

DOCUMENT DE SYNTHÈSE SUR LES PROJETS A PRIORISER POUR LES REGIONS DE LA CIM AU SUJET DES CORRIDORS AFFECTANT LA MEDITERRANEE

Considérations générales

Ce document rassemble les projets considérés comme les plus prioritaires pour les régions de la Commission Interméditerranéenne. Ils tiennent compte des priorités étatiques et considèrent également le réseau global du RTE-T. Sont ainsi présentées certaines infrastructures spécifiques, les études qui leur correspondent, et leurs possibles schémas de financement public/privé.

Aussi, ce document vise-t-il à souligner l'importance des ramifications le long des corridors pour le développement socio-économique des régions.

ANDALOUSIE (ES)

1.- La section Algeciras-Bobadilla, qui fait partie de la ligne de chemin de fer Algeciras-Madrid

Cette ligne doit être finalisée avant 2020 comme cela est indiqué dans le règlement du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE).

Depuis 2004, ce parcours figurait dans la liste des 30 projets d'intérêt européen prioritaires du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T), plus concrètement en tant que projet n°16 : Algeciras-Sines-Madrid-Paris.

Cette infrastructure connecte le port d'Algeciras, premier port espagnol pour les mouvements de marchandises, et premier en Méditerranée si l'on inclut les mouvements de containers, avec le Réseau Transeuropéen de Transport. Selon les données récemment publiées par l'Organisme Public des Ports de l'Etat Espagnol (OPPE), 4,34 millions d'EVPs ont transité l'an passé par le port d'Algeciras, manipulés via les terminaux APMT et TTI d'Algeciras, ce qui signifie que 31,2% des containers touchant les ports espagnols le font par Algeciras. De plus, il est nécessaire de signaler les 250 000 véhicules qui transitent par le Détroit de Gibraltar et qui parcourent la Péninsule par route, impliquant des problèmes de durabilité environnementale et contribuant au changement climatique.

L'Andalousie désire promouvoir au sein du Forum du Corridor Méditerranéen (Forum du CMED) (au même titre que le Forum du Corridor Atlantique dont elle fait partie) un compromis fiable entre les autorités européennes et le

gouvernement espagnol, avec un chronogramme détaillé et des assignations budgétaires, afin que cette section soit opérationnelle avant 2020.

2.- Que soit incluse cette même section dans les priorités du Corridor Méditerranéen à finaliser avant 2020

Dans le cas contraire, l'Andalousie Orientale resterait isolée de l'embranchement côtier du Corridor Méditerranéen pendant des années, sans avoir accès au Réseau Transeuropéen de Transport. Il est important de noter que le secteur horticole de la province d'Almeria exporte plus d'un million de tonnes à l'année, ce qui implique plus de 30 000 camions.

Plusieurs tronçons de cette ligne possèdent déjà des plateformes multimodales finalisées et d'importants ouvrages ont déjà été réalisés tels les tunnels de Sorba. En tout, l'Adif a investi plus de 600 M d'euros sur cette ligne ; investissement qui resterait vain si elle devait ne pas être finalisée d'ici les prochaines années.

En 2011, la Direction du Développement et de l'Habitat, via l'Agence Publique des Ports de l'Andalousie, a élaboré une étude sur le marché et la demande dans le cadre du projet PYRENNEES IV-INTERREG III.

3.- Enfin, comme critère général à défendre par les régions au sein du Forum, il apparaît nécessaire d'établir des connexions du corridor aux aires logistiques existantes et planifiées pour le futur se trouvant sur son tracé. Car même si elles ne sont pas considérées comme nœuds multimodaux du réseau Central, ces infrastructures représentent néanmoins des points d'accès aux corridors optimaux.

CATALOGNE (ES)

1.- Un Corridor Méditerranéen qui permette la circulation de marchandises par voie ferroviaire aux deux écartements : l'ibérique et le UIC

Indépendamment de la solution technique appliquée pour assurer l'interopérabilité de l'infrastructure ferroviaire, l'objectif est d'assurer la possibilité de circulation le long du tracé du Corridor MED, autant pour les trains à écartement ibérique que UIC.

Cet enjeu est en parfaite cohérence avec l'objectif européen de « garantir l'intégration optimale et l'interopérabilité des modes de transport » établi dans les orientations des RTE-T, et plus spécifiquement avec celui de « la migration vers un écartement nominal des voies vers 1435mm ».

2.- Disposer de connexions routières et ferroviaires avec les ports catalans inclus dans le réseau central des RTE-T : le Port de Barcelone et le Port de Tarragone

Le réseau transeuropéen de transport se répartit en deux couches : un réseau global qui inclut toutes les infrastructures existantes et planifiées du RTE-T, et un

réseau central composé des parties du réseau global qui ont une importance stratégique majeure pour répondre aux objectifs de développement européens. Suivant cette logique, 80-85% du budget de l'instrument financier du RTE-T, le MIE « Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe » seront destinés au développement des projets du réseau central.

Les corridors qui configurent le RTE-T principal sont définis sur la base de nœuds et connexions multimodales connectant ces nœuds. Ces nœuds sont urbains, mais aussi des ports, des aéroports et des terminaux intermodaux.

Un des principaux compromis établis dans la politique du RTE-T est celui des ports maritimes du réseau central énoncé dans la partie 2 de l'annexe II. Ces ports devraient être connectés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier et, dans la mesure du possible, au transport par voies de navigation intérieures du réseau transeuropéen de transport, au plus tard le 31 décembre 2030, sauf si des limites physiques devaient empêcher une telle connexion.

3.- Maintenir en marche les plateformes logistiques stratégiques et leurs connexions au réseau central : Vilamalla, Terminal d'autoroute ferroviaire du port de Barcelone, BASF et la Llagosta

Les connexions ferroviaires reliant les nœuds logistiques au tronc principal du corridor méditerranéen sont des ramifications indispensables pour garantir la circulation de marchandises par voie ferroviaire le long du corridor Méditerranéen.

Les plateformes de Vilamalla, le port de Barcelone, BASF et la Llagosta sont des terminaux stratégiques pour le déroulement des services ferroviaires dans le Corridor.

