



REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL TRANSPORT ET POLITIQUE MARITIME INTEGREE CIM

MALAGA 13 AVRIL 2015

Le groupe de travail transport de la Commission Interméditerranéenne s'est réuni le 13 avril 2015 à Malaga, tirant parti des synergies des sujets traités par le séminaire MarinA-Med « Les ports vers l'accessibilité et le transport maritime durable en Méditerranée » qui s'est tenu le 14 avril.

Résumé :

1.- Suivi du développement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

Le groupe a fait le bilan sur la participation des régions dans le processus d'élaboration des plans de travail des corridors du réseau central, l'état actuel de ces derniers et le degré d'acceptation des propositions réalisées par les régions aux troisième et quatrième rapports d'avancements des PT dans les forums ainsi que par le biais du coordinateur de chaque corridor et du Ministère compétent des Etats Membres.

Bien que les résultats aient parfois été inégaux entre les régions et les corridors, il y a un certain degré de satisfaction. Le groupe exprime le besoin de maintenir ce suivi et cette mobilisation afin d'inclure les actions prioritaires des régions qui n'ont pas été satisfaites et ce jusqu'à l'approbation définitive des PT par le biais de la codécision, attendue pour l'été prochain.

Ces actions se concentrent sur la non prise en compte des plateformes logistiques et des tronçons de connexions ferroviaires qui ne sont pas inclus dans le réseau global mais qui sont pourtant indispensables au déploiement efficace des corridors. Elles portent également sur l'inadéquation de la planification dans le temps et du type de promoteur assigné comme par exemple dans le Corridor MED. Enfin, ces actions sont axées sur la faible continuité des corridors terrestres avec les connexions maritimes et par conséquent la perte en termes d'accessibilité et de transport maritime dans divers domaines de la Méditerranée centrale.

Le groupe a convenu d'améliorer la communication à travers des réunions de mise en commun avec la Commission Européenne et certains membres du Parlement européen afin d'obtenir du soutien lors des processus de codécision.

Par rapport aux forums consultatifs des corridors qui vont se tenir de nouveau à partir du second semestre 2015, les régions CIM continueront à participer au suivi des activités sur les plans de travail et les révisions prévues. De plus, elles souhaitent poursuivre l'opportunité de collaboration dans l'organisation des réunions délocalisées du corridor Méditerranéen prévues en 2016, et l'étendre aux autres corridors comme le Scan-Méditerranéen.

Un premier travail déjà mis en marche réside dans l'élaboration d'un nouveau document de synthèse des priorités non prises en compte, afin de les renvoyer aux différents acteurs qui doivent intervenir dans l'approbation définitive des plans de travail ; de même, il a été demandé aux régions CIM de renvoyer au plus vite la documentation, pour celles qui ne l'auraient pas encore fait.

Sur la base de ce document de synthèse, il est possible d'organiser une réunion des régions CIM, avec des représentants de la CE et du PE, avant la codécision sur les PT.

2.- Campagne d'accessibilité de la CRPM 2015

Le groupe transport de la CIM se joint à la mobilisation entreprise par la CRPM pour placer l'accessibilité au centre de l'agenda des transports de l'UE afin de mieux prendre en compte les principes de cohésion territoriale et le transport maritime durable.

L'agenda de cette mobilisation, initiée au bureau politique de la CRPM de Nantes le 27 février, prévoit un séminaire de lancement de la campagne à Marseille le 16 avril, et une conférence sur les Autoroutes de la Mer dans les Îles Baléares le 25 septembre.

Les régions méditerranéennes s'associent à la problématique des zones grises du RTE-T comme elles furent décrites à Nantes et exposent le besoin d'identifier des zones géographiques supplémentaires dans leurs territoires, en plus de celles déjà identifiées dans le PPP CRPM. A cet égard, il est demandé d'inclure à ces zones : la zone centrale des Pyrénées et adriatique-ionienne d'Italie ainsi que l'étude d'autres propositions d'inclusion réalisées par d'autres régions CIM, comme cela est notamment le cas pour la région de Murcie dans les zones interrégionales Murcia-Albacete et Lorca Grenade, et en particulier par rapport aux connexions ferroviaires intérieures.

Le manque d'accessibilité est commun aux espaces régionaux et interrégionaux de par l'inexistence ou l'insuffisance de communication entre tous ou certains modes de transport, tout particulièrement le ferroviaire et l'aéroportuaire si l'on considère les besoins de services aux voyageurs et de fret. Cette insuffisance est aussi présente dans tout ce qui se réfère au transport maritime dû au manque d'attention des RTE-T aux besoins d'infrastructures dans les ports de taille intermédiaire, et aux services de connexion dans les régions insulaires et périphériques.

Le cadre dans lequel se déroule la campagne est opportun. En effet, elle se situe dans un contexte de révision du Livre Blanc sur les Transports, du processus de définition des politiques sur les Autoroutes de la mer (en mars 2016 le coordinateur présentera le plan de travail à la CE) ainsi que sur le transport maritime durable, et enfin de la mise en œuvre d'un cadre régulateur pour la compétitivité et la transparence des ports.

