



CONTRIBUTION DE LA COMMISSION INTERMÉDITERRANÉENNE DE LA CRPM À LA RÉVISION DES RTE-T (LIVRE BLANC 2010) ET LES TRANSPORTS DANS LE CONTEXTE DU DÉBAT POLITIQUE MÉDITERRANÉEN EU 2020

Étant donné que la politique du RTE-T a pour objectif de fournir les infrastructures pour le fonctionnement du marché intérieur et de promouvoir la croissance et l'emploi dans l'UE pour renforcer la cohésion socio-économique et territoriale, la politique actuelle du réseau a été structurée en deux niveaux : un **réseau global** conformément aux plans généraux des différents modes et des **projets prioritaires** comprenant les grands axes ferroviaires, routiers et les voies navigables.

L'exécution du réseau est toujours en cours de développement en raison des longs délais exigés par cette dernière, des retards accumulés et de l'augmentation des coûts. Les objectifs étaient ambitieux d'où l'impossibilité de s'en acquitter intégralement. Dans ce dessein, une révision des RTE-T prenant en compte des éléments clés suivants s'impose:

- **Renforcer la compétitivité économique de l'Europe.**
- **Garantir la cohésion économique, sociale et territoriale** au profit de tous les citoyens et Régions européens.
- **Ajuster les termes et les coûts:** Les écarts constatés lors de l'exécution du réseau font apparaître le besoin d'une meilleure planification.
- **Intégrer les élargissements de l'UE:** Les nouvelles intégrations à l'UE impliquent un élargissement des besoins en interconnexion.
- **Lutter contre le changement climatique:** Il est prioritaire de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports qui représentent 35% du total des émissions.

Sur la base de ces enjeux, lors de la révision sur la nouvelle politique du RTE-T trois modèles de développement fondamentaux ont été définis : maintenir la structure actuelle «Réseau global et projets prioritaires»; sélectionner des projets prioritaires reliés par une structure de réseau et structurer un réseau global, ainsi que **le modèle de développement de réseau à pilier conceptuel** que défend la CIM-CRPM.

L'implantation du modèle de réseau à pilier conceptuel doit s'accompagner des éléments suivants:

- Définir un processus d'identification et de sélection de projets clair, objectif et approuvé par consensus,
- Prendre en compte les critères de cohésion territoriale, économique et sociale, pour avancer au-delà des évaluations coûts / bénéfices,
- Assurer et renforcer la participation de toutes les régions impliquées dans tout le processus, que ce soit dans la révision de la politique ou encore dans l'exécution de la politique de réseaux,

- Avoir une approche globale du RTE-T donnant accès à tout le territoire UE.

Quelques idées clés:

- Rééquilibrer les portes d'entrée vers l'Europe: tout arrive par le nord et doit passer ensuite par les terres vers le sud en créant des problèmes et des engorgements.
- Renforcer le commerce avec la rive sud de la Méditerranée. Ces pays sont en situation de croissance et il faut en mettre à profit la proximité, tant géographique que politique.
- Le transport intermodal: la question la plus importante car elle procure une économie en coûts et un supplément d'efficacité. Les flux conséquents de personnes dans les zones côtières exigent de renforcer considérablement l'arc méditerranéen vers le centre de l'Europe. Ceci profiterait fortement aux flux migratoires et touristiques.

La CIM propose les modalités suivantes de financement et d'incitation au service:




Financement des infrastructures

- *Financement public direct*: Cette méthode est pertinente pour les études de développement et de construction des infrastructures et installations.
 - L'engagement d'allocations de ressources de la part de la Commission européenne et des États participants s'avère nécessaire ;
 - Le modèle de développement de réseau prioritaire favorise une allocation plus directe de budgets pour les projets sélectionnés.
- *Participation publique - privée (PPP)*: Cette méthode est pertinente pour les schémas BOT (Built-Operate-Transfer).
 - En complément au financement public, au montant prévu des investissements est proposé la participation de l'investissement privé sous forme de BOT (exemple: concession ferroviaire Figueras - Perpignan)

Les incitations au service

- Elles s'adressent aux affréteurs qui inciteront à l'utilisation de modes durables. Elles concernent le chemin de fer dans le but de:
 - Maintenir la compétitivité des opérateurs ;
 - Réussir à ajuster la chaîne d'approvisionnement aux caractéristiques du service de chemin de fer.
- Elles s'adressent aux opérateurs qui incitent à la mise en œuvre d'une nouvelle offre de services sur des modes durables. Elles concernent les transports maritimes dans le but d'atteindre le volume / rentabilité minimale permettant de lancer de nouvelles lignes Ro-Ro de SSS.

Dans le cadre du groupe de travail «Transports» de la Commission Interméditerranéenne coordonné par la Junta de Andalucía, et suite au séminaire du 4 février dernier auquel ont participé des élus et des techniciens des États, des Régions et des institutions européennes et internationales, sous la présidence du Secrétaire d'État espagnol à l'aménagement et aux infrastructures, M. Víctor Morlán Gracia des lignes de développement prioritaires du RTE-T ont été identifiées pour la Méditerranée:

| Axe de développement | Ligne d'action | Atouts |
|---|---|--|
| Donner une impulsion aux ports méditerranéens | 1.1. Diversification des portes d'entrée vers l'Europe | Développe les capacités actuelles portuaires de l'Europe méditerranéenne |
|  <p>Desarrollo eje Sur-Norte</p> <p>Développement de l'axe Sud-Nord</p> | 2.1. Améliorer les échanges ferroviaires des ports | Intègre la chaîne de transport avec les modes les plus efficaces |
| | 2.2. Prolonger le réseau structurant pour atteindre des lieux à l'extrême-sud de l'Europe | Établit un plus grand nombre de connexions avec l'Afrique tout en accroissant l'offre de transports et sa compétitivité |
|  | 2.1. Développer les liaisons maritimes de proximité | En offrant une alternative de transport, implantable à court terme |
| | 3.2. Donner de la continuité aux réseaux ferroviaires de l'arc méditerranéen et aux transeuropéens | En assurant l'interopérabilité des systèmes et infrastructures et leur donnant une capacité continue d'opération |
| | 3.3. Interconnecter les pôles au RTET | En mettant en valeur les ports et les plateformes logistiques dans la région méditerranéenne entre les pôles prioritaires de connexion |
| | 4.1. Rendre accessible tout le territoire UE à un axe ferroviaire prioritaire | Améliore la compétitivité des territoires moins accessibles aux axes de transports en favorisant l'essor socio-économique et environnemental de tout le territoire |
| | 4.2. Relier les nœuds et les plateformes logistiques au réseau ferroviaire structurant | Établit un véritable réseau d'infrastructures de transport en intégrant tous les participants de la chaîne et en les dotant de ressources infrastructurelles |
|  <p>Desarrollo eje Sur-Norte</p> <p>Conexión con el interior de Europa</p> <p>Intermodalidad</p> <p>Développement de l'axe Sud-Nord</p> <p>Connexion avec l'intérieur de l'Europe</p> <p>Intermodalité</p> | 5.1. Harmoniser les formalités administratives et la législation sociale | Facilite les processus commerciaux grâce à la réduction de la complexité et des coûts |
| | 5.2. Établir des standards communs dans la gestion et le contrôle du système de transports | Donne de l'élan à la productivité des opérateurs de transports et accroît la fiabilité des processus |
| | 5.3. Assurer les conditions de l'interpolarité: les systèmes, infrastructures, horaires... | Donne de l'élan à la productivité en réduisant les temps d'attente, les transvasements de cargaison, les adaptations des ressources... |