Les plateformes logistiques, comme terminaux d'échange intermodal conjointement avec les nœuds urbains, les ports et aéroports, sont les nœuds multimodaux définis par la politique européenne de transport. Ils doivent être connectés au réseau routier et ferroviaire transeuropéen central par les corridors.

4.- Connecter les aéroports du réseau central au réseau ferroviaire à grande vitesse : Barcelone et Gérone

Les connexions des aéroports de Barcelone et de Gérone à l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse en Catalogne font partie du corridor Méditerranéen et représentent les priorités exprimées dans les orientations du RTE-T. L'aéroport de Barcelone fait partie du RTE-T central et celui de Gérone est un aéroport stratégique pour le secteur du tourisme en Catalogne.

Ces deux villes disposent de lignes ferroviaires à grande vitesse qui devraient être complétées par des ramifications connectant les aéroports.

Cela inclut des aspects tels la promotion des terminaux logistiques ou les différentes connexions routières et ferroviaires dans les ports de Barcelone et de Tarragone.

5.- Elimination des goulots d'étranglements infrastructurels et opérationnels

L'élimination des goulots d'étranglements infrastructurels et opérationnels doit être abordée par la mise en place de lignes propres aux transports de marchandises d'un côté, et de voyageurs de l'autre, quand la demande peut le justifier. Cela passe aussi par la circulation de trains de 750 mètres de long.

Cette problématique des goulots d'étranglements est une des raisons pour lesquelles le réseau central du RTE-T se développe autour de corridors prioritaires. Le corridor Méditerranéen faisant partie des 9 corridors prioritaires qui compose ce réseau, l'élimination des goulots d'étranglements par définition est une priorité de l'instrument financier MIE.

Comme l'indique la définition dans les orientations, un goulot d'étranglement est une barrière physique, technique ou fonctionnelle qui provoque une rupture du système qui affecte la continuité des flux.

La Catalogne est chef de file d'un projet européen, iFreightMed, visant à promouvoir les services ferroviaires de marchandises sur les infrastructures ferroviaires actuelles et futures en Europe, qui offrira comme résultat un inventaire des mesures nécessaires à l'élimination des différents types de goulots d'étranglements qui entravent actuellement le développement de services ferroviaires pour les marchandises.

MURCIE (ES)

Le corridor méditerranéen de la Région de Murcie concentre les principales attentes pour le transport ferroviaire.

Le développement de la grande vitesse dans la Région a servi à moderniser les infrastructures ferroviaires, par exemple : l'accès à Murcie par la ligne à grande vitesse (LGV) de Madrid-Levante passant par Alicante, la LGV Murcie-Carthagène, le prolongement du corridor méditerranéen avec la LGV Murcie-Almeria, laquelle une fois après Lorca, forme une connexion ferroviaire avec l'Andalousie et clôt le corridor sur les côtes jusqu'à Algeciras.

Pour les marchandises, la spécialisation des lignes peut se matérialiser dans la Région à travers le repositionnement de la ligne conventionnelle pour un usage préférentiel des marchandises parallèlement à la mise en place de la LGV au sein du corridor. La spécialisation des lignes répond donc aux objectifs du corridor méditerranéen.

La modernisation de la ligne Murcie-Carthagène incorpore un accès au Port de Carthagène pour les marchandises. Elle prend forme dans le remodelage du Réseau d'Artères Ferroviaires de Murcie (RAF de Murcie), via la ligne Murcie-Lorca pour les ramifications prévues avec plate-forme desservant les trois voies de la LGV, et entre Lorca et la frontière de la province d'Almeria pour la connexion Lorca-Grenada par les terres. Enfin, elle fait partie du PITVI 2012-2024 (Plan pour les Infrastructures, les Transports et l'Habitat) du Ministère des Transports pour la ligne Chinchilla-Carthagène entre Murcie et Chinchilla, avec la conversion de la ligne conventionnelle en une LGV Murcie-Albacete.

Cette spécialisation de la ligne conventionnelle pour les marchandises avait auparavant été proposée par la Région de Murcie au Ministère des Transports,

dans le cadre du repositionnement de la ligne conventionnelle Murcie-Alicante, occupée par le corridor central de la LGV entre Murcie et Elche, et ensuite dans le cadre de la nouvelle connexion Murcie-Monforte.

Ci-dessous sont détaillées les actions prioritaires pour la Région de Murcie, tant au niveau du réseau que des nœuds principaux, soulignant spécifiquement les problématiques liées à l'accessibilité et aux connexions restées en suspens, les nécessités de capacité et la spécialisation des lignes. Ces problématiques constituent actuellement les principaux goulots d'étranglement de la Région.

1.- L'interopérabilité du corridor méditerranéen : largeur standard de court terme sur la connexion entre Murcie et le Port de Carthagène.

Les actions prioritaires de la Région de Murcie sont incluses dans le Projet de mise en place de la Largeur Standard Européenne entre Barcelone et Murcie/Carthagène développé par le Ministère des Transports. Ce projet a pour objectif de relier le Port de Carthagène et le Terminal de charges de Murcie au corridor méditerranéen à l'horizon 2016.

Les actions suivantes représentent le résultat des phases intermédiaires dans la réalisation des accès de LGV à Murcie et Carthagène.

Dans cette première phase d'entrée dans le corridor méditerranéen, la Région de Murcie considère que la mise en place de la **connexion entre le Terminal Intermodal de la Zone d'Activités Logistiques (ZAL) de Murcie et le corridor** est prioritaire. Elle se ferait via le prolongement de la troisième voie ferrée jusqu'à Sangonera et via la construction de la ramification d'accès au terminal à l'horizon 2017. Ceci rendrait possible le développement du centre logistique et la première phase de la ZAL dont la mise en service est prévue aussi pour 2017.

Pareillement, afin que la **Connexion entre le Port de Carthagène et le Corridor** se réalise pour 2016, il serait nécessaire de prolonger la voie ferroviaire jusqu'à l'agrandissement du bassin d'Escombreras, mettre en place la réalisation des terminaux ferro-portuaires de ce bassin et s'assurer de l'adéquation de la station de soutien d'Escombreras à la nouvelle fonctionnalité portuaire. Ces actions supposent une connectivité complète du Port de Carthagène actuel avec le corridor.

