



Union européenne
Politique régionale

panorama

inforegio

38

Été 2011



Connecter l'Europe

Transport et politique régionale

fr

ÉDITORIAL

Dirk Ahner

3

APERÇU

Un système de transport compétitif et durable pour l'Europe

4-7

INTERVIEWS

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

8-11

LA POLITIQUE RTE-T

Un réseau de transport multimodal pour l'Europe

12-13

SUR LA VOIE D'UN TRANSPORT PLUS PROPRE ET PLUS VERT

AUX QUATRE COINS DE L'EUROPE

Créer de meilleures liaisons avec l'Europe du Sud-Est

Scandria — Rapprocher Baltique et Adriatique

Portugal — Le système de gestion du trafic maritime: un nouveau système intelligent pour le contrôle des navires

L'extension du métro de Sofia ranime le cœur de la ville

De nouvelles infrastructures au port de La Rochelle en réponse à un marché en croissance

Une meilleure autoroute en Slovénie

Une modernisation ferroviaire aux retombées internationales — République tchèque

14-15

16-22

23

TRANSPORT URBAIN

Repenser la mobilité urbaine: l'«Active Travel Network»

24-25

CES LIAISONS QUI DESSINENT L'UNION

26

QUESTIONS RELATIVES AUX RÉGIONS

Résultats de la consultation publique sur le cinquième rapport de cohésion

27

AGENDA

28

FAITES ENTENDRE VOTRE VOIX!

Photographies (pages):

Couverture: © CE

Intérieur: toutes les photos sont © CE, sauf:

Page 10: © a-urba

Page 11: © TransBaltic

Page 17: © port de Rostock/Nordlicht

Page 18: © CCTMC-Centre de contrôle du trafic maritime côtier

Page 19: © Société du métro de Sofia

Page 21: © DARS, compagnie slovène des autoroutes

Page 22: © Filip Hainall, ministère tchèque des transports

Ce magazine est imprimé sur du papier recyclé, en anglais, français et allemand.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Commission européenne.

Le contenu de ce magazine a été finalisé en mai 2011.



Le transport ne se limite pas à un déplacement d'un point à l'autre: il recouvre les réseaux soutenus et développés par les fonds européens afin de contribuer à la croissance économique, au développement durable et à l'accès aux services de première nécessité. Dans cette édition de Panorama, nous en faisons un tour d'horizon complet, du réseau ferroviaire à grande vitesse reliant un pays à l'autre aux systèmes de transport urbain respectueux de l'environnement.

Les actions entreprises au niveau européen ont contribué de façon décisive aux réalisations positives du système de transport européen au cours des dix dernières années. Les Fonds structurels et le Fonds de cohésion représentent une importante source de financement historique destinée à améliorer les liaisons de transport dans les régions à la traîne de l'Union européenne. Les récentes stratégies macrorégionales pour la mer Baltique et le bassin du Danube offrent de nouvelles perspectives de convergence transfrontalière des développements en matière de transport.

Tourné vers l'avenir, le récent Livre blanc sur les transports, «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», annonce un train relativement vaste de nouvelles initiatives politiques. Leur but? Un système de transport plus compétitif et plus intégré qui améliore la mobilité tout en réduisant les émissions à l'horizon 2050. Ces initiatives recouvrent 40 domaines différents nécessaires à la transformation du système de transport européen et relèvent des défis capitaux, tels que la réduction de notre dépendance à l'égard du pétrole, la lutte contre les encombrements et l'amélioration des infrastructures.

Dans cette édition, nos invités s'expriment sur les enseignements tirés, les défis à venir et la manière de stimuler la cohésion économique et territoriale par le biais d'une politique de transport efficace. Une plongée dans le dernier tour d'évaluation de la politique régionale nous montre ce qui a été réalisé à ce jour et ce qui doit encore l'être pour améliorer les réseaux de transport de l'UE. Et afin de découvrir ce que les pays entreprennent sur le terrain, «Aux quatre coins de l'Europe» présente sept projets s'attendant à un vaste éventail de modes de transport.

En mettant l'accent sur des approches intégrées des défis rencontrés par des régions spécifiques, la politique régionale soutient les besoins précis auxquels sont confrontées les communautés sur leur territoire. Une chose est sûre: la réponse régionale à la question de savoir comment le transport peut renforcer la cohésion, stimuler la croissance et devenir plus durable jouera un rôle décisif dans la mise en œuvre des objectifs du Livre blanc.

Bonne lecture!

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Dirk Ahner'.

Dirk Ahner

*Directeur général
Direction générale de la politique régionale
Commission européenne*

UN SYSTÈME DE TRANSPORT COMPÉTITIF ET DURABLE POUR L'EUROPE

Le transport: moteur de croissance, défi environnemental, enjeu international. Le Livre blanc 2011, «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», adopté par la Commission européenne le 28 mars 2011, entend équilibrer ces facteurs et permettre aux régions de l'Europe de rester pleinement et compétitivement intégrées dans l'économie mondiale. Des actions concrètes sont mises en place, parallèlement à l'analyse des mesures déjà prises et des défis à venir. Ces propositions sont particulièrement importantes pour les régions de l'Europe et la politique régionale de l'Union dès lors que des infrastructures de transport durables permettent de renforcer les connexions et favorisent le marché intérieur.

D'autres régions du monde lancent des programmes ambitieux et de grande envergure en matière de modernisation des transports et d'investissement dans les infrastructures; il est crucial que les transports européens continuent à se développer et à investir pour conserver leur position concurrentielle.

Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Livre blanc pour un transport compétitif et durable

L'un des défis majeurs consiste à mettre en place un système de transport intégral dans le cadre de l'engagement affirmé de la Commission en faveur d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, l'UE doit, d'ici 2050, réduire ses émissions de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990. Soixante pour cent de la réduction doit provenir du secteur du transport. Bien que ce dernier soit devenu plus propre, le trafic n'a jamais été aussi important et 96 % de l'énergie consommée est toujours issue de carburants fossiles. Une action tardive ou

des avancées timides vers l'adoption de technologies plus modernes condamneront l'UE à rester à la traîne par rapport aux adeptes de l'innovation.

Si l'accent est clairement mis sur l'innovation technologique, source d'infrastructures et de systèmes plus propres et plus intelligents, le développement des capacités en vue d'aider les citoyens à mettre en œuvre de telles innovations figure également au rang des priorités.

Accroître la mobilité, réduire les émissions

L'impact positif de l'investissement dans les infrastructures de transport sur la croissance économique, ainsi que sur le commerce et la création de richesses, ne fait pas l'ombre d'un doute. Sans réseaux efficaces, les habitants de régions plus éloignées ou de poches géographiquement plus défavorisées risqueraient d'être coupés des services et de l'emploi.

Afin d'équilibrer des exigences qui peuvent paraître divergentes, la Feuille de route définit des moyens de réduire la dépendance du système de transport à l'égard du pétrole sans sacrifier à son efficacité ni compromettre la mobilité. Il s'agit notamment:

- d'améliorer les performances énergétiques des véhicules actuels, tous types et modes de transport confondus;
- de développer et mettre en œuvre des options durables en matière de carburants et de systèmes de propulsion;
- d'optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, en s'attachant à les rendre plus économes en énergie, grâce, par exemple, à de meilleures liaisons entre le rail et le transport fluvial pour le transport de marchandises à longue distance;
- d'utiliser des systèmes de gestion du trafic innovants et des mesures de marché, telles que l'abolition des entraves à la navigation à courte distance.



Une Feuille de route d'action

Au cours des dix dernières années, l'air, la route et, dans une certaine mesure, le rail ont tous contribué à l'ouverture du marché et leur sécurité a été systématiquement améliorée. Le ciel unique européen, qui coordonne la formation et la gestion de l'espace aérien, a également pris son envol. Les passagers possèdent désormais des droits légaux et de nouvelles règles sur les conditions de travail des agents du secteur ont été adoptées.

Les réseaux transeuropéens de transport, RTE-T, ont participé à la cohésion territoriale, à travers, notamment, la stimulation du programme de liaisons ferroviaires à grande vitesse. Enfin, une attention particulière a été accordée à l'amélioration de la performance environnementale du transport.

