



CONTRIBUTION DE LA COMMISSION INTERMÉDITERRANÉENNE AU DÉBAT SUR LES RÉSEAUX TRANSEUROPEËNS DE TRANSPORT

Murcie, le 4 février 2010



1. DÉFINITION DES SERVICES DE TRANSPORT

La politique du RTE-T a pour objectif de fournir les infrastructures nécessaires au fonctionnement du marché intérieur et de promouvoir la croissance et l'emploi dans l'Union européenne, en contribuant à renforcer la cohésion socioéconomique et territoriale. La politique actuelle du réseau est structurée à deux niveaux : réseau global, selon les plans généraux des différents modes et projets prioritaires, qui englobent les grands axes ferroviaires, routiers et les voies navigables.

La mise en œuvre du réseau de transport est toujours en développement en raison de longs délais nécessaires à sa mise en œuvre, de retards accumulés et de l'augmentation des coûts. Les objectifs ont été ambitieux, ce qui a empêché de les atteindre intégralement. Il est donc nécessaire de revoir la politique qui intègre la nouvelle vision de la structure territoriale et du contexte socioéconomique.

1.1 Aspects de la nouvelle vision du RTE-T à prendre en compte

La nouvelle vision du RTE-T doit prendre en compte les éléments clés suivants :

- **Renforcer la compétitivité économique de l'Europe.** L'amélioration du réseau de transport suppose une amélioration de la compétitivité.
- **Garantir la cohésion économique, sociale et territoriale pour le bien-être de tous les citoyens et de toutes les régions européennes.**
- **Ajuster les délais et les coûts.** Les écarts enregistrés dans la mise en œuvre du Réseau nécessitent une meilleure planification,
- **Intégrer les élargissements de l'Union européenne.** Les nouvelles incorporations à l'Union européenne supposent un élargissement des exigences d'interconnexion,
- **Lutter contre le changement climatique.** Il est prioritaire de réduire les émissions des gaz à effet de serre liées au transport, soit 35 % du total des émissions.

1.2 Modèles de développement du RTE-T

Trois modèles de développement fondamentaux ont été définis, dans la revue sur la nouvelle politique du RTE-T, à partir des défis mentionnés : maintenir la structure actuelle de réseau global et des projets prioritaires ; sélectionner les projets prioritaires liés selon une structure de réseau et structurer un réseau global et un réseau de base intégrés avec un pilier conceptuel.

Structure actuelle

Cette alternative conserve la structure actuelle basée sur un réseau global et des projets prioritaires. Le réseau global a servi à garantir la fonction d'accès aux régions. Pour leur part, les projets prioritaires sont la partie visible de la politique du RTE-T et offre des résultats avec un effet quantifiable par rapport aux objectifs.

Cependant, ce modèle n'a pas servi pour disposer d'un RTE-T adapté, étant donné que sa mise en œuvre ne peut être garantie dans les délais prévus et l'effet de réseau au niveau européen n'est pas optimisé.

Réseau prioritaire

Cette alternative consiste en un niveau unique de projets prioritaires sous leur forme actuelle, réalisés avec les infrastructures nécessaires pour satisfaire les besoins des services de

transport. Ce modèle permet de concentrer les efforts dans la construction d'un réseau dans les délais prévus. Cependant, les fonctions d'accès du réseau global se retrouvent restreintes.

Réseau avec pilier conceptuel

Cette option consiste à structurer un réseau global maintenu sous sa forme actuelle et à le compléter par un réseau de base, en accentuant l'objectif actuel avec une perspective géographique intégrée et englobant les besoins de la demande à travers ledit « pilier conceptuel ».

Ce modèle permet d'obtenir des effets de réseau et établit une base de référence pour les politiques de transport, d'innovation et d'environnement. Cependant, un plus grand nombre de ressources sont nécessaires. De plus ce modèle intègre des facteurs incertains à la planification et son développement peut s'avérer négatif pour la Méditerranée s'il n'est pas défini avec transparence et objectivité.