Enfin, la connexion routière et ferroviaire du corridor entre le nouveau port de containers et la ZAL de Carthagène apparaît indispensable pour la poursuite des initiatives ; ces actions sont déjà incluses dans le PITVI 2012-2024 du Ministère des Transports.

2.- Intégration urbaine du chemin fer à Murcie.

Le projet d'intégration urbaine du chemin fer à Murcie offre la possibilité de perméabiliser le tracé ferroviaire actuel grâce à l'enfouissement d'un tronçon de 7,8 kms du couloir ferroviaire central entre Los Dolores et Nonduermas, dans lequel est incluse la construction de la nouvelle plate-forme intermodale de Murcie.

Le projet a par ailleurs validé **l'Etude Informatrice et la Déclaration d'Impact Environnemental**, remodelant ainsi le réseau artériel ferroviaire et répondant à la nouvelle fonctionnalité de l'arrivée de la grande vitesse à Murcie.

Actuellement, le projet constructif de la première phase d'intégration pour la licitation des œuvres est en cours. Il inclut la perméabilisation d'un premier tronçon qui assurera l'accès à la grande vitesse d'ici 2015.

Les phases d'intégration restantes pour ce projet requièrent néanmoins une injection de fonds publics conséquente, dont le coût s'évalue au-delà des 400 millions d'euros pour une mise en service prévue pour 2018. La construction de la nouvelle Plate-forme Intermodale de Murcie constitue en ce sens une étape particulièrement importante.

3.- La Plate-forme Logistique Intermodale de Murcie (ZAL de Murcie).

La ZAL de Murcie, le Terminal ferroviaire-routier (terminal intermodal) et les installations logistiques qui lui sont associées forment un nœud multimodal du RTE-T connecté au corridor méditerranéen.

En tant que projet prioritaire du corridor, la ZAL garantirait l'interconnexion et l'intégration effective des modes de transports, développant des services intermodaux et innovants dans le domaine des transports pour la diffusion de l'activité logistique dans la Région.

La ZAL se situe au sein du Complexe d'Activités Economiques, Industrielles et de Dotations (CAEDI) de la zone ouest de Murcie, adjacente au futur complexe Industrio-Alimentaire (Med-Food), et bénéficie d'une superficie de deux millions de mètres carrés.

Des études territoriales, urbanistiques et de marché logistique de la ZAL sont actuellement menées pour la mettre en place. Ces études permettent de sélectionner l'alternative la plus appropriée, d'évaluer la demande potentielle de services logistiques, et d'obtenir des données sur les types de trafic susceptibles d'emprunter les voies ferroviaires.

Le Centre Logistique de la ZAL inclut dans une première phase un terminal intermodal et des installations logistiques d'appuies.

Cette première phase, couvrira une superficie de 733 549 m², dont 530 942m² occupés par le Centre Logistique (aire logistique intermodale + terminal intermodal), et dont plus de 140 000 seront occupés par le terminal intermodal.

L'apport d'investissement de la première phase pour la mise en place du Centre Logistique et de la ZAL à l'horizon 2017 s'évalue à environ 76 M d'euros (incluant le terrain et les ouvrages matériels) ; la totalité de la ZAL quant à elle s'évaluera à près de 120 M d'euros à l'horizon 2020.

4.- Le Port de containers du Gorguel (Port de Carthagène).

Le Port de Carthagène constitue l'un des principaux nœuds du RTE-T relié au corridor méditerranéen.

Les investissements réalisés lors des années précédentes, et notamment l'agrandissement du bassin d'Escombreras, ont renforcé la dimension industrielle du Port de Carthagène opérant aujourd'hui comme port de première magnitude dans le domaine du trafic en vrac et occupant entre la quatrième et la cinquième place entre les ports espagnols pour son volume de marchandises.

Les limites de capacité en terme de trafics de containers, de marchandises et de Ro-Ro des bassins urbains de San Pedro et de Santa Lucia forment un goulot d'étranglement au niveau du Port de Carthagène.

Face aux excellentes perspectives du Port de Carthagène pour la captation de trafic de containers provenant des grandes routes transocéaniques qui sillonnent la Méditerranée entre le Canal de Suez et de Détroit de Gibraltar, l'Autorité Portuaire de Carthagène a réalisé les études nécessaires pour le développement d'un nouveau bassin qui puisse permettre l'arrimage des grands cargos portes-containers.

Selon le trafic d'import-export généré, la fonction du Port de Carthagène à la fois comme porte d'entrée sud des marchandises jusqu'au centre névralgique de l'Europe et comme liaison avec le nord de l'Afrique et le Maghreb, laisse entrevoir un possible agrandissement du cœur du Port pour l'accueil des marchandises.

Les travaux de la première phase d'aménagement du Port de Containers du Gorguel commenceraient en 2016-2017 pour une mise en service en 2022, avec des activités débutées dès 2020.

D'après l'étude de marché (trafic) réalisée et envisageant une conjoncture économique favorable, on considère que dès 2020, 1 M d'EVP pourront être déplacés dans le nouveau port ; 1,8 M en 2022 ; 2,2 M en 2025 et 2,6 M en 2030.

Pour la seconde phase (2030-2040), 3 M d'EVP pourraient être déplacés en 2035, et 4 M en 2040, en supposant que les travaux soient terminés et que la conjoncture économique favorable soit toujours d'actualité.

Cet accroissement du trafic de marchandises en containers exige des connexions routières et ferroviaires adéquates entre le Port et le corridor Med qui puissent permettre la multi-modalité du transport et le développement d'installations logistiques et intermodales, tout en dotant le Port de Carthagène d'une capacité logistique majeure, et apportant une valeur ajoutée complémentaire au secteur des transports.

Avant d'entamer les différentes phases de sa réalisation, le projet est actuellement en cours d'approbation du Plan Directeur du Nouveau Port de Containers, lequel inclut l'Evaluation Environnementale Stratégique. Quant aux phases d'exécution, la première serait prévue pour 2022 sa mise en oeuvre débutant en 2020, et la seconde pour 2030 sa mise en oeuvre possible en 2025.