De plus, la révision intermédiaire du RTE-T aura lieu prochainement et par conséquent celle de son instrument financier, le MIE. Celle-ci peut avoir une incidence sur les critères de financement des actions menées sur l'accessibilité lors des prochains appels à projets notamment en prenant un tournant favorable à la cohésion territoriale dans les prochains plans de travail des corridors et en considérant plus amplement le développement des connexions maritimes.

Le groupe pense que la campagne est indispensable pour obtenir une vision favorable à l'accessibilité dans la politique de transport de l'UE.

C'est pourquoi le groupe fait part de l'opportunité d'établir une méthodologie commune de soutien à travers une sélection d'indicateurs nécessaires. Celle-ci permettrait de placer la cohésion à la tête des critères de sélection d'aides financières du RTE-T et de promouvoir le développement des AdM ainsi que le potentiel stratégique des ports pour le soutien effectif et permanent aux services maritimes, nécessaire pour la connexion des périphéries entre elles et avec le centre du territoire européen.

Quant aux projets, l'initiative concrète des Autoroutes de la Mer est vivement encouragée, ainsi que celle parallèle au corridor méditerranéen entre l'Espagne et l'Italie décrite dans les annexes du MIE. Aussi, les connexions restantes établies dans le Plan d'Action 2016 pourraient faire l'objet d'une présentation aux prochains appels à projets. A cet égard, le groupe de travail pourra être catalyseur des intérêts des régions et autorités portuaires concernées.

3.- Lancement de la révision intermédiaire du Livre Blanc sur les Transport 2011.

Le groupe a analysé un rapport sur l'approche de la Commission par rapport à la révision du Livre Blanc et les critères évoqués dans la consultation en ligne. Dans cette analyse, le groupe a tenu compte du bilan de réalisation des objectifs de la stratégie du LB à travers la politique de transport développée jusqu'à présent par l'UE et les propositions de la Commission Juncker.

Les conclusions évoquent la nécessité d'une réponse conjointe des régions CIM, qui puisse faire office de soutien à celle de la CRPM et qui décrit les critères d'accessibilité et de cohésion territoriale spécifique du bassin Méditerranéen.

Une région qu'il reste encore à désigner, aura la mission d'élaborer un document de synthèse des propositions réalisées par les différentes régions, suivant la structure de consultation de la CE et exerçant sa représentation au niveau des instances de plus haut niveau.

4.- Déroulement du Séminaire Marina-Med

Le groupe de travail transport, tirant profit des synergies avec le Séminaire MarinA-Med sur l'accessibilité et le transport maritime durable, a eu l'opportunité de connaître les projets développés dans le cadre du programme de coopération MED.

La synergie produite par l'ensemble des projets est très significative pour le développement intégral de la politique maritime du bassin Méditerranéen. Elle a un effet notable sur les travaux que suit et développe le groupe, tant en ce qui concerne les infrastructures que les services de transport :

- Forum Européen du Transport Maritime Durable et les aspects en lien avec l'application de la Directive Soufre,
- La mise en œuvre des aides MIE pour le transport durable de marchandise (art. 32 RTE-T) et autres normes pour la réduction des émissions GES,
- Les nouvelles fonctions des ports de la façade méditerranéenne dans le trafic intercontinental avec l'Europe, dans le but de les doter d'installations capables de répondre à l'augmentation prévue dans les prochaines années pour le trafic de conteneurs,
- Garantir le développement du transport maritime de courte distance avec les pays de l'UE et hors UE dans le bassin méditerranéen grâce à l'impulsion donnée par les AdM et les connexions maritimes,
- Prévision pour le développement de la « ceinture bleue » avec pour objectif un espace maritime unique, des ports intelligents et le suivi environnemental des activités portuaires

Cet évènement de capitalisation et de communication des projets qui traitent de questions ayant un impact sur l'économie maritime est essentiel pour établir des partenariats entre des agents traitant des mêmes questions. De plus, il sert de base à un nombre important de recommandations techniques et politiques ayant un impact sur divers domaines qui influent sur l'économie maritime.

Un nouvel espace de collaboration et de connaissance peut s'ouvrir entre ces projets et le travail de développement que fournit le groupe pour les AdM, le transport intermodal et le transport maritime durable, ainsi que des formules innovantes de financement conjoint. Par exemple pour des projets prioritaires qui favorisent la collaboration publique-privée ou qui se réalisent dans un environnement de voisinage comme celui du projet du Réseau de Transport Euro-méditerranéen soutenu par la Commission et l'Union pour la Méditerranée.

En ce qui concerne le TMD et les AdM, les problématiques liées à l'insularité ont été soulevées, et notamment les difficultés d'accès et de communication rencontrées par ces territoires, et auxquelles sont exposées entre autres les îles Baléares.