Finalement, la Conférence ministérielle de Naples s'est tenue en octobre dernier pour traiter des différents points évoqués ci-dessus. Son intitulé était « Le futur du réseau transeuropéen du transport : Rapprocher l'Europe de ses voisins », dont il est nécessaire de prendre en compte les conclusions. Lors de cette conférence, les pays participants ont soutenu vouloir renforcer les objectifs suivants.

- Définir un réseau intégré au sein de l'UE et avec ses membres, et développer un réseau de base qui permettrait d'optimiser l'utilisation des différents modes de transport et le système logistique.
- Prendre en compte l'élimination des goulots d'étranglement et les barrières naturelles,
- Promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies de transport, promouvoir les autoroutes de la mer, développer des outils financiers innovateurs et souples, et renforcer la coordination de la contribution financière communautaire au réseau de base,
- Renforcer les alliances régionales, approfondir la coopération pour garantir une interconnexion entre la Méditerranée, les Balkans, la Mer noire et le continent africain,
- Renforcer la coopération de l'UE avec les membres du nord et de l'est, établir une connexion entre le RET-T et les réseaux non européens, et améliorer la connexion de l'Europe avec l'Afrique,
- Renforcer et stimuler la participation des régions dans le développement du RTE-T.

2. ÉLABORATION DES LIGNES D'ACTION

La Méditerranée est l'un des principaux couloirs maritimes au niveau mondial. Elle constitue de plus un point naturel de relations avec l'Afrique du nord. Cependant, le système de transports dépend toujours d'un développement complet qui permettrait aux régions du bassin méditerranéen de récolter ces fruits. Concrètement, ces lacunes en termes d'infrastructures englobent :

2.1 Diversification des portes d'entrée de l'Europe :

Dans un contexte de globalisation, l'extrême concentration des flux logistiques internationaux vers le nord de l'Europe conduit à une forte dépendance, un creusement des écarts de compétitivité entre centre et périphérie et surtout un accroissement des flux terrestres, essentiellement routiers jusqu'à présent.

Un rééquilibrage des points d'accès du nord vers le sud de l'Europe semble une condition nécessaire à un développement durable des territoires et une limitation des nuisances liées au transport.

2.2 Développement des échanges méditerranéens sud-nord

Dans un contexte de crise, la rive sud de la Méditerranée a vécu d'importantes augmentations de sa production industrielle, qui a tiré profit de sa situation à la périphérie du marché européen. Ces pays ont su attirer des industries en profitant de l'augmentation de la demande, de leur richesse en matières premières et d'un avantage différentiel des coûts.

Presque deux tiers des relations avec l'Afrique du nord sont réalisés avec l'Europe. L'évolution industrielle de l'Afrique du nord et le renforcement de l'offre intégrée de transport de l'axe méditerranéen sud-nord résulte donc en une opportunité de développement pour la région Méditerranée.

Cette opportunité nécessite le développement d'axes de transport sud-nord importants soutenus par des infrastructures portuaires. Il convient de souligner qu'il existe déjà une offre de service de transport maritime sur l'axe sud-nord, sous la responsabilité des principaux opérateurs. D'autre part, des agrandissements des principaux ports de la rive sud sont prévus. Des projets d'infrastructures d'envergure existent, comme les projets prévus pour les ports de Tanger Med et Enfidha.

Les travaux menés dans le cadre des Réseaux Trans-Méditerranéens de Transports (RTM-T) doivent être pris en compte et intégrés dans la logique des RTE-T.

- établir de vrais axes de connexion avec le sud de l'Europe,
- améliorer la compétitivité de la structure industrielle du bassin méditerranéen.

2.3 Développement de l'intermodalité du transport

Le développement de l'intermodalité dans le transport s'avère indispensable pour augmenter la capacité des infrastructures, renforcer la compétitivité et améliorer les conditions environnementales. Ainsi, dans le domaine de l'environnement, les directives de réduction des émissions obligent à repenser le schéma de transport et à promouvoir les modes de transport les plus durables, comme le chemin de fer, au sein d'un contexte d'offre intermodale.

En ce qui concerne les points ci-dessus, le transport ferroviaire et le transport maritime peuvent s'avérer plus compétitifs que la route pour certains types de flux déterminés s'ils disposent des infrastructures et des services adéquats. Dans tous les cas, l'utilisation

combinée des différents modes de transport permettra d'augmenter les avantages de la chaîne de transport.