L'Autorité Portuaire de Carthagène sera chargée de développer le Port de Containers du Gorguel avec des fonds publics. En accord avec le Plan Directeur, un investissement de 940 M d'euros est prévu pour la première phase, incluant

les équipements du terminal à la charge des concessionnaires des nouveaux terminaux.

Par ailleurs, il faudra assurer en complément les investissements pour la connexion routière et ferroviaire au corridor Med, respectivement évaluées à 40 et 65 M d'euros.

Le développement de la ZAL portuaire pour agrandir la capacité logistique multimodale du Port de Carthagène-El Gorguel est prévu à l'horizon de la première phase du Port de Containers (2020). Cette ZAL inclura un terminal multimodal (ferroviaire-routier) associé à l'installation logistique.

5.- Prolongement du Corridor Méditerranéen :

Les projets prioritaires du corridor sont le prolongement de la LGV de Murcie à Carthagène, et le conditionnement de la ligne actuelle d'Alquerias (El Regueron)-Carthagène pour les marchandises, le prolongement jusqu'à l'Andalousie par la LGV Murcie-Almeria, ainsi que le conditionnement de la ligne conventionnelle actuelle Murcie-Lorca-Aguilas.

La connexion Murcie-Carthagène.

L'accès entre Murcie et le Regueron (Alquerias) est commun à la LGV Madrid-Levante via le tronçon de Monforte del Cid-Murcie. Le projet pour **les accès entre le Regueron et Carthagène** se retrouve en attente de l'approbation définitive de l'Etude Informative et de la formulation de la Déclaration de l'Impact Environnemental.

Les accès à Carthagène par la Déviation du B° Peral, qui mènent actuellement jusqu'à une nouvelle plate-forme terminale dans la zone de Mandarache, sont en adéquation avec l'Etude Informative et la Déclaration d'Impact Environnemental. La fin du projet de construction de la nouvelle station terminale est quant à elle toujours en suspens.

Le montant des travaux de connexion à grande vitesse Murcie-Carthagène, incluant les travaux de conditionnement de la ligne conventionnelle et la connexion Alicante-Carthagène s'élèvent à 490 M d'euros. Les accès à Carthagène avaient initialement été calculés sur une base de 120 M d'euros, montant qui devrait être réduit à plus de 50% grâce à l'adoption de la solution du transfert de la plate-forme terminale.

La réalisation du projet de mise en place de la troisième voie dans le Corridor Med, aménageant la ligne conventionnelle Murcie-Carthagène, contribuera à ce que l'objectif de rejoindre le Port de Carthagène par écartement UIC soit atteint d'ici 2016, et que l'accès par grande vitesse soit disponible en 2018.

Connexion Murcie-Almeria.

Le prolongement du corridor Med jusqu'à l'Andalousie se matérialise par la connexion à grande vitesse Murcie-Almeria.

Dans la Région de Murcie, le tracé à grande vitesse suit sensiblement la ligne

actuelle Murcie-Lorca-Aguilas, et fut désigné dès le départ comme un aménagement pour le trafic mixte et pour les prestations de 200 kms/h.

Les projets de double LGV à 250 kms/h entre Murcie et Lorca se sont néanmoins développés indépendamment de la ligne actuelle. En effet, cette dernière était plus utilisée pour le transport de marchandises par le biais de sa propre plate-forme en parallèle aux tronçons à grande vitesse, ou via des déviations de troisième voie pour les tronçons restants de la plate-forme à grande vitesse.

A partir d'Almendricos (Lorca), la desserte jusqu'en Andalousie ne se réalise pas via l'ancienne ligne Lorca-Baza qui connectait Murcie à Grenade par les terres, mais par le biais d'une nouvelle LGV qui passe par la côte jusqu'à Almeria, incluant des passages à 250 kms/h et du trafic mixte.

De Sangonera a Lorca, les travaux de plate-forme pour les tronçons reliant Alhama-Totana et Totana-Lorca sont en cours de réalisation. La plate-forme comptera trois voies, deux de grande vitesse et une troisième pour les marchandises, avec une longueur totale de 14,13 kilomètres.

La plate-forme de duplication du tronçon Sangonera-Librilla, d'une longueur de 7,35 kms, a elle été construite selon l'ancien critère de conditionnement de la ligne actuelle.

Les projets pour les tronçons de la Déviation de Librilla-Alhama et celle de Totana sont rédigés et en attente de l'approbation de licitation des travaux, et ce depuis 3 ans déjà. Ces tronçons sont aussi prévus avec une plate-forme à trois voies, et un budget avoisinant les 250 M d'euros pour une longueur totale de 22 kilomètres.

Enfin, la rédaction du projet de la traversée de Lorca de 14 kms, dont 4 kms par voie ferrée intégrée au tissu urbain, est toujours en suspens. D'après l'étude informative en cours de réalisation, le montant approximatif de la traversée serait de 200 M d'euros, proposant l'alternative d'enfouissement du tronçon intégré à la ville. Cette solution serait par ailleurs exempt de Déclaration d'Impact Environnemental.

De Lorca à la frontière de la province, les projets de tronçon Lorca-Almendricos et la déviation Almendricos-Pulpi sont en cours de rédaction, le premier en attente d'être approuvé et le second au point mort.

Pour résumer, le montant des travaux en attente de licitation sur le tronçon Murcie-Lorca se monte à plus de 550 M d'euros. Ce premier tronçon de prolongement apparaît indispensable pour **assurer l'arrivée de la grande vitesse à Lorca dès l'horizon 2018.**

Le montant des investissements évalué par l'ADIF (Administrateur D'Infrastructures Ferroviaires) pour poursuivre l'élaboration de la ligne jusqu'à Almeria s'élève à plus de 1 000 M d'euros à répartir sur la période 2014-2020. Ces investissements seront nécessaires pour établir la connexion avec l'axe transversal en Andalousie par le biais duquel s'effectuera la connexion au Port d'Algeciras, ainsi que la finalisation de cette section du corridor passant par la côte.