Dans le cadre de la stratégie Europe 2020, la poursuite du développement du réseau de transport européen devrait s'orienter vers la création d'un système de transport économe en ressources, qui s'appuie sur l'innovation et s'attache aux défis climatiques et environnementaux, ainsi qu'à la cohésion territoriale.

Afin de faire évoluer l'Europe sur une voie répondant aux besoins de cette nouvelle décennie et des suivantes, le Livre blanc 2011 énumère des actions à entreprendre en s'inspirant des réalisations du passé. Voici quelques-unes des idées mises en avant:

Un système de mobilité efficace et intégré

- Un espace européen unique des transports
- Promouvoir des emplois de qualité et de bonnes conditions de travail
- Des transports sûrs
- Agir dans le sens de la sécurité des transports pour sauver des milliers de vies
- Qualité et fiabilité des services

Innover pour l'avenir — Technologies et comportements

- Une stratégie européenne de recherche et d'innovation dans le domaine des transports
- Promouvoir un comportement plus durable
- Pour une mobilité urbaine intégrée

Infrastructures modernes et financement intelligent

- Infrastructures de transport: cohésion territoriale et croissance économique
- Un cadre de financement cohérent
- Rétablir des prix justes et éviter les distorsions

Dimension extérieure

- Promouvoir les objectifs internationaux en matière de changement climatique et l'efficacité énergétique
- Mettre en place un cadre de coopération permettant d'étendre à nos voisins notre politique en matière de transports et d'infrastructures



Les véhicules électriques, un moyen clé pour atteindre les objectifs en matière d'émissions

UN SYSTÈME DE TRANSPORT COMPÉTITIF ET DURABLE POUR L'EUROPE

Des réseaux de transport efficaces stimulent la cohésion territoriale

Les actions entreprises au niveau européen ont contribué de façon décisive aux réalisations positives du système de transport européen au cours des dix dernières années. Les Fonds structurels et le Fonds de cohésion représentent une importante source de financement historique destinée à améliorer les liaisons de transport dans les régions à la traîne de l'Union européenne.

La politique de cohésion encourage activement les actions nationales et régionales axées sur les priorités et la coopération transfrontalière en matière de transport. Les récentes stratégies macrorégionales — la stratégie pour le bassin du Danube et la stratégie pour la région de la mer Baltique — fournissent des cadres renforcés de planification transfrontalière et offrent un potentiel de développement de transport intégré.

L'impact de la crise économique continue de se répercuter à travers l'Union: la hausse du chômage et la baisse des dépenses publiques impliquent plus que jamais la nécessité d'une mobilité à moindre coût, là où les moyens de garantir cette mobilité ne font que se comprimer. Il faut en faire plus avec moins. Les systèmes existants, éprouvés, comme la politique de cohésion, sont idéalement placés pour améliorer la qualité d'un éventail d'actions entreprises dans différents pays et régions, à l'instar du soutien apporté au secteur ferroviaire européen.

L'industrie ferroviaire européenne

«Lorsque les travaux de construction de la première ligne espagnole à grande vitesse ont débuté en 1986, l'Espagne était l'un des pays les plus pauvres de l'Union européenne et l'Andalousie était l'une des régions les plus pauvres de l'Espagne. Cela n'a pas empêché le gouvernement espagnol de décider de construire une liaison ferroviaire à grande vitesse flambant neuve entre sa capitale, Madrid, et la principale ville de la région, Séville, en tirant profit des technologies les plus évoluées. Depuis lors, le pays a connu une croissance phénoménale et l'Andalousie est devenue une région beaucoup plus compétitive que par le passé. Ce développement n'aurait jamais pu avoir lieu sans l'existence d'une politique de cohésion et son impact territorial.»

Qu'est-ce que le RTE-T?

Le réseau transeuropéen de transport, ou RTE-T, constitue la base du trafic de marchandises et le moyen pour les citoyens de circuler librement aux quatre coins de l'Union européenne. Il s'agit d'une politique essentielle, qui rapproche l'ouest et l'est de l'UE et dessine le futur espace européen unique des transports.

Intégration accrue à la lumière d'un plus vaste marché intérieur, décarbonisation du transport, rôle de l'UE dans la lutte mondiale contre le changement climatique: tous ces enjeux exigeaient une révision de la politique lancée en 2009.

Le RTE-T bénéficie du soutien de l'Union au travers du programme RTE-T, ainsi que du Fonds européen de développement régional et du Fonds de cohésion, dès lors qu'une meilleure accessibilité s'impose pour garantir une Europe compétitive et cohésive.

Que couvre-t-il?

D'une manière générale, la contribution de l'UE au transport comprend, pour la période de programmation 2007-2013:

- Routes nationales, régionales, locales et du réseau RTE-T: plus de 41 milliards d'euros;
- Infrastructures ferroviaires dont les réseaux ferroviaires RTE-T et d'autres projets: 24 milliards d'euros;
- Transport urbain: 8,1 milliards d'euros;
- Infrastructures portuaires et voies navigables: 4,3 milliards d'euros;
- Transport multimodal et systèmes intelligents: plus de 3 milliards d'euros;
- Infrastructures aéroportuaires: 1,84 milliard d'euros.



Au-delà du RTE-T

À l'heure actuelle, le RTE-T bénéficie d'environ la moitié des dotations de transport de la politique de cohésion. Les autres priorités portent sur des réseaux nationaux, régionaux et locaux, ainsi que sur un transport urbain propre. La répartition optimale des futures dotations s'annonce un sujet délicat. Il est évident que la pression pesant sur la décarbonisation des systèmes de transport et le soutien ciblé de l'UE aux investissements contribuant formellement aux priorités communes se traduiront par une plus grande attention pour les goulets d'étranglement, les réseaux intelligents et un transport public urbain propre.

Le transport urbain

Les villes sont les moteurs de croissance de leur périphérie. Elles fournissent des services, de l'emploi et des loisirs à leurs régions respectives. Il est essentiel d'intégrer pleinement le système de transport urbain aux services de transport des régions plus vastes. Cependant, les villes sont les premières à souffrir de la congestion et de la pollution atmosphérique et sonore. Un quart des émissions de CO₂ produites par le secteur du transport dans son ensemble résulte de la conduite automobile en ville et 69 % des accidents ont lieu en milieu urbain. Une disparition progressive des véhicules «conventionnels» dans nos villes sera nécessaire si nous voulons atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre et réduire notre dépendance au pétrole.

La volonté accrue d'utiliser des transports en commun engendrera un cercle vertueux pour le transport public, qui, combiné aux actions entreprises pour rendre le vélo et la marche agréables et sûrs, incitera les gens à délaissier leur voiture.

Les citoyens dépendants de leur voiture seront encouragés à utiliser des véhicules plus petits, plus légers et plus spécialisés. De grandes flottes de bus et de taxis, des camions et des camionnettes de livraison plus petits et plus propres: tous doivent annoncer l'arrivée de systèmes de propulsion et de carburants alternatifs, tout en fournissant un banc d'essai pour l'innovation. Les transports en commun peuvent être encouragés par une tarification routière, des systèmes d'imposition transparents et l'introduction de nouvelles technologies.



C'est maintenant qu'il convient d'agir. Comme il faut des années pour concevoir, construire et équiper des infrastructures, et que les trains, avions et navires ont une durée de vie de plusieurs dizaines d'années, les choix que nous faisons aujourd'hui seront déterminants pour les transports de 2050. Nous devons agir à l'échelle européenne pour que la transformation des transports soit bel et bien définie avec nos partenaires, et non décidée à l'extérieur de l'Europe.

Feuille de route pour un espace européen unique des transports —
Livre blanc pour un transport compétitif et durable

MATTHIAS RUETE

Interview du directeur général chargé des transports et de la mobilité, Matthias Ruete

Avant de prendre les rênes des transports et de la mobilité en 2010, Matthias Ruete était directeur général de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne.

Quels sont les principaux enseignements du passé et, à l'horizon 2020, quels principaux défis attendent le secteur du transport ?

Notre plus grand défi sera d'aider le transport à surmonter les contraintes futures sans compromettre son efficacité, tout en maintenant et, bien entendu, en améliorant la compétitivité du secteur.

Ces dix dernières années, l'Europe a beaucoup avancé. Nous avons ouvert les marchés du transport aérien, routier et, en partie, ferroviaire et nous sommes parvenus à améliorer la sécurité de tous les modes de transport. Mais le système n'est pas durable. Ce serait une erreur fatale de négliger ou de retarder les changements nécessaires.