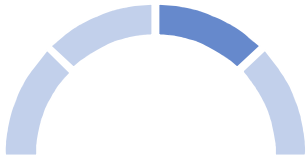
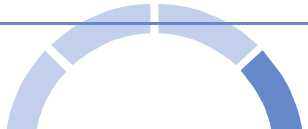
Ce développement de l'intermodalité soulève non seulement des questions d'infrastructures mais d'intégration des chaînes logistiques, qui requiert des actions coordonnées des différents partenaires (accords techniques et commerciaux entre opérateurs logistiques, normes, procédures douanières,...).


Enfin, il est nécessaire de prendre en compte le fait que les autoroutes sont toujours plus saturées par les poids lourds. C'est pour cela que l'augmentation attendue du transport de marchandises ne peut être seulement soutenu par un réseau routier. Il doit également prendre en compte d'autres moyens de transport au sein d'une offre intermodale intégrée.

3. CHOIX DES LIGNES DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT

3.1 Identification des lignes de développement

En se basant sur le raisonnement exposé ci-dessus, il est possible d'identifier les lignes de développement prioritaires du RTE-T pour le bassin méditerranéen. Ces lignes structurées au sein des trois axes définis sont détaillées dans le tableau suivant :

Axe de développement	Ligne d'action	Avantages mis en avant
Impulso a los puertos mediterráneos 	1.1. Diversifier les portes d'entrée de l'Europe	Développer des capacités d'accueil portuaire
Desarrollo eje Sur-Norte 	2.1. Améliorer les communications ferroviaires des ports	Intègre la chaîne de transport avec les modes les plus efficaces en matière d'environnement.
	2.2. Élargir le réseau structurant pour atteindre des points extrêmes au sud de l'Europe	Établit un meilleur nombre de connexions avec l'Afrique, en augmentant l'offre de transport et sa compétitivité
	3.1. Développer les liaisons maritimes de proximité	Offre une alternative au tout routier possible à mettre en œuvre à court terme
Conexión con el interior de Europa 	3.2. Apporter une continuité aux réseaux ferroviaires sur l'arc méditerranéen et transeuropéens	En assurant l'interopérabilité des systèmes et des infrastructures et en les dotant d'une capacité continue d'exploitation
	3.3. Interconnecter les hubs au RTE-T	En détachant les ports et les plateformes logistiques principales en Méditerranée entre les hubs prioritaires de connexion
Desarrollo de la intermodalidad 	4.1. Doter tout le territoire de l'UE de l'accessibilité à un axe ferroviaire prioritaire	Améliorer la compétitivité des territoires de moindre accessibilité aux axes de transport en favorisant la stimulation socioéconomique et environnementale de tout le territoire

	4.2. Connecter les nœuds et plateformes logistiques au réseau ferroviaire structurant	Établit un vrai réseau d'infrastructures de transport, en intégrant tous les participants de la chaîne et en les dotant de ressources infrastructurelles
Desarrollo eje Sur-Norte Conexión con el interior de Europa Intermodalidad 	5.1. Harmoniser les formalités administratives et la réglementation sociale	Facilite les processus commerciaux, en diminuant leur complexité et leur coût
	5.2. Établir des normes communes de gestion et de contrôle du système de transport	Stimule la productivité des opérateurs de transport et augmente la fiabilité des processus
	5.3. Assurer les conditions d'interopérabilité : systèmes, infrastructures, horaires, etc.	Stimule la productivité en réduisant les temps d'attente, les transferts de charge, les adaptations des ressources ...