La consolidation de la troisième voie entre Murcie et Lorca semble être adéquate pour la spécialisation du corridor de marchandises, en remplaçant la ligne actuelle en même temps que se construira la LGV. Cela permettrait la prolongation de cette troisième voie jusqu'à Almendricos ou jusqu'à la frontière provinciale où s'établira la bifurcation de la ligne jusqu'à Grenade afin de connecter Lorca à Grenade par les terres.

Enfin, la duplication de cette troisième voie pourrait être envisagée dans une troisième phase.

Cette nouvelle connexion avec l'Andalousie par les terres se traduirait par un contournement du corridor qui récupère la ligne Lamendricos-Guadix jusqu'alors délaissée depuis 1984. Réduire ainsi les distances entre Levante et l'Andalousie permettrait un gain de temps important, ce qui renforcerait grandement la compétitivité des transports en réduisant leurs coûts.

Sur une perspective de long terme (2025), la connexion de Murcie à l'Andalousie pourrait se réaliser avec une double ligne à partir de Lorca : c'est-à-dire via une LGV incluant du trafic mixte jusqu'à Almeria, et via une autre ligne conventionnelle remplaçant l'ancienne entre Lorca et Grenade et passant par la Vallée de l'Almanzora.

6.- Goulots d'étranglements sur le corridor de marchandises dans la Région de Murcie (moyen terme).

6.1- Connexion de marchandises Murcie-Monforte

Sur le moyen terme, l'amélioration de la capacité et des prestations pour le trafic de marchandises sur le corridor pour le tronçon Murcie-Alicante exigeront la construction d'une nouvelle connexion pour les marchandises entre Murcie et Monforte, afin d'établir un lien avec la ligne de largeur mixte prévue à cet effet entre Alicante et La Encina.

Le descriptif de cette connexion se trouve dans l'étude de faisabilité élaborée par le Ministère des Transports.

Quant à l'alternative de passer par Chinchilla-La Encina, elle engendrerait un étranglement du corridor pour les marchandises au sud d'Alicante, de Murcie, et de l'Andalousie, puisqu'en suivant cette proposition, le parcours se verrait augmenté de 130 kms. Ceci augmenterait les coûts, ce qui suppose une perte d'efficacité et de compétitivité du corridor pour le transport de marchandises.

Cependant, une **connexion Murcie-Monforte pour les marchandises en remplacement de la ligne conventionnelle Murcie-Alicante** a été proposée. Elle serait alignée sur l'objectif du corridor Med d'établir une double voie électrifiée et inter-opérationnelle pour le trafic exclusif de marchandises, indépendamment du trafic de voyageurs.

Cette connexion pourrait se réaliser par étapes, avec une première phase entre Monforte et Crevillente/Elche en parallèle au corridor AVE, et une seconde entre Crevillente/Elche et Murcie.

En fonction des résultats du projet de mise en place de l'écartement standard sur le tronçon Murcie-Alicante, il est possible que la première phase de connexion puisse être en service dès l'horizon 2020. Ces résultats permettront aussi de mettre à disposition les projets constructifs pour débiter les travaux de la phase suivante.

6.2- Contournement de Murcie pour les marchandises

Afin d'éviter le passage de trains de marchandises du corridor Med par le futur tunnel de Murcie utilisé pour les trains de voyageurs (environ 8 kms), notamment des trains de marchandises dangereuses provenant du Port de Carthagène en direction de Madrid, il serait nécessaire de réaliser un nouveau tronçon de déviation du réseau conventionnel entre El Regueron et Sangonera.

De cette manière, un passage alternatif du corridor Med par la Région de Murcie pour les marchandises pourrait être créé, en s'appuyant sur un axe routier de grande capacité (Déviation du Regueron), par ailleurs utilisable pour les connexions de marchandises entre Carthagène et Madrid via la ligne Chinchilla-Carthagène.

Dans le cas contraire, le tunnel étant indispensable pour l'intégration du chemin de fer dans la Région de Murcie, il se convertirait en un goulot d'étranglement du nœud ferroviaire de Murcie, notamment au niveau des mesures de sécurité nécessaires à son utilisation.

La mise en service de cette nouvelle déviation est prévue d'ici 2020.

7.- Connexion entre les deux sections du corridor : la Ligne Murcie-Albacete.

Certaines sections déterminantes du réseau global pourraient faire partie du programme de travail du corridor Med en tant que routes alternatives pour favoriser la décongestion des tronçons du corridor, voire être utilisées comme ramifications du corridor Med, importantes pour les connexions interrégionales et avec les autres corridors du réseau.

En ce sens, les études du corridor Med considèrent que la ligne conventionnelle Murcie-Chinchilla-Albacete pourrait être incluse dans le Programme de Travail.

Les prévisions pour cette ligne sont exprimées dans le PITVI 2012-2024 du Ministère des Transports et se traduisent par la conversion de la ligne actuelle en LGV et par son conditionnement pour accueillir le trafic de marchandises et de trains de proximité.

L'étude informative pour le projet de LGV Murcie-Albacete est en cours de rédaction par le Ministère des Transports depuis mai 2011.

Le PITVI inclut des améliorations sur la ligne conventionnelle Chinchilla-Carthagène, notamment sur le tronçon Murcie-Albacete, qui consistent en la

duplication et l'électrification de la voie.

Ces améliorations incarneraient des avancées pour la ligne conventionnelle qui seraient petit à petit mises à profit pour introduire la grande vitesse.

Les actions prioritaires allant dans ce sens sont la **déviations de Camarillas** et **celle d'Alcantarill-Javali Nuevo**, dont la mise en service serait possible pour 2016 si l'on tient compte des travaux de plate-forme déjà en cours pour la déviation de Camarillas, et de la rédaction initiale du projet pour celle d'Alcantarilla. Pour ce faire, des investissements respectifs de 30 et 40 M d'euros seront nécessaires pour terminer les travaux de première phase pour les deux déviations (de voie unique).

Sur le moyen terme (2017-2018), l'électrification et la duplication de la ligne conventionnelle pourraient aussi être envisagées afin de la moderniser et d'assurer une coordination avec les actions antérieures.

