pour trouver le bon mélange entre les différents modes de transport, avec la possibilité d'intégrer également le tram-train et le bus, la marche et le vélo. La Commission continuera de promouvoir fermement l'utilisation des plans de mobilité urbaine durable (*Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP*) en tant qu'instruments pour une bonne coordination des politiques dans le cadre du développement urbain durable. Ces plans sont un moyen efficace pour intégrer les besoins de mobilité des passagers et des marchandises à la stratégie de développement plus large des villes et des territoires.

L'étape numérique s'impose dans tous les modes de transport

Les nœuds urbains, en tant que pôles de développement des activités, ont également un fort potentiel de déploiement de solutions respectueuses de l'environnement, contribuant ainsi aux objectifs de décarbonisation des transports, de déploiement de l'innovation et de facilitation des services. Les zones urbaines offrent de nombreuses possibilités de démontrer et de mettre en œuvre les programmes de mobilité de demain. Ces derniers peuvent servir de banc d'essai pour les projets d'innovation dans les transports (tels que l'électromobilité, les vélos-cargos électriques pour le dernier kilomètre, les TIC, l'automatisation, les services de mobilité innovants – pour les passagers et pour le fret). Beaucoup de projets innovants de ce type sont d'ailleurs cofinancés par l'UE, notamment dans le cadre du programme de recherche et d'innovation HORIZON 2020. De telles solutions éprouvées peuvent être mises à l'échelle plus rapidement au niveau des nœuds urbains, ce qui présente des avantages pour la mobilité urbaine et la politique RTE-T.

L'étape numérique s'impose à tous les modes de transports et permettra un gain d'efficacité et de sécurité – c'est le cas du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) tout comme les ITS pour le trafic routier, la gestion du trafic aérien (SESAR) et le système d'information pour les voies navigables RIS. Les informations sur le trafic et sur la marchandise sont saisies

une fois et mises à jour automatiquement pour permettre une information en temps réel et une interconnexion totale de la chaîne. Ces systèmes de gestion numériques sont également prometteurs d'un meilleur service aux clients en termes de régularité et d'une meilleure utilisation des infrastructures disponibles. En permettant une circulation plus dense et plus régulière des trains, ERTMS est un véritable outil de transfert modal vers le rail.

Une étape supplémentaire sera franchie avec le déploiement de la 5G et les possibilités d'automatisation grâce à la communication entre véhicules et entre véhicules et infrastructures, à condition de mettre en place le volet réglementaire pour l'échange de données. Face au gain d'attractivité de la mobilité individuelle suite à l'automatisation, il est indispensable d'assurer la transition énergétique en même temps pour limiter l'impact de cette mobilité sur le climat.

Une approche plus collaborative pour réussir la transformation du système

Lier la planification des infrastructures de transport à la planification territoriale revêt une importance particulière dans les zones urbaines. Sachant que la réponse au changement climatique nécessite une modification de comportements, les citoyens et les entreprises doivent être associés de manière appropriée à la prise de décision, pour lancer des projets solides et innovants et pour enrichir la fonctionnalité et l'attractivité de l'ensemble de la région. Seul un processus de dialogue ouvert permettra de maximiser les avantages, tant pour les citoyens que pour les opérateurs économiques/urbains.

On devrait également examiner la meilleure manière d'impliquer de nouvelles combinaisons de groupes de parties prenantes – programmes de recherche et d'innovation, urbanistes, constructeurs/exploitants d'infrastructures et investisseurs – en mettant l'accent sur la création de synergies entre les résultats des projets de recherche et d'innovation tels que financés par HORIZON 2020 et les projets de déploiement tels que financés par la Connecting Europe Facility. L'accès ouvert aux données peut favoriser une économie collaborative et non pas une économie de prédateurs.

Une approche plus coopérative entre toutes les parties prenantes est nécessaire – la logistique collaborative et la synchromodalité offrent un potentiel important pour une utilisation optimisée des ressources de transport et de l'infrastructure existante grâce au groupage de marchandises, ce qui permet de réduire à la fois les coûts de la logistique et les effets négatifs du transport de marchandises. L'informatique et la numérisation des transports et de la logistique constituent un facteur important à cet égard.

Conclusion

Le principal défi pour l'avenir consiste à mieux coordonner les investissements le long des corridors, y compris dans les nœuds, et à les améliorer avec l'infrastructure numérique nécessaire à une utilisation généralisée des nouvelles technologies. L'accomplissement du réseau RTE-T, accompagné par sa numérisation, aura un véritable effet structurant sur l'espace économique européen. Nous avons la chance d'améliorer la performance des infrastructures existantes, aussi bien sur les grands axes que dans les nœuds stratégiques, pour assurer une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

L'UE peut apporter une contribution significative à cet effort collectif en mobilisant, en encourageant, en incitant, en apprenant et en partageant avec les communautés des corridors, qui constituent désormais un élément établi et intégré de la politique du RTE-T.