3.2 Ordre de priorité des lignes de développement

Une fois les lignes de développement identifiées, leur ordre de priorité doit s'aligner sur la vision de la nouvelle politique du RTE-T. C'est pour cette raison que cet ordre de priorité est réalisé en fonction de leur incidence sur : la lutte contre le changement climatique, la compétitivité, la cohésion et l'intégration des élargissements de l'UE. Les résultats de cette évaluation apparaissent dans le tableau suivant :

	Lucha contra cambio climático	Competitividad económica	Integración de la UE	Global
Dar continuidad a las redes ferroviarias transeuropeas (2.1)				
Alargar la red estructurante para alcanzar puntos extremos al sur de Europa (1.2)				
Dotar de accesibilidad a todo el territorio UE a un eje ferroviario prioritario (3.1)				
Asegurar condiciones de interoperabilidad: Sistemas, infraestructuras, horarios, ... (4.3)				
Mejorar las comunicaciones ferroviarias de los puertos (1.1)				
Interconectar los principales hubs a la RTET (2.2)				
Conectar los principales nodos y plataformas logísticas con la red ferroviaria estructurante (3.2)				
Establecer estándares comunes en la gestión y control del sistema de transporte (4.2)				
Armonizar las formalidades administrativas y legislación social (4.1)				

Lutte contre le changement climatique
 Compétitivité économique
 Intégration de l'UE
 Global

Apporter une continuité aux réseaux ferroviaires transeuropéens (2.1)
 Élargir le réseau structurant pour atteindre des points extrêmes au sud de l'Europe (1.2)

Doter tout le territoire de l'UE de l'accessibilité à un axe ferroviaire prioritaire (3.1)
Assurer les conditions d'interopérabilité : systèmes, infrastructures, horaires, etc. (4.3) Améliorer les communications ferroviaires des ports (1.1)
Interconnecter les hubs au RTE-T (2.2)
Connecter les nœuds et plateformes logistiques au réseau ferroviaire structurant (3.2)
Établir des normes communes de gestion et de contrôle du système de transport (4.2)
Harmoniser les formalités administratives et la réglementation sociale (4.1)

Ensuite, la définition d'un modèle de définition permettra de valoriser son adaptation aux exigences de délais et de coûts. De plus, divers instruments financiers permettant de les mettre en œuvre correctement sont proposés.

3.3 Propositions concrètes de lignes de développement

En ce qui concerne les lignes de développement identifiées comme prioritaires, des propositions d'action à stimuler à partir de la CRPM-CIM ont été signalées. Le résultat apparaît dans le tableau suivant :

Lignes d'action	Propositions concrètes d'actions à stimuler
<p>Apporter une continuité aux réseaux ferroviaires transeuropéens</p> <p>Élargir le réseau structurant pour atteindre des points extrêmes au sud de l'Europe</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la capacité opérationnelle du réseau ferroviaire dans les cols, à travers les barrières ferroviaires de connexions européennes nord-sud : Pyrénées, Alpes, Balkans <ul style="list-style-type: none"> - Pyrénées : Axe central (Algeciras/Sines-Madrid-Paris) et couloir méditerranée jusqu'à Algeciras (Fermed) - Alpes (Genève-Basel-Rotterdam) - Balkans (Athènes-Sofia-Nurmbers, Desden)
<p>Doter tout le territoire de l'UE de l'accessibilité à un axe ferroviaire prioritaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développer le réseau ferroviaire dans des zones à faible accessibilité <ul style="list-style-type: none"> - sud ouest de l'Espagne - Façade méditerranéenne française (Ligne Nouvelle Montpellier/Perpignan-Contournement Nimes/Montpellier).
<p>Assurer les conditions d'interopérabilité : systèmes, infrastructures, horaires, etc.</p> <p>Diversifier les portes d'entrée à l'Europe</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Concevoir et développer les conditions minimales des systèmes de transport au niveau de : <ul style="list-style-type: none"> - systèmes d'information, - Infrastructures : Gabarits, caractéristiques physiques de l'infrastructure,... - Conditions de service • Concevoir les processus administratifs communs avec les pays du bassin méditerranéen et de l'UE, au titre de base à une plateforme technologiques commune.
<p>Améliorer les communications ferroviaires des ports</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les installations ou infrastructures ferroportuaires de grande capacité et productivité dans les ports du bassin méditerranéen européen présentant les lacunes les plus flagrantes, et avec des capacités de connexion entre les deux rives plus importantes.
<p>Interconnecter les hubs au RTE-T</p> <p>Connecter les nœuds et plateformes logistiques au réseau ferroviaire structurant</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des plateformes logistiques intermodales à efficacité élevée constituant de véritables hubs du système de transport.