Ces nouvelles prestations, auxquelles on peut ajouter les possibles améliorations de tracé, les rectifications de courbes pour les voies de voyageurs, ainsi que l'amélioration substantielle des longues distances, peuvent contribuer à créer de nouveaux services pour les périphéries de la Région (Murcie-Cieza) et pour les distances moyennes Murcie-Albacete qui favorisent la mobilité régionale et la cohésion territoriale.

En ce qui concerne les marchandises, les améliorations de la ligne présentent une importance capitale pour rendre le cœur du Port de Carthagène plus attractif et ainsi étendre la zone d'influence de la ZAL de Murcie.

Le corridor intérieur Murcie-Albacete établit la connexion entre la section centrale et littorale du corridor Med, et par extension, la connexion entre le corridor Med et le corridor Atlantique.

Par le biais de cette connexion, la Région de Murcie, Alicante et Almeria restent connectées à l'axe basique pour les marchandises qui s'étend de Valence à la Meseta et à la frontière portugaise pour relier Madrid à Lisbonne et au Port de Sines au Portugal. Cette connexion renforce les échanges avec le centre et le nord de la péninsule, avec le Portugal et la façade atlantique européenne.

D'où la priorité d'inclure l'amélioration de la ligne Murcie-Chinchilla dans le plan de travail du corridor Med pour l'horizon 2017.

Enfin sur le plus long terme, par exemple 2020, l'objectif serait la mise en service de la LGV Murcie-Albacete.

LANGUEDOC ROUSSILLON (FR)

1.- Le contournement Nîmes-Montpellier

Le projet comprend 80 kms de ligne nouvelle, dont 60 kms de ligne à grande vitesse entre Manduel (à l'est de Nîmes) et Lattes (à l'ouest de Montpellier) et

deux gares nouvelles, à Montpellier et à Nîmes. Ce contournement ferroviaire a pour objectif d'améliorer significativement la qualité de service pour les voyageurs, avec un développement des trains régionaux et une accessibilité renforcée des métropoles régionales grâce à l'offre à grande vitesse.

Il vise également une amélioration des performances pour le transport de marchandises, notamment avec l'Espagne mais aussi vers l'Italie et l'Europe du Nord. Inscrit dans le prolongement des lignes à grande vitesse existantes Paris-Lyon et Méditerranée vers l'Espagne, le contournement de Nîmes et Montpellier constitue un maillon supplémentaire de la construction de l'Europe ferroviaire.

2.- La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Prolongement du Contournement Nîmes-Montpellier et dernier maillon ferroviaire entre le nord et le sud de l'Europe (péninsule ibérique), la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), constitue un projet majeur pour la Région Languedoc-Roussillon. Elle permettra de renforcer la structure du territoire régional et son attractivité. Par ailleurs, elle a pour objectif d'améliorer, en complément de la réalisation du contournement Nîmes-Montpellier, l'offre de service des transports publics régionaux en dé-saturant l'artère littorale.

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit pleinement dans l'aménagement durable du territoire régional et permettra :

- d'assurer la connexion aux territoires européens, nationaux et internationaux ;
- de rapprocher les villes entre elles, en rendant possible des services régionaux et interrégionaux rapides ;
- de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour développer le Transport Public Régional et le Fret ;
- de promouvoir les modes alternatifs à la route en cohérence avec l'engagement de la Région en faveur du développement durable, et contribuer au respect des objectifs du Grenelle de l'Environnement.

3.- Les ports de Sète et de Port-la-Nouvelle pourraient aussi être affectés, étant donné qu'il n'existe pour le moment aucun projet concret en ce sens ; les investissements réalisés jusqu'alors rentrent dans cette perspective. De plus, il est intéressant de noter que le Port de Sète fait partie du réseau global des RTE-T.

PACA (FR)

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a une situation géographique particulière avec le port de Marseille, porte d'entrée de l'Europe qui est de fait une infrastructure transfrontalière importante.

Elle est présente dans deux corridors :

- Le corridor n°3, corridor méditerranéen qui relie l'Espagne à l'Europe de l'Est. Les projets ciblés sont des projets ferroviaires reliant Lyon, Avignon et Marseille.
- Le corridor n°9, corridor nord/sud qui relie Marseille à la Grande-Bretagne, via

le Bénélux. Les projets ciblés sont fluviaux sur le Rhône; portuaires avec la connexion et les terminaux multimodaux du Port de Marseille et enfin ferroviaires entre Lyon, Avignon et le port de Marseille-Fos.

1.- Le terminal de transport combiné de Mourepiane

Réalisation d'un chantier de transport combiné performant en continuité avec le terminal à Conteneurs et en lieu et place d'un dispositif ferroviaire à l'exploitation complexe et obsolète (chantier du Canet, triage d'Arenc).

2.- Opérations d'augmentation de capacité ferroviaire et de fiabilisation du complexe ferroviaire de la ZIP de Fos sur Mer

L'amélioration de la capacité et de l'exploitation des terminaux à conteneurs du GPMM est prioritaire pour le développement du report modal. Le résultat des études permettra fin 2014 d'arrêter un scénario et les coûts associés. Les opérations consisteront notamment à augmenter le nombre de voies sur les faisceaux.

3.- La création d'un point de massification ferroviaire des Bassins Ouest

4.- La réparation navale avec les formes 7 et 10

5.- Etude sur le terminal trimodal de Courtine et aménagement de la plateforme fluviale de Courtine

6.- Le projet de liaison fluviale qui vise à assurer la connexion directe entre les terminaux à conteneurs en darse 2 et le Rhône via le canal du Rhône à Fos dans un triple objectif: gain de temps, baisse de l'accidentologie et navigation sécurisée quelques soient les conditions météorologiques.

7.- Le Terminal d'autoroute ferroviaire (Marseille-Bettembourg) sur les bassins Est, en synergie avec le futur chantier de transport combiné de Mourepiane qui vise à créer une autoroute ferroviaire entre le GPMM et Bettembourg.

8.- Etude et travaux sur l'amélioration / doublement du terminal Rail-Route de Miramas et sur l'opportunité de créer un raccordement Nord.