Le manque de proposition du RTE-T pour ces territoires empêche l'amélioration de l'accessibilité. En effet, ceux-ci doivent faire face à la difficulté de créer et d'entretenir des lignes régulières, au manque d'aides aux installations pour la connexion entre les ports qui ne sont pas prioritaires, mais également à l'impact sur les coûts produit par l'application croissante de normes de durabilité environnementale imposées au transport maritime. Enfin, elle fait obstacle au déséquilibre total entre les trafics d'entrée et de sortie et à la situation aggravante de la saisonnalité qui pénalise les investissements des navires, de sorte que les coûts externes dépassent même les bénéfices fiscaux des résidents insulaires.

Dans un objectif d'analyse spécifique de ces particularités et afin de pouvoir fournir un soutien suffisant pour l'accessibilité et la cohésion, un nombre important de région du groupe s'accordent sur plusieurs aspects. Premièrement, elles considèrent l'adaptation des connexions maritimes donnant continuité aux corridors du réseau central (sous-corridors maritimes) comme indispensable. Aussi, elles s'entendent sur la nécessité d'un plan pour les AdM, adapté aux volumes et aux spécificités du trafic de ces régions qui assurent l'approvisionnement ainsi que des coûts d'accès raisonnables. Enfin, les régions s'accordent sur le besoin de développer des améliorations pour le transport intermodal avec des investissements dans les ports de petite et moyenne taille.

Dans le cadre de la nouvelle organisation du groupe, une Task-Force sera créée, menée par une région expérimentée, qui pourrait être les Îles Baléares. Celle-ci a pour objectif de capitaliser et communiquer sur les nouvelles approches des TMD et des AdM, d'améliorer l'accessibilité des régions et de développer le potentiel des connexions entre les rives sud et nord de la Méditerranée.

SEMINAIRE « LES PORTS VERS L'ACCESSIBILITE ET LE TRANSPORT MARITIME DURABLE EN MEDITERRANEE »

MALAGA 14 AVRIL 2015

L'évènement organisé conjointement par la Commission Interméditerranéenne de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, la Junta de Andalucía, l'Université et le Port de Malaga, dans le cadre du projet COM&CAP MariA-Med (programme MED 2007-2013), s'est tenu le 14 avril 2015 à l'Institut des Etudes Portuaires de Malaga.

Divers projets maritimes MED ont été présentés (SMART-PORT, Corinthos, TOURMEDASSETS, Med-IAMER, Poseidon et Caimans) exposant plusieurs de leurs résultats préliminaires et recommandations pour le nouveau Programme de Coopération MED (2014-2020) se rapportant à la valeur ajoutée économique des ports, au transport maritime en Méditerranée et dans l'économie européenne ainsi qu'aux aspects de durabilité et d'impacts environnementaux.

Les contributions montrent que les ports sont un élément clé pour les secteurs en développement comme par exemple les énergies bleues (amélioration de l'efficacité énergétique dans les ports et à bord, le développement de meilleures connexions énergétiques) et le Tourisme Durable (connexions aux infrastructures touristiques, l'amélioration de l'image des villes grâce aux activités touristiques plus durables).

Afin de mieux évaluer ces éléments, il semble que l'évaluation des activités portuaires nécessite un meilleur suivi. Par exemple grâce à un découpage dans l'analyse des activités portuaires (et pas seulement les activités des conteneurs), et à des protocoles d'harmonisation de données ou encore en réalisant un contrôle plus exhaustif de la consommation d'énergie et des coûts relatifs. Le suivi peut également être amélioré par le biais du développement de la R&D ainsi que l'échange d'informations pour stimuler l'innovation.

Concernant l'aspect technique, l'accent a été mis sur le fait que le transport maritime en Méditerranée occidentale exerce de hautes pressions environnementales qui proviennent en majeure partie du trafic maritime, des navires de croisière ainsi que de l'activité portuaire des principaux ports commerciaux et de passagers. Quant au trafic de transbordeurs régionaux dans la région de l'Adriatique-Ionienne, il engendre de fortes répercussions notamment à cause des accidents et déversement de pétrole en mer.

Par rapport à la réduction des pressions liée à la pollution atmosphérique, les ports devront s'adapter aux combustibles à faible teneur en soufre ou utiliser des combustibles alternatifs (gaz naturel liquéfié), et/ou améliorer le transport des fluides à travers des tuyauteries reliées aux plateformes ou aux prochains modes de transport auxquels ils sont destinés, afin de réduire les risques liés à la pollution de l'air.

Enfin, au niveau de la politique environnementale, sur le suivi de la qualité de l'air, les projets Med maritimes ont souligné que la concentration de particules ultra fines et nanoparticules ne s'inscrit pas encore dans la politique européenne. Ainsi, les actions futures pourraient inclure les stratégies de réduction d'autres contaminants, comme le NO₂ par son inclusion dans les normes de qualité de l'air.

Une session était également consacrée à analyser d'une part les nouvelles connexions possibles du RTE-T à établir au sein du bassin Méditerranéen afin d'améliorer l'efficacité et la durabilité du transport maritime et d'autre part les instruments financiers disponibles, nécessaires à ces réalisations. Le représentant de l'Union pour la Méditerranée a mis l'accent sur l'importance de lier les RTE-T avec le sud de la Méditerranée.