4. ÉLABORATION DE L'IMPLANTATION DE LA NOUVELLE POLITIQUE DU RTE-T

4.1 Choix du modèle de développement

Le modèle de développement du réseau avec pilier conceptuel présente une plus grande souplesse par rapport au reste des modèles identifiés, lorsque l'on en vient à identifier les actions concrètes des régions périphériques et par conséquent à assurer une meilleure couverture des projets dans notre zone d'influence. Bien que ce modèle puisse supposer un élan moindre vers les grands projets défendus par la CRPM, il réduit le risque de se retrouver écarté de façon notoire des développements infrastructurels du RTE-T. Il offre également un plus grand potentiel de développement d'un réseau cohérent et souple, qui apportera une valeur ajoutée européenne et facilitera la cohésion territoriale et les relations avec les pays tiers.

Il est pour cela approprié de parier sur ce modèle de réseau avec pilier conceptuel pour ce qui est du développement de la politique du RTE-T, et de s'aligner sur la décision adoptée par la CRPM.

De plus, la mise en œuvre du modèle de réseau avec pilier conceptuel doit être accompagnée des aspects suivants :

- Définir un processus d'identification et de choix des projets clair, objectif et résultant du consensus,
- Prendre en compte les critères de cohésion territoriale, économique et sociale, en dépassant les simples valorisations coût/bénéfice,
- Assurer et renforcer la participation de toutes les régions intégrées à l'ensemble du processus, tant au niveau de la revue de la politique que de la mise en œuvre de la politique des réseaux,
- Envisager le RTE-T de manière globale avec accès à tout le territoire de l'UE.

À l'inverse, le modèle de réseau prioritaire (choisir les projets prioritaires liés en fonction d'une structure de réseau), bien qu'il puisse supposer un élan pour la région méditerranéenne si l'on inclut en fin de compte dans le RTE-T les projets essentiels pour la région dans tout son développement (le couloir méditerranéen jusqu'à Algésiras par exemple), il suppose également un risque si, lors du choix de projets prioritaires, l'on se concentre jusqu'à la zone d'Europe centrale sans parvenir à aborder de manière adéquate les besoins spécifiques des régions périphériques. Ce modèle de développement suppose de plus une plus grande rigueur dans la planification future ; il est par conséquent moins attractif que le modèle choisi du réseau avec pilier conceptuel.

4.2 Instruments financiers

Enfin, les outils financiers suivants, non exhaustifs, sont proposés pour garantir le développement complet du RTE-T tant pour les infrastructures que pour le service de transport, au sein duquel la participation des initiatives privées se démarque :

Domaine d'action	Mesures financières	Commentaires
Financement des infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Financement public direct : <ul style="list-style-type: none"> – Études de développement – Construction des infrastructures et des installations • Participation public-privé (PPP) : <ul style="list-style-type: none"> – BOT (<i>Built-Operate-Transfer</i> ou Construire-Exploiter-Transférer) 	<ul style="list-style-type: none"> • Un compromis d'attribution des ressources de la part de la Commission européenne et des États participants est nécessaire • Le modèle de développement du réseau prioritaire favorise une attribution plus directe des budgets aux projets sélectionnés • En plus du financement public, l'objectif prévue des investissements, l'on propose la participation d'investissements privés sous forme de BOT (exemple : concession ferroviaire Figueras-Perpignan)
Incitations au service	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif aux transporteurs (cargos) qui incitent à utiliser des modes de transport durables 	<ul style="list-style-type: none"> • Destiné au mode chemin de fer avec l'objectif de : <ul style="list-style-type: none"> – maintenir la compétitivité des opérateurs, – parvenir à adapter la chaîne d'approvisionnement aux caractéristiques de service du chemin de fer
	<ul style="list-style-type: none"> • Objectif sur les opérateurs qui incitent à mettre en marche une nouvelle offre de services dans les modes de transport durables 	<ul style="list-style-type: none"> • Est destiné au transport maritime pour parvenir à atteindre le volume/rentabilité minimale permettant de lancer de nouvelles lignes Ro-Ro de SSS