- Enfin au titre du réseau global (périphérique), les projets d'études de grande vitesse sont finançables sur le Marseille-Toulon-Nice-Vintimille.

Ainsi à ce titre, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur souhaite vivement être présente dans le Forum consultatif du Corridor n°9 Mer du Nord-Méditerranée.

TOSCANE (IT)

1.- Introduction générale

Les règlements du RTE-T et du MIE publiés en décembre 2013 incluent quelques principes sous-jacents supportés par le document de position politique de la Région Toscane sur le RTE-T et le MIE, bien qu'ils aient été altérés par la

méthodologie adoptée pour la construction du RTE-T. Par conséquent, poursuivant les recommandations de son document politique, la Région Toscane agira dans le cadre établi par le RTE-T et le MIE pour développer ses projets prioritaires.

2.- Règlements du RTE-T et du MIE

La Région de la Toscane est impliquée dans le corridor Scandinave-Méditerranéen à la fois sur l'axe central nord-sud, ainsi que dans la branche ouest du corridor qui le connecte aux ports de Livourne et de La Spezia. Comme précisé dans le règlement du MIE, le port de Livourne figure parmi les projets prioritaires pour ce corridor « le développement des plateformes multimodales portuaires ». Les voies ferroviaires des terminaux de Livourne et de Firenze représentent des nœuds du réseau central.

3.- Propositions de projets pour les appels à projets actuels

La Région Toscane, les autorités portuaires de Livourne, et la compagnie de gestion de la plateforme de Guasticce (le Terminal Ferroviaire de Livourne), ont soumis une première proposition, dénommée « RACCORDO », à l'appel à projets annuel du RTE-T clos en mars 2014. « RACCORDO » vise à accélérer la finalisation de voies ferrées courtes près du port et à établir l'ingénierie nécessaire au développement du port dans le réseau central.

4.- Priorités pour les corridors prioritaires du réseau central

Le Port de Livourne et son Terminal de chemin de fer

La soumission dudit projet « RACCORDO » représente une première avancée, ouvrant la voie à la réalisation d'un Projet Global, lequel comprendra l'amélioration de connexions efficaces avec l'intérieur de l'Europe, notamment vers les pays du Centre et de l'Est, ainsi que la mise à jour des infrastructures portuaires pour l'accueil des bâtiments les plus récents nouvellement entrés en service.

D'autres avancées pour ce Projet Global dénommé « Projet de Route de Livourne » seront menées dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) sur la période 2014-2020. Plus précisément, les autorités portuaires de Livourne entendent s'engager pour la réalisation d'interventions physiques de courtes connexions de voies de chemin de fer, notamment :

- L'interconnexion ferroviaire directe entre le port et la plateforme la plus proche située à Guasticce ;
- La connexion directe de la plateforme de Guasticce à la ligne ferroviaire Pise-Collesalveti-Vada ;
- Le contournement ferroviaire pour les trains en partance de la station de Pise en direction du nord.

Le Terminal ferroviaire de Firenze

La compagnie de gestion du Terminal ferroviaire central de Toscane planifie actuellement l'expansion de cette plateforme. Une telle expansion inclut le design et la construction d'infrastructures liées à l'urbanisation, les services, et les

liaisons de voies ferrées.

VALENCE (ES)

Les travaux de la Région de Valence (ES) pour le domaine ferroviaire portent prioritairement sur la mise en place de l'écartement standard européen pour tout le Corridor.

Afin que le Corridor Med soit opérationnel, il est nécessaire d'établir des connexions entre les terminaux multimodaux et les ports de manière optimale. En ce sens, les accès aux ports d'intérêt général pour l'Etat et aux plates-formes logistiques prévues par la Région sont d'importance majeure.

1.- Mise en place de l'écartement standard dans le Corridor Med.

Cette initiative a été proposée par le Ministère, lequel s'est engagé à réaliser la mise en place de l'écartement standard jusqu'à Almussafes en 2015, et jusqu'à Murcie/Carthagène en 2016.

Tous les contrats prévus jusqu'à Almussafes ont été licités (15 contrats, dont 13 déjà adjudiqués).

CONTRATS	LICITES	ADJUDIQUES	EN COURS
INFRASTRUCTURE.VOIE ET ELECTRIFICATION.			
Castellbisbal-Martorell	X	X	
Martorell-Sant Vicenç de Calders	X	X	
Sant Vicenç de Calders-Tarragone-Noeud de Vila-seca	X	X	
Tarragone (Vila-seca)-Vandellós, Viaducto de Cambrils	X*	X*	X*
Tarragone (Vila-seca)-Vandellós, Vía	X*	X*	X*
Tarragone(Vila-seca)-Vandellós, Electrificación	X		
Vandellós-Vinarós	X	X	
Vinarós-Castellón	X	X	
Moncófar-Castellón (renovation)	X	X	X
Castellón-Sagunto	X	X	
Sagunto - Valence Nord	X	X	
Valence Fuente San Luís-Almussafes	X	X	
Connexion de la ligne C3 de Cercanías à Fuente de San Luis	X	X	X
SECURITE ET COMMUNICATIONS			
Castellbisbal-Vila-seca.	X	X	

Camp de Tarragone -Vandellós	X	X	
Vandellós-Valence	X		
Castellón-Valence Nord-Almussafes	X	X	
TOTAL	17	17	4

* Antérieurs à 2012

BUDGETS DE LICITATION (TVA incluse)*	Euros (Millions)
TOTAL CHANTIERS LICITES	571,8
TOTAL CHANTIERS LICITES DANS LA COMMUNAUTE DE VALENCE	235,0

* Les deux chantiers antérieurs à 2012 ne sont pas listés

Quant à la rénovation du tronçon routier Moncofar-Castellon et la connexion entre Valence San Isidro et Fuente San Luis, elles ont toutes deux débuté au sud de la ville de Valence.

Sur demande des entrepreneurs du secteur, le Ministère a annoncé un remaniement du tronçon Castellon-Vandellos afin d'introduire la troisième voie (ce tronçon était originellement prévu avec des voies d'une largeur « internationale »). La Région de Valence est donc en attente de l'évolution de cette initiative.