La dépendance à l'égard du pétrole, les encombrements et la réduction des émissions de gaz à effet de serre sont des enjeux immédiats, le dernier n'étant pas le moindre. Nous nous sommes engagés à réduire nos émissions de 80 % d'ici 2050. Le transport devra réduire ses émissions d'au moins 60 % par rapport aux niveaux de 1990 (70 % de moins qu'aujourd'hui). Le Livre blanc adopté par la Commission le 28 mars fait état de ces défis et établit la stratégie qui permettra à l'Union de s'y atteler efficacement.



À votre avis, comment la politique de l'UE en matière de transport peut-elle contribuer à la cohésion économique et territoriale de l'Union ?

Le Livre blanc propose la mise au point d'un réseau «de base» transeuropéen de corridors transportant, aux quatre coins du continent, d'importants volumes consolidés de marchandises et de passagers, en associant efficacité importante et faibles émissions.

Ce réseau garantira l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes et les autres grandes villes, centres économiques, ports, aéroports et principaux points d'entrée frontaliers. Il constituera l'épine dorsale de l'espace européen unique des transports et renforcera la cohésion entre toutes les régions.

Quels sont les grands principes de la stratégie européenne dans le cadre du futur développement du système de transport proposé dans le Livre blanc ?

Les quatre grandes étapes sont :

- un espace européen unique des transports pour faciliter la circulation des citoyens et des marchandises, réduire les coûts et améliorer la durabilité du transport européen;
- de meilleurs liens entre le développement d'innovations technologiques et leur mise en œuvre au moyen d'une politique de recherche intégrée;
- l'aménagement d'infrastructures destinées à maximiser la croissance et à réduire l'impact environnemental;
- la mise en place de liaisons d'infrastructure avec les pays limitrophes pour s'ouvrir aux marchés tiers des services, produits et investissements de transport afin d'en soutenir le développement commercial.

« Notre plus grand défi sera d'aider le transport à surmonter les contraintes futures sans compromettre son efficacité. »

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Coordinateur européen des autoroutes de la mer

À ce jour, Luis Valente de Oliveira a rencontré plus de 400 parties prenantes dans tous les États maritimes de l'UE et a présenté trois rapports d'activités annuels.

Quels sont les principaux enseignements du passé et, à l'horizon 2020, quels principaux défis attendent le secteur du transport?

Le plus grand défi réside dans la coordination des différents modes de transport, le nœud du problème étant de savoir comment acheminer des marchandises d'un point à l'autre de la façon la plus rapide, la plus économique, la plus commode et la moins polluante. Si nous nous limitons à un seul mode, la gamme de réponses est soit rigide en termes de fonctionnalité, soit irrationnelle en termes de coût.

Pour apporter des réponses, nous devons connaître les caractéristiques de chaque mode et les solutions multimodales doivent être la règle.

À votre avis, comment la politique de transport de l'UE peut-elle contribuer à la cohésion économique et territoriale?

Le niveau d'activité d'une région est essentiel pour assurer le bien-être de ses habitants: la production et la consommation vont de pair avec le transport. Pour favoriser le développement et la cohésion, il convient de renforcer les liens entre des régions complémentaires.

Plus de 90% des importations et exportations de l'Union sont expédiées au départ et à destination de ports européens. Une première étape importante consiste donc à garantir les meilleures infrastructures portuaires possible et les liaisons les plus adéquates entre ces ports et leurs voies intérieures.

Pour être économiques, certains modes de transport doivent atteindre un seuil de marchandises. Les choix doivent donc être viables. En concentrant le transport de marchandises sur certains axes, on peut rendre des connexions durables sur le plan économique. Il importe de compresser les coûts et le temps, ce qui ne peut se faire qu'en combinant et en exploitant les points forts de chaque mode de transport. La politique européenne du transport doit aborder tous les modes et les rendre plus cohérents et efficaces.

Quels principaux enseignements avez-vous tirés de votre expérience de coordinateur européen RTE-T pour un projet prioritaire?

Le projet prioritaire des autoroutes de la mer est maintenant bien lancé: les huit projets récemment approuvés couvrent l'espace maritime européen. Ils sont le résultat d'idées discutées aux quatre coins de l'Europe.

L'implication de plusieurs pays dans un projet est un bon moyen de partager les meilleures pratiques et les résultats des études. Ces échanges collectifs donnent lieu à des solutions modulables.

J'ai insisté sur le renforcement des programmes de formation logistique au sein des entreprises, tant pour le personnel que pour les responsables, afin que le transport de marchandises puisse répondre à la complexité logistique que nous connaissons.



« Plus de 90% des importations et exportations de l'Union sont expédiées au départ et à destination de ports européens. »

JEAN-MARC OFFNER

Directeur général de l'agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine

Ingénieur en urbanisme et analyste politique, Jean-Marc Offner est le directeur général de l'agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine, l'a-urba.

Quels sont les principaux enseignements du passé et, à l'horizon 2020, quels principaux défis attendent le secteur du transport?

Depuis des dizaines d'années, la réduction du trafic routier, urbain et interurbain, fait partie des principaux objectifs des politiques de transport public menées dans de nombreux pays de l'Union.

Les transports en commun ne sont pas parvenus à juguler la hausse du trafic et l'un des principaux défis qui attendent le secteur du transport d'ici 2020 sera de proposer un service de transport public adapté à l'évolution des modes de vie: des horaires plus flexibles, des services pratiques et de qualité, et un temps de transport optimal.

À votre avis, comment la politique de transport de l'UE peut-elle contribuer à la cohésion économique et territoriale?

Depuis plusieurs décennies, le développement de réseaux à grande vitesse est un outil privilégié pour rapprocher les territoires européens des différents côtés de la frontière, ce qui favorise une certaine cohésion sociale et économique. Ces efforts doivent être poursuivis.

Il est tout aussi important de ne pas négliger les investissements au niveau régional, qui sont essentiels au bon fonctionnement des zones métropolitaines. Les pouvoirs publics et les gestionnaires de réseau ont souvent été critiqués pour avoir délaissé les infrastructures régionales au profit de lignes à grande vitesse plus rentables. Pour nous, les deux sont essentiels.



Au vu des défis environnementaux, nous devons trouver un bon compromis entre la volonté de créer des réseaux qui desservent toutes les régions et la nécessité de réguler les flux de trafic.

Quel rôle voyez-vous pour le transport dans le cadre d'un développement urbain intégré?

Une coordination accrue entre les politiques de transport et de l'urbanisme est de mise. La préférence doit être donnée à des conurbations plus compactes, qui facilitent les déplacements courts. La solution pourrait résider dans une politique foncière permettant de réserver des terrains, d'anticiper la hausse de la valeur associée à de nouvelles infrastructures et de construire des logements sociaux.

Il devrait être obligatoire d'augmenter la densité des services au-delà de certains seuils minimaux dans les zones les mieux desservies par le transport public, parallèlement à l'application de politiques de stationnement restrictives.

Nous devons aussi doter les organisations urbaines existantes d'un caractère plus durable. Plus particulièrement, nous devons envisager de nouvelles façons d'utiliser la voiture, comme le covoiturage, le partage de voitures ou encore leur intégration au transport public. D'un point de vue environnemental, multiplier le taux d'occupation des voitures et réduire de moitié la durée des trajets seraient des mesures aussi efficaces que l'ensemble des politiques de développement du transport public!

« Depuis des dizaines d'années, la réduction du trafic routier, urbain et interurbain, fait partie des principaux objectifs des politiques de transport public menées dans de nombreux pays de l'Union. »



HORST SAUER

Responsable de la division des affaires européennes, département conjoint de l'aménagement du territoire, Berlin-Brandebourg

À la tête de la division du développement territorial européen du département conjoint de l'aménagement du territoire, Horst Sauer est responsable de l'intégration de la région-capitale de Berlin-Brandebourg dans le développement territorial de l'UE. Il se consacre actuellement à l'impact régional des réseaux RTE-T, notamment dans la région s'étendant de la Scandinavie à la mer Adriatique.

Quels sont les principaux enseignements du passé et, à l'horizon 2020, quels principaux défis attendent le secteur du transport?

Il est devenu de plus en plus évident que l'aménagement de nouvelles infrastructures doit s'accompagner d'un gain économique réel pour la région concernée. Nous collaborons avec plus de 30 partenaires pour faire avancer le corridor Scandria reliant la Scandinavie à l'Adriatique via Berlin. Nous voulons établir de meilleures liaisons entre les centres d'innovation et les régions-capitales le long de ce corridor. Dans cette région d'Europe, le potentiel de croissance régionale est énorme.

Nous nous employons essentiellement à mieux utiliser les infrastructures existantes et à réduire les émissions des modes de transport, plutôt qu'à exiger de nouveaux investissements infrastructurels de grande envergure.



À votre avis, comment la politique de transport de l'UE peut-elle contribuer à la cohésion économique et territoriale?

Le futur réseau de base qui sous-tendra la politique de transport de l'UE répond à l'objectif de relier les principaux nœuds. Ces nœuds, comme celui de la région-capitale allemande de Berlin-Brandebourg, devraient inclure tous les modes de transport et être reliés à d'autres plateformes, par exemple portuaires ou économiques.

La meilleure accessibilité de l'Europe centrale permettra d'augmenter les activités économiques et contribuera ainsi à la cohésion territoriale. Un bon réseau de base profitera aussi aux régions déjà bien reliées aux principales routes de transport.

Comment définiriez-vous un système de bonne gouvernance dans le cadre de la planification des infrastructures de transport?

Pour ma part, j'estime que l'aménagement régional du territoire et la politique régionale doivent être étroitement liés à la planification du transport. Le transport n'est pas une fin en soi: il doit répondre aux besoins des citoyens et des entreprises.

Ici, à Berlin-Brandebourg, nous avons eu des expériences très positives en termes d'aménagement «transfrontalier» — couvrant à la fois la ville de Berlin et le Brandebourg environnant, mais aussi en termes d'harmonisation de l'aménagement du territoire et de la planification des transports. C'est d'autant plus vrai pour les services de transport en commun qui sont coordonnés depuis plus de dix ans par le Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).

« Le transport n'est pas une fin en soi: il doit répondre aux besoins des citoyens et des entreprises. »

UN RÉSEAU DE TRANSPORT MULTIMODAL POUR L'EUROPE

L'Union européenne défend la cause d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T) depuis la signature du traité de Maastricht en 1992. Le RTE-T soutient le développement du marché intérieur de l'UE, renforce la cohésion économique et sociale et relie les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union. Par ailleurs, il rapprochera l'UE de ses voisins et des marchés mondiaux.

Les premières orientations destinées à soutenir les États membres dans le développement du RTE-T ont été adoptées en 1996 par une décision du Parlement européen et du Conseil. Ces orientations ont ensuite été revues en profondeur et mises à jour dans la foulée de l'élargissement de 2004.

Investissements totaux dans le RTE-T à ce jour (1996-2013)	env. 800 milliards d'euros
Sources de financement de l'UE à ce jour*	env. 230 milliards d'euros
Futurs besoins d'investissements (jusqu'en 2020)	env. 550 milliards d'euros

*Programme RTE-T, Fonds de cohésion, FEDER, garanties de prêts et de crédits de la BEI

Le cadre politique du RTE-T se caractérise déjà par quelques succès retentissants, tels que l'axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres ou l'axe routier et ferroviaire Øresund entre le Danemark et la Suède, sans compter la ligne ferroviaire à grande vitesse Madrid-Barcelone, l'aéroport de Malpensa à Milan, la liaison ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer et bien d'autres projets en cours.

Équilibrage pour l'avenir

Forte de l'expérience de ces quinze dernières années, la Commission européenne a entrepris une révision complète de la politique RTE-T et proposé de nouvelles orientations de planification et de mise en œuvre. Ces nouvelles lignes directrices, qui devraient être examinées par le Parlement européen et le Conseil au second semestre 2011, avancent une approche stratégique revue en profondeur, qui s'appuie sur ses forces, comble les lacunes décelées et relève de nouveaux défis.

Jusqu'ici, le développement du RTE-T s'est basé sur une identification et une mise en œuvre progressives de projets prioritaires portés par des États membres à titre individuel,

selon une approche ascendante et au coup par coup. Cette stratégie a permis de définir et d'élaborer d'importants projets à travers le RTE-T, comme illustré précédemment, mais n'a pas donné lieu en tant que telle à un réseau transeuropéen multimodal et pleinement intégré.

Deux réseaux complémentaires

Le nouveau cadre de planification s'articulera autour de deux volets: un réseau global, plus vaste, auquel se superposera un réseau de base, constitué des parties les plus stratégiques du RTE-T.

Le réseau global sera le résultat d'une mise à jour et d'un remaniement de l'actuel RTE-T et inclura les infrastructures pertinentes, existantes ou planifiées, dans les États membres. Le réseau de base, quant à lui, sera constitué des parties du RTE-T qui concentrent les principaux flux de trafic transnational, tant de marchandises que de passagers, et qui assurent la liaison effective entre les régions de l'est et de l'ouest de l'Union, ainsi qu'entre ses régions périphériques et centrales.

Les deux réseaux confondus formeront la base infrastructurelle d'un espace européen unique des transports, ce qui permettra d'établir des liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes, ainsi qu'avec les grands centres économiques et les points d'entrée frontaliers principaux au sein du système de transport européen.

Une planification et un développement coordonnés

La nouvelle politique RTE-T aura pour ambition première de mieux coordonner la planification et le développement du réseau au niveau européen. Elle s'appuiera sur une méthodologie de planification européenne cohérente et transparente, supervisée par la Commission et élaborée en concertation avec les parties prenantes.



Une mise en œuvre coordonnée

En deuxième lieu, la mise en œuvre de la nouvelle politique RTE-T sera, elle aussi, mieux coordonnée. Un certain nombre de corridors, calqués sur le réseau de base, seront définis et mis en place conformément à l'évolution des besoins en termes de capacité. La mise en œuvre globale des corridors sera placée sous l'égide d'un coordinateur européen, tandis que des plans pluriannuels de développement de corridors préciseront, selon un calendrier défini, les principaux investissements à réaliser, ainsi que les améliorations à court terme et à plus petite échelle.

Enfin, cette nouvelle approche stratégique mettra davantage sur la conditionnalité et la coordination de l'engagement financier de l'UE. Le cofinancement de projets sera conditionné à leur objectif de remédier aux liaisons manquantes et aux goulets d'étranglement présents sur le réseau de base et d'assurer une comodalité effective, tout en donnant la priorité aux projets qui offrent la plus grande valeur ajoutée pour l'Europe (par exemple, parachever les liaisons transfrontalières). Parallèlement, un cadre de financement intégré pour le transport permettra une meilleure coordination entre, d'une part, les Fonds de cohésion et structurels et, d'autre part, les objectifs de la politique RTE-T, en vue d'une mise en œuvre plus rapide et plus efficace.

Assurer une multimodalité est indispensable à la survie des régions industrielles.





SUR LA VOIE D'UN TRANSPORT PLUS PROPRE ET PLUS VERT

L'efficacité et la durabilité des ressources doivent être au cœur de la politique européenne en matière de transport, comme le préconisent tant la stratégie Europe 2020 pour la croissance économique que le récent Livre blanc de la Commission sur les transports. La «décarbonisation» du transport — qui implique une réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre produites par le secteur — est dès lors devenue l'une des priorités phare du programme économique et environnemental de l'Union.

La stratégie Europe 2020, qui définit la stratégie économique de l'UE pour les dix années à venir, vise à encourager une croissance intelligente, durable et inclusive. Son objectif est de bâtir une économie à faible intensité de carbone, basée sur le savoir et l'innovation et exploitant plus efficacement les ressources tout en favorisant la cohésion sociale et territoriale.

Le secteur du transport tiendra une place centrale dans l'avenir économique de l'Europe et a donc un rôle majeur à jouer dans la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020. En janvier 2011, la Commission a lancé «Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources», une des initiatives phare de la stratégie Europe 2020. De toute évidence, l'efficacité des ressources doit être le principe directeur de la politique européenne du transport.

Des solutions durables

L'objectif d'un transport plus efficace dans le but de garantir la prospérité de l'Europe à l'avenir est également au centre du nouveau Livre blanc, «Feuille de route pour un espace européen unique des transports», adopté par la Commission le 28 mars 2011.

Ce Livre blanc présente la vision d'un système de transport compétitif, économe en ressources et durable en Europe. La mise en place d'un transport urbain propre et la décarbonisation sont ses priorités.

À la lumière des nouveaux défis et de ceux qui se profilent à l'horizon, le transport doit devenir plus durable. Tout d'abord, le pétrole deviendra une denrée de plus en plus rare et onéreuse dans les décennies à venir puisque son approvisionnement se fait de plus en plus incertain.

Deuxièmement, dans l'objectif de limiter le changement climatique à moins de 2°C, l'UE devra réduire, d'ici 2050, ses émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990. Le secteur du transport devra donc diminuer ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 %.



**Route Laukaantie — construction routière — Jyväskylä, Finlande.
Construction de passages souterrains pour cyclistes et piétons**



Réduire le carbone

Le transport représente une source considérable et croissante d'émissions de gaz à effet de serre et c'est là que le bât blesse. C'est pourquoi ce Livre blanc met l'accent sur la décarbonisation.

À cet égard, il convient de mettre au point et de commercialiser des carburants durables et des véhicules écologiques si l'Europe veut améliorer les performances énergétiques de tous ses véhicules. L'Europe doit remplacer progressivement les sources d'énergie fossile à l'origine du CO₂ par d'autres sources plus respectueuses de l'environnement.

À cette fin, la Commission entend élaborer une stratégie alternative en matière de carburants, qui détournera peu à peu le secteur du transport européen de sa dépendance à l'égard du pétrole pour, enfin, aboutir à une décarbonisation totale.

Pour atteindre les objectifs de l'UE en matière de réduction de gaz à effet de serre, la Commission accorde une attention particulière au transport urbain. Les villes européennes sont nombreuses à souffrir d'encombrements, d'une mauvaise qualité de l'air et de nuisances sonores. Les voitures, poids lourds et bus qui circulent aux quatre coins des zones urbaines de l'Europe représentent environ un quart des émissions de CO₂ du secteur du transport.

La Commission vise la disparition progressive dans les villes des véhicules roulant aux carburants conventionnels, avec une réduction de 50 % en 2030 et 100 % en 2050. Cet objectif devrait considérablement limiter la dépendance de l'Europe au pétrole et contribuer à atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport.

L'utilisation de véhicules particuliers plus petits et plus légers doit également être encouragée. Parallèlement, il convient de redoubler d'efforts pour équiper les taxis, camionnettes de livraison et bus du centre-ville de moteurs et de carburants alternatifs afin de freiner la pollution et les émissions dues au transport urbain.

Des approches intégrées

La Commission souhaite également assister, à l'horizon 2030, au déploiement, dans les principales villes de l'Union, d'une logistique urbaine capable d'atteindre un taux quasi nul d'émissions de gaz à effet de serre. Par l'exploitation de solutions de transport intelligentes, les centres urbains peuvent développer des systèmes d'acheminement efficaces sur le «dernier tronçon».

Des camionnettes à faible émission de carbone, alimentées à l'électricité ou à l'hydrogène, ou encore hybrides, pourraient livrer les marchandises dans les magasins et bureaux situés en ville. Une flotte de véhicules de livraison verts réduirait également la pollution atmosphérique et sonore. En outre, il convient d'encourager davantage les gens à se déplacer en transports en commun, à pied ou à bicyclette.

Une approche intégrée constitue le meilleur moyen de s'attaquer aux défis du transport urbain et de développer des infrastructures et des services de transport. C'est pourquoi les décisions politiques doivent associer le transport à des matières telles que l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la protection de l'environnement, le logement, l'accessibilité, la mobilité et les besoins industriels.

POUR EN SAVOIR PLUS:

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



CRÉER DE MEILLEURES LIAISONS AVEC L'EUROPE DU SUD-EST

Le projet couvre la période 2009-2012

Le soutien du FEDER pour le projet s'élève à 1,7 million d'euros

Budget total: 2,38 millions d'euros

L'Europe du Sud-Est représente une zone de transit cruciale pour l'UE, mais son développement est à la traîne par rapport au reste du continent en raison d'un manque d'investissement et de coopération transnationale. Ces enjeux, entre autres, sont saisis à bras-le-corps par la SEETAC (South East European Transport Axis Cooperation), un projet de trois ans visant à bâtir une coopération plus forte entre les États membres et non-membres de cette région, notamment dans le secteur du transport.

Cofinancé par le programme de coopération transnationale «Europe du Sud-Est», le projet regroupe 17 partenaires (pour la plupart, des ministères nationaux du transport) de neuf pays de la région. À leurs côtés, quatre observateurs, de Bosnie-Herzégovine, Hongrie, République slovaque et Ukraine.

Les infrastructures de transport varient fortement dans la région. Si des pays comme l'Autriche, la Slovénie, la Hongrie et la Croatie, par exemple, peuvent se targuer de posséder de grandes étendues d'autoroutes modernes, nombre de leurs voisins ne peuvent en dire autant. Les liaisons routières et ferroviaires transfrontalières entre les plus petits pays de la région sont souvent insuffisantes, voire inexistantes. Cette situation entrave la libre circulation des marchandises, des services et des citoyens et, en définitive, le développement durable de la région dans son ensemble.

Priorité au RTE-T

«Notre projet est unique en ce sens qu'il réunit les États membres et non-membres de l'UE pour améliorer l'intégration territoriale et les liaisons de transport de la région», explique Carlo Fortuna du Secrétariat de l'Initiative centre-européenne à Trieste, en Italie, chargé de piloter la SEETAC. Il contribue au débat sur les infrastructures de transport pour les pays candidats et candidats potentiels de l'UE, au même titre que l'extension prévue des projets prioritaires du RTE-T (réseau transeuropéen de transport) aux Balkans occidentaux. Carlo Fortuna est persuadé que le projet favorisera également une plus grande cohésion européenne avec l'Europe du Sud-Est.

Une récente collecte de données a permis aux partenaires de constituer une base de données dressant le panorama actuel des réseaux routiers, ferroviaires et maritimes de la région. Dans les mois à venir, ils créeront un modèle de scénarios futurs liés aux projets prioritaires en matière de transport, tels qu'une autoroute reliant Ljubljana à Belgrade.

Lors d'une conférence consacrée au projet, qui a réuni des représentants ministériels de haut niveau à Tirana, en Albanie, en novembre 2010, plusieurs enjeux majeurs ont été abordés, dont la question des investissements, le développement intégré de l'accessibilité de la région et des pistes pour y créer un système de transport intégré à moyen terme, dans la lignée de la stratégie européenne.



Renouvellement des voies et tranchées de la ligne Ljubljana-Maribor

POUR EN SAVOIR PLUS:

- SEETAC: www.seetac.eu
- Programme Europe du Sud-Est (ESE): www.southeast-europe.net
- Initiative centre-européenne: www.ceinet.org

Le corridor Scandria reliant la Scandinavie à la mer Adriatique joue un rôle crucial pour les régions situées le long de cet axe nord-sud. Au-delà des facilités de transport, la plus-value de connexions améliorées est à la fois économique, sociale et environnementale.

«Ce n'est pas uniquement une question de transport», souligne Jürgen Neumüller, responsable du projet Scandria. «Le projet vise à favoriser le développement économique de l'ensemble de la région. Nous voulons jeter des ponts entre le potentiel d'innovation de la Scandinavie et d'autres régions d'Europe centrale comme Berlin, Prague et Vienne et, ainsi, stimuler la croissance.»

Conformément à l'objectif européen d'un «transport plus vert», le projet prévoit également des activités destinées à atteindre les objectifs climatiques. Un exemple concret est l'effort visant à stimuler l'utilisation du biogaz pour le transport de marchandises.

Ce projet couvre la période 2009-2012

Budget total du projet: 3,8 millions d'euros

Contribution du FEDER: 2,8 millions d'euros

Intervention de toutes les parties: la clé de la réussite

Les 19 partenaires du projet, venus d'Allemagne, du Danemark, de Suède, de Finlande et de Norvège, peuvent être répartis en trois groupes: les instituts de recherche, les régions et les infrastructures portuaires. Le principal partenaire est le département conjoint de l'aménagement du territoire de Berlin-Brandebourg.

Si les instituts de recherche apportent la base scientifique nécessaire à la prise de décisions, les régions jouent un rôle plus stratégique. Une grande partie de leur travail consiste à mettre en œuvre des projets d'infrastructure en s'associant à des acteurs tels que les ministères nationaux.

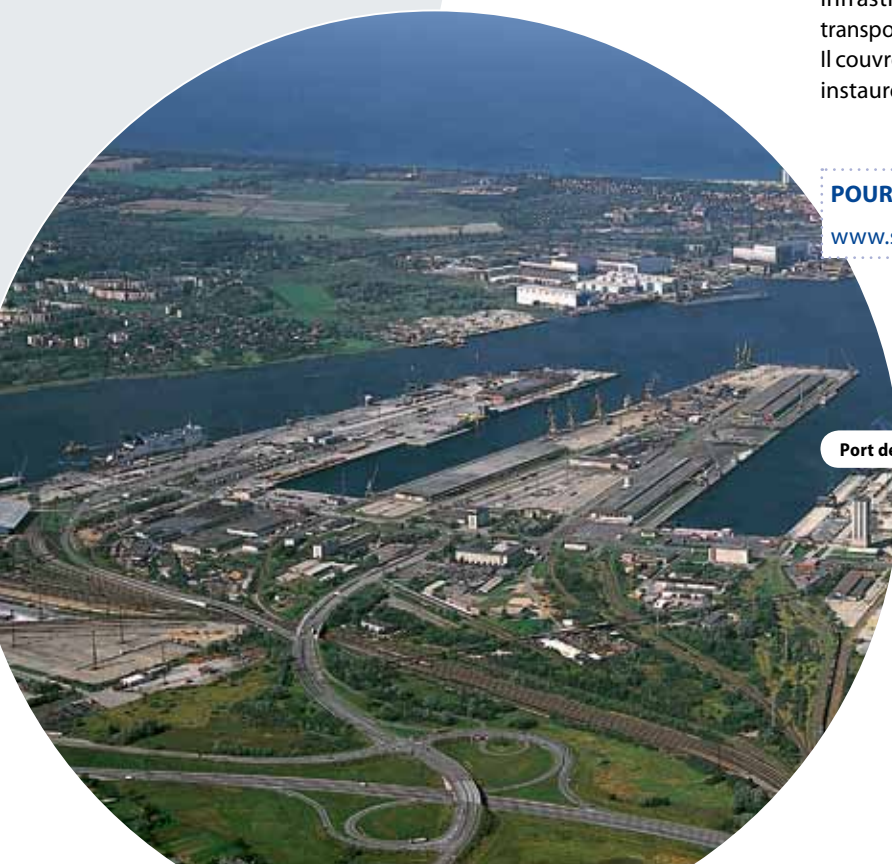
La coopération directe entre les ports de Halmstad (Suède) et de Rostock (Allemagne) se concentre sur la mise au point de nouveaux services. Conséquence: Scandria a également contribué à intégrer la ligne de ferry entre Rostock et Gedser (Danemark) dans le programme européen «Autoroutes de la mer», ce qui a permis de financer la modernisation des infrastructures portuaires et d'acquérir de nouveaux ferries.

Un objectif majeur reste l'implication des entreprises dans la coopération: leurs impératifs à court terme ne facilitent pas leur intégration au concept stratégique à long terme. «Plusieurs ateliers et activités de communication ont été organisés à l'échelle locale afin de les sensibiliser aux bénéfices économiques du projet», signale Jürgen Neumüller.

Le projet Scandria a été mis sur pied en 2009 dans la foulée de la déclaration de Berlin de novembre 2007 préconisant des infrastructures de transport attractives et des modes de transport compétitifs au sein du corridor Scandinavie-Adriatique. Il couvre le nord de la zone, tandis que son homologue, SoNorA, instaure des actions similaires pour la partie sud.

POUR EN SAVOIR PLUS:

www.scandriaproject.eu



Port de Rostock

PORTUGAL — LE SYSTÈME DE GESTION DU TRAFIC MARITIME: UN NOUVEAU SYSTÈME INTELLIGENT POUR LE CONTRÔLE DES NAVIRES

Ce projet a débuté en 2008 et est toujours en cours

Contribution du FEDER: 53 millions d'euros

Cofinancement national: 57 millions d'euros

La longue côte portugaise soulève de nombreux défis au contrôle de la navigation, allant du suivi de la circulation des navires dans des eaux très fréquentées à l'application des normes de sécurité internationales. Désormais, un système informatique de pointe permet aux autorités d'anticiper tous les mouvements et de les compiler dans la base de données nationale du trafic maritime.

La côte et ses plus de 800 kilomètres se trouvent sur un itinéraire stratégique entre les ports d'Europe du Nord et ceux de la Méditerranée et de l'Afrique du Nord. Quelque 70 000 navires sillonnent chaque année ces eaux et 250 à 300 bateaux fréquentent en permanence ces voies navigables, auxquels s'ajoute un nombre similaire d'embarcations de pêche et de plaisance. Solution à la gageure que représente la surveillance de tous ces mouvements, le système de gestion du trafic maritime (*Vessel Traffic System, VTS*) permet d'assurer la sécurité des eaux côtières et de gérer l'encombrement.

Comment fonctionne-t-il?

Depuis janvier 2008, le Centre de contrôle du trafic maritime côtier exploite un système VTS pour contrôler les flux de navigation. Il permet d'identifier pas moins de 300 navires en même temps et d'injecter ces informations dans la base de données nationale du trafic maritime.

Le système comprend également deux dispositifs de séparation du trafic (DST), l'un au cap de Roca et l'autre au cap de Sao Vicente, qui gèrent la congestion en deux endroits proches de la côte réputés pour être des goulets d'étranglement et s'inscrivent dans le cadre du contrôle de la sécurité. Des règles internationales strictes entourent les cargos dangereux, les types de navires, la protection des passagers et les exigences imposées aux bateaux de pêche. Les deux DST sont inclus dans le système obligatoire de compte rendu au large du Portugal (COPREP), en vigueur depuis le 1^{er} juin 2010.

Les meilleurs systèmes pour des bénéfices nationaux

Le système se compose d'un VTS côtier et de cinq VTS portuaires, tous placés sous l'égide de l'Autorité nationale pour le contrôle du trafic maritime.

Parmi leurs avantages, citons:

- la modernisation du Portugal en termes d'offres et de technologies de pointe en matière de navigation;
- la garantie d'un potentiel commercial de ses infrastructures portuaires à l'avenir;
- l'accent mis sur la qualité environnementale des eaux portugaises, à l'aide des informations disponibles via les VTS;
- un contrôle de la côte facilité par l'échange d'informations entre les navires et les autorités côtières. Les mesures de contrôle de la contrebande et de l'immigration illégale font désormais partie du quotidien des services côtiers.

Au niveau international, le Portugal participe désormais pleinement au SafeSeaNet, le système de suivi et d'information maritimes de l'UE. La myriade d'informations compilées par le VTS côtier peut désormais être directement introduite dans SafeSeaNet, ce qui permet au Portugal de recevoir des informations similaires d'autres États membres.

POUR EN SAVOIR PLUS:

http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf

Centre de contrôle du trafic maritime côtier



L'EXTENSION DU MÉTRO DE **SOPIA** RANIME LE CŒUR DE LA VILLE

Ce projet fait partie du programme opérationnel «Transports» pour la Bulgarie 2007-2013

Contribution du FEDER: 157 millions d'euros

Cofinancement national: 139 millions d'euros

La Bulgarie brandit un plan directeur général pour faire front aux problèmes de la congestion et de la pollution automobiles et, plus particulièrement, des projets d'extension du métro de Sofia, dont l'un prévoit la construction du tronçon central manquant au cœur de la ville.

À Sofia, plus de 1,5 million d'habitants, soit près d'un cinquième de la population nationale, s'entassent dans la ville. Le centre historique grouille d'un mélange dense de zones résidentielles et commerciales et l'afflux rapide des dix dernières années a engendré une spirale de congestion et de pollution automobiles. Les résidents sont très dépendants de leur voiture, tandis que bus et trams luttent pour se frayer un passage dans l'espace routier. Après un examen approfondi des solutions de transport, c'est sans l'ombre d'un doute que le métro s'est détaché comme étant la meilleure option pour absorber la masse des déplacements de et vers le centre-ville.

Un meilleur transport insuffle une nouvelle dimension dans le centre

Le nouveau tronçon de ligne entre la jonction routière de Nadejda au nord et le boulevard Cherni Vrah dans la zone résidentielle au sud est un projet phare du programme opérationnel «Transports» pour la Bulgarie 2007-2013.

Il prévoit 6,5 km de voies ferrées desservant sept stations de métro, créant ainsi le tronçon manquant de la Ligne II et reliant des points au nord et au sud de la gare ferroviaire centrale et de la gare des bus centrale. Cinq des stations de métro seront flambant neuves, tandis que les deux stations existantes seront rénovées de fond en comble.

Une vie meilleure dès maintenant

La première phase actuelle marque une étape essentielle dans l'amélioration du quotidien des habitants et des navetteurs. Dans cette partie de la ville, les déplacements par la route sont lents et irritants; la vitesse du trafic s'est effondrée à une moyenne de 8 à 10 km/h et la pollution qui l'accompagne constitue inévitablement une préoccupation majeure.

Une fois cette phase I terminée début 2012, le transport par rail pourrait représenter jusqu'à 25 % des déplacements, ce qui permettrait au trafic routier de retrouver une cadence oscillant entre 40 et 50 km/h. L'impact serait non négligeable, tant sur la pollution atmosphérique que sur la réduction des niveaux de bruit et de vibration.

Un réseau plus rapide et plus intégré pour l'avenir

À l'horizon 2020, la phase II créera un réseau de transport beaucoup plus intégré. Après la connexion entre les gares centrales de train et de bus, la prochaine étape sera d'établir une liaison avec l'aéroport et d'offrir aux voyageurs un système de transport digne du XXI^e siècle.

Les progrès enregistrés à ce stade sont très encourageants. Tous les aspects du projet respectent le calendrier et le budget, preuve de la bonne gestion sous la houlette du programme opérationnel «Transports». Ces résultats contribuent en soi au climat économique positif et ouvrent des perspectives plus larges pour le renouveau urbain du centre-ville.

POUR EN SAVOIR PLUS:

<http://metropolitan.bg/en>



Extension du métro de Sofia: de meilleures conditions de vie pour les habitants et un commerce redynamisé en perspective

DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES AU PORT DE LA ROCHELLE EN RÉPONSE À UN MARCHÉ EN CROISSANCE

Divers projets, de durées différentes, ont contribué au développement du port.

Programme régional d'investissement 2007-2013:
52 millions d'euros

Contribution du FEDER: 12,48 millions d'euros

Cofinancement national: 39,52 millions d'euros

Le Lloyd's of London qualifie le port de La Rochelle de «meilleur port atlantique, capable de gérer des navires d'un poids colossal de 100 000 tonnes». Forte de cette position dominante, La Rochelle poursuit son développement pour répondre à la demande croissante en termes de navigation et de commerce. La nouvelle anse Saint-Marc est achevée et en service et une nouvelle digue est en cours de construction à La Repentie pour créer davantage de capacité.

Les atouts naturels de La Rochelle

Unique port en eau profonde de la côte atlantique, il bénéficie de la protection naturelle d'îles. Il s'agit du principal port français pour le commerce de produits forestiers et agricoles, notamment de céréales, et la demande continue de croître. Son objectif stratégique est d'atteindre d'ici 2015 un débit annuel de 10 millions de tonnes. La planification et le développement de l'extension du port ont débuté en 2000 et devraient se terminer en 2012. Le port sera alors doté d'infrastructures attractives et à la pointe, conformes aux normes environnementales les plus strictes.

Anse Saint-Marc

Terminée et en service depuis mars 2011, l'anse Saint-Marc est spécialement conçue pour les cargaisons en vrac. Sa profondeur permet aux navires les plus lourds de s'y aventurer sans risque. Cette capacité à traiter des chargements d'une telle envergure améliore fortement les perspectives commerciales de l'anse.

La Repentie

Lancés en septembre 2010, les travaux visent à réaliser une nouvelle extension du port en eau profonde de 1,4 km. Complémentairement au développement de Saint-Marc, ce port permettra à La Rochelle de répondre à la demande croissante de chargements de toutes catégories.

L'accent mis sur le développement durable trouve ici tout son sens: dans la mesure du possible, seuls des matériaux locaux ont été utilisés et les vastes quantités de matériaux de fondations nécessaires ont été en grande partie recyclés dans d'autres sites de la région.

Accès par route et par rail

Un autre aspect fondamental des investissements en cours est l'amélioration de l'accès routier et ferroviaire. Le port possède désormais 45 km de réseau ferroviaire qui relie tous les terminaux. Un montant de 4 millions d'euros a été investi dans la capacité ferroviaire, en particulier dans le transport de marchandises. Le développement des infrastructures routières autour de Jeumont, la principale entrée du port, démontre à quel point le port peut être plus attractif et fonctionnel.

Ces investissements massifs destinés à augmenter la capacité et les infrastructures sous-tendent les perspectives de croissance dans la région de Poitou-Charentes. Sur place, en Charente-Maritime, les perspectives d'emplois portuaires ne cessent de croître à l'heure où la région dans son ensemble rêve d'un avenir radieux.

POUR EN SAVOIR PLUS:

<http://www.larochelle.port.fr/fr>

Le «meilleur port atlantique» s'améliore encore. Modernisation du port de La Rochelle



UNE MEILLEURE AUTOROUTE EN SLOVÉNIE

Les projets couvrent la période 2007-2010

Contribution du Fonds de cohésion: 87,2 millions d'euros

Budget total: 219 millions d'euros

Les déplacements routiers entre la Slovénie et la Croatie sont devenus plus faciles depuis les derniers travaux effectués sur les deux derniers tronçons de l'autoroute A2 dans la région de Dolenjska. De près de 15 km, cette nouvelle infrastructure fait gagner le transport sur tous les fronts: vitesse, temps et sécurité aux niveaux local, régional et international.

D'ici 2013, le programme de construction de l'autoroute nationale de Slovénie aura fait souffler un vent de modernité avec l'ajout de quelque 600 km de routes nationales, voies express et autres voiries publiques. L'autoroute A2, longue de 175 km, constitue une partie importante de ce réseau, traversant le pays depuis les Karavanke à la frontière avec l'Autriche jusqu'à Obrezje à la frontière croate, en passant par la capitale Ljubljana.

Une nouvelle infrastructure

Les deux derniers projets concernaient l'A2 à proximité de Novo Mesto, de Pluska à Ponikve (7,6 km) et de Ponikve à Hrastje (7,2 km). Ces tronçons accueillent désormais un trafic qui empruntait auparavant une voie express.

Menés par la compagnie des autoroutes DARS et partiellement financés par le Fonds de cohésion de l'UE, les travaux comprenaient la construction de 20 éléments d'infrastructure, parmi lesquels le tunnel à double voie de Leščevoje, des viaducs à Dole, Ponikve et Trebnje, neuf passages souterrains, un pont autoroutier pour les piétons et quatre pour les véhicules.

La compagnie slovène des autoroutes assure le contrôle du système.

Des avantages déjà tangibles

Les nouveaux tronçons de l'autoroute ont ouvert en juin 2010. Ils devraient principalement bénéficier aux habitants du sud-est de la Slovénie, en stimulant le commerce et le tourisme régionaux, ainsi qu'en raccourcissant les trajets des navetteurs quotidiens vers Ljubljana. La sécurité routière et la capacité ont également été renforcées, tandis que des murs antibruit et d'autres nouvelles infrastructures amélioreront la qualité de l'environnement local.

La nouvelle autoroute améliore également les liaisons de transport vers la Croatie, tout en contribuant à l'achèvement du corridor paneuropéen de transport n° 10, de Salzbourg en Autriche à Thessalonique en Grèce. Elle représente dès lors une extension considérable du réseau RTE-T vers l'Europe centrale et de l'Est, en vue du prochain élargissement de l'UE.

Un autre tronçon (10 km) essentiel de l'autoroute A2 a été inauguré en septembre 2008, entre Vrba et Peračica dans le nord-ouest de la Slovénie, avec l'ouverture de la portion finale de 2,4 km entre Peračica et Podtabor en juin 2011. Ce projet, également cofinancé par l'Union, améliore la circulation du trafic local, national et de transit dans une région bien connue pour ses goulets d'étranglement routiers.

POUR EN SAVOIR PLUS:

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx



UNE MODERNISATION FERROVIAIRE AUX RETOMBÉES INTERNATIONALES EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

Le projet couvre la période 2008-2011

Contribution du Fonds de cohésion: 105 millions d'euros

Budget total: 144,2 millions d'euros

En République tchèque, les voyages en train sont désormais plus rapides, plus confortables et plus sûrs grâce à des améliorations majeures apportées au troisième corridor ferroviaire de transit national est-ouest. La finalisation d'une extension de 32 km au tronçon de ce corridor situé le plus à l'ouest marque un tournant décisif. Elle annonce également l'arrivée de meilleures liaisons ferroviaires vers l'Allemagne, tout en favorisant le plus vaste réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Les travaux ont été effectués entre les villes de Stříbro et de Planá u Mariánských Lázní. Leur objectif était d'élever le réseau ferroviaire et les infrastructures afférentes au niveau des standards européens modernes, tout en améliorant la liaison entre Prague et Pilsen, et Cheb, une ville proche de la frontière tchéco-allemande. En partie financé par l'UE, il est l'un des neuf projets de modernisation du rail opérés le long de l'axe ferroviaire «170».



Une locomotive sur la ligne modernisée, à Stříbro

Des trains plus rapides et plus lourds

À partir de mi-2008, les entrepreneurs ont amélioré la superstructure des voies sur les principales lignes afin de les rendre conformes à une norme internationale d'usage industriel qui permet de supporter des trains roulant à une vitesse de 110 km/h avec une charge à l'essieu de 22,5 tonnes. Ils ont également modernisé les lignes de traction, la télécommunication, les équipements de signalisation, etc. Huit passages à niveau ont été reconstruits ou modifiés.

Ces nouvelles infrastructures permettront aux trains les plus rapides dotés de la technologie pendulaire d'emprunter cette ligne à une vitesse pouvant atteindre 140 km/h, soit une accélération de 50 km/h. Les trajets s'en trouveront réduits, qu'il s'agisse de trains de passagers ou de marchandises, nationaux, internationaux ou de transit, utilisant l'axe ferroviaire Prague-Cheb entre la République tchèque et l'Allemagne. «La valeur du gain de temps pour le transport ferroviaire est ici estimée à plus de 2 millions d'euros par an», se réjouit Filip Hainall, du ministère tchèque des transports.

Une infrastructure aux normes européennes

Grâce à ces plus grandes capacités de charge, les voies peuvent désormais accueillir des conteneurs aux normes internationales, tout en augmentant la fiabilité du transport de marchandises. La préparation des équipements de sécurité et de communication a ouvert la voie à l'installation du dernier système européen de surveillance du trafic ferroviaire/système européen de contrôle des trains.

Avec l'amélioration de la vitesse de déplacement, de la sécurité et du confort sur cette ligne, ce sont tous les habitants de la région et au-delà qui y trouveront leur compte. Ces améliorations devraient aussi encourager le transport et le commerce sur l'axe ferroviaire RTE-T longue distance, reliant Athènes en Grèce à Nuremberg en Allemagne. C'est donc toute l'Union européenne qui profitera de l'investissement dans ce projet.

POUR EN SAVOIR PLUS:

Administration tchèque des infrastructures ferroviaires:
www.szdc.cz

REPENSER LA MOBILITÉ URBAINE: L'«ACTIVE TRAVEL NETWORK»

Revisiter le canevas de la mobilité urbaine pourrait contribuer de façon considérable à la gestion des problèmes de transport et à la réduction de notre dépendance aux carburants fossiles. Compte tenu de la crise économique et de la hausse régulière des prix du pétrole, une telle démarche se révèle même d'une cruelle importance. Le réseau de transport actif «Active Travel Network» a été créé pour réduire l'usage individuel de la voiture dans des villes de petite et moyenne taille en exploitant le potentiel d'un important transfert modal.

S'inscrivant dans le cadre du programme URBACT II, le réseau encourage la marche et le vélo au titre de réels modes de «déplacement actif». Les priorités du réseau sont la gestion de la mobilité et la sensibilisation au déplacement.

Cette sensibilisation est un élément clé du projet. Vu l'existence d'un grand savoir-faire et d'une littérature importante sous la forme de manuels ou de guides de conception consacrés à l'infrastructure et à la planification, le réseau cible sciemment la «dimension douce» de la question:

- favoriser les comportements visés et infléchir les comportements non désirés par des stratégies appropriées combinant mesures d'incitation et de dissuasion;
- le marketing;
- changer les mentalités (parties prenantes) et les comportements (citoyens);
- organiser un transport non motorisé et établir des liaisons avec le transport public;
- développer l'éducation et la formation.

Des défis communs et spécifiques

Dans un premier temps, les partenaires du réseau ont réalisé des audits de déplacement actif — sur la base du modèle d'audit de la politique cyclable (BYPAD) — afin de jeter les bases d'activités d'échange et d'apprentissage, de bilans d'expériences et d'élaboration de plans d'action locaux. Contrairement à d'autres formes d'audits menés par des experts, ces audits ont impliqué trois groupes de parties prenantes: hommes politiques, autorités locales et urbanistiques, ainsi que des utilisateurs qui sont aujourd'hui membres du groupe de soutien local URBACT dans chaque ville partenaire. Ensemble, ils ont défini les fondements du plan d'action, en ce compris ses priorités, les mesures essentielles, les modalités de mise en œuvre et les responsabilités des différents acteurs.

Les partenaires sont confrontés à une série de problèmes identiques, tels qu'un manque de politiques vélo-marche intégrées, les possibilités de remplacer des trajets en voiture courts par la marche ou le vélo et l'absence d'un groupe d'acteurs concernés. Mais ils doivent aussi se mesurer à des défis spécifiques et c'est pourquoi chaque plan d'action local s'attachera à un thème particulier (par exemple, l'impact sur la santé de la directive européenne sur la réduction du bruit).

Le projet est mené par la ville autrichienne de Weiz. Les partenaires sont les villes de Norderstedt (Allemagne), Skanderborg (Danemark), Serres (Grèce), Novare et Riccione (Italie), Radzionkow (Pologne), Sebes (Roumanie), Lugo (Espagne), Ljutomer (Slovénie), ainsi que l'université de Graz (Autriche).

POUR EN SAVOIR PLUS:

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





Les infrastructures de transport sont un important moteur de développement régional. Un réseau de transport efficace est essentiel pour arriver à une croissance économique durable et à un équilibre territorial. Les régions à la traîne doivent affronter des problèmes de développement économique dus en partie à des systèmes de transport inadéquats et de mauvaises liaisons avec les autres régions des pays concernés, ainsi qu'avec d'autres régions de l'Union. Ce n'est pas un hasard si la plupart des régions de l'Objectif 1 de l'UE-15 sont situées en périphérie de l'Union, loin des centres d'activité économique nationaux et européens.

Les Fonds structurels et de cohésion constituent une importante source de financement historique des investissements nécessaires à la réduction des déséquilibres dont souffrent les infrastructures de transport dans les régions de l'UE à la traîne. Malgré les investissements massifs consentis dans les régions de l'Objectif 1 lors des précédentes périodes de programmation, des disparités majeures subsistaient à travers l'UE au début de la période 2000-2006, tant au niveau de la rapidité de déplacement entre régions qu'au niveau des connexions efficaces au sein des régions.

Les problèmes des pays de l'UE-12 étaient même encore plus urgents. Le transport ne pêchait pas tant par des ruptures de réseau, mais par l'état des routes et des lignes ferroviaires. Les temps de déplacement étaient généralement beaucoup plus longs, à la fois parce que de nombreuses routes et voies ferrées devaient être réparées de toute urgence après des années de négligence et parce qu'elles n'étaient pas conçues pour supporter les volumes de trafic actuels.

Cibler les financements pour stimuler la durabilité

La politique de cohésion a amélioré le réseau routier de l'UE ainsi que la qualité de l'infrastructure ferroviaire, de même qu'elle a allégé les contraintes de capacité des principales infrastructures portuaires et aéroportuaires. Elle a ainsi contribué au développement économique dans les régions bénéficiaires. Cependant, la priorité donnée aux