La Région de Valence se demande comment ce choix affectera la décision finale du Ministère, c'est-à-dire si au final il changera de solution au moment de sa réalisation ou non, étant donné que les projets licités n'envisagent pas cette troisième voie.

Elle considère par ailleurs que toute la Région devrait être desservie dans les délais annoncés par le Ministère, tant pour atteindre Murcie que Carthagène puisque ces villes sont toutes deux situées aux abords de la province.

La Région est néanmoins particulièrement préoccupée par le tronçon Xativa-La Encina, pour lequel les travaux ont débuté mais ce sont depuis arrêtés. La mise en service de ce tronçon permettrait la circulation de l'AVE régional Castellon-Valence-Alicante qui est fondamental pour la Région, permettant en plus le transfert de marchandises par voie standard dans le Corridor. La Région estime qu'il manquerait un investissement de 180 M d'euros pour finaliser les travaux déjà avancés de moitié.

2.- Accès aux Ports

Les ports d'intérêt général pour l'Etat situés sur le Corridor devront présenter un accès à double écartement afin de garantir le trafic via écartement standard au sein du corridor et via écartement ibérique pour la Péninsule. Il sera donc nécessaire d'installer une troisième voie sur ces tracés afin d'atteindre cet objectif.

Dans les ports de Castellon et Sagunto, de nouveaux accès sont par ailleurs étudiés.

Nouvel Accès Ferroviaire Sud au Port de Castellon :

Le Ministère rédige actuellement l'étude informative pour ce nouvel accès ferroviaire dont les démarches administratives sont en cours. L'étude fut en effet soumise au système d'Audience et d'Information Publique en mars 2013. En février 2014, le MAGRAMA demanda d'étendre certains aspects de l'étude d'impact. Ces informations complémentaires ont été remises au MAGRAMA et à d'autres administrations en août 2014 (Région de Valence, entre autres).

Nouvel accès ferroviaire au Port de Sagunto :

La résolution du Secrétaire d'Etat pour l'Environnement du 30 décembre 2013 a été publiée dans le Bulletin Officiel Espagnol le 20 février 2014. Elle comprend la déclaration d'impact environnemental du projet d'Accès Ferroviaire au port de Sagunto.

Le Ministère se charge quant à lui de rédiger le projet constructif.

3.- Terminaux intermodaux

Pour une mise en place efficace du Corridor Med permettant de connecter le réseau ferré de largeur standard au reste du réseau ferré européen, il est également important de prendre en compte les plates-formes logistiques qui permettent l'accumulation de charges, et ainsi en faire un usage optimal.

La Région de Valence (ES) a prévu de développer un réseau de neuf nœuds logistiques qui permettront de relier entièrement le territoire de la Communauté et d'assurer une distribution des marchandises sur le territoire espagnol mais aussi en Europe.

Le réseau se concentre sur deux niveaux de priorité, le premier traitant des Nœuds reliés aux Ports de Castellon, Sagunto, Valence et Alicante, et présentant trois modes de transport (maritime, routier, ferroviaire) qui se situent dans le Corridor Med.

Le second niveau traite quant à lui d'une série de nœuds incluant Vinaroz-Benicarlo, Utiel, La Costera, Villena et la Vega Baja, qui présente deux modes de transport (routier et ferroviaire), autant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Corridor.

En novembre 2013, la Ministre des Transports présenta la « Stratégie Logistique de l'Espagne » qui fait état des 18 lignes d'action prioritaires, dont l'une s'intitule « un élan pour les nouveaux terminaux logistiques prioritaires et stratégiques ».

En ce sens, la Région de Valence (ES) a signé un Protocole de collaboration avec le Ministère des Transports en février 2014 pour la réalisation du réseau d'infrastructures nodales du PITVI 2012-2024, lequel inclut les 4 nœuds reliés aux ports d'intérêt général : Castellon, Sagunto, Valence et Alicante.

Le nœud logistique le plus avancé est pour le moment celui de Fuente de San Luis en parallèle à celui de Valence. La majorité des terrains prévus pour le développement du terminal ferroviaire actuellement à l'étude appartient à la Région de Valence (ES).

Dans cette perspective, le Terminal Intermodal et Logistique de Fuente de San Luis devrait être considéré comme prioritaire au niveau étatique et développé afin d'être opérationnel le plus tôt possible, parallèlement avec la mise en service du Corridor Med.

Le nœud logistique de Valence s'ajoute à la PLV déjà opérationnelle de Riba-Roja.

La situation des trois autres nœuds inclus dans le Protocole est la suivante :

La PLC de Castellon présente un Plan Spécifique de Préservation des Sols. Actuellement, le Ministère des Transports étudie le nouvel accès ferroviaire sud au Port de Castellon. L'étude informative relative au Plan est en cours de développement et le terminal ferroviaire en prévision devra lui être ajouté au tracé.

Le nœud logistique de Sagunto se compose du Parc Sagunt I, du Parc Sagunt II et d'un terminal ferroviaire. Il respecte la norme de préservation des sols. L'Étude Informative du nouvel accès ferroviaire au Port de Sagunto (2014) a obtenu la norme de Déclaration d'Impact Environnemental (DIA), ce qui a permis au Ministère de débiter la rédaction du projet de construction. Une fois le projet bien défini, le terminal ferroviaire pourra se concrétiser davantage.

Le nœud logistique d'Alicante se composait d'un Plan Spécifique de Préservation des Sols approuvé récemment. Il y a cependant eu un recours allant à l'encontre de ce Plan, à la suite duquel la Région de Valence (ES) a fait appel ; elle est actuellement en attente de la décision finale pour ce dossier. Les démarches concernant le Plan Spécifique de Mandat, lequel a déjà été soumis à une consultation publique, sont quant à elles déjà en cours, en dépit de certains aspects qu'il reste à définir. Enfin, la signature récente du « Protocole de collaboration entre le Ministère des Transports et la Région de Valence pour le Développement du réseau d'infrastructures nodales du PITVI 2012-2024 » devrait permettre de créer un groupe de travail dont l'objectif sera de trouver un consensus pour la décision finale concernant le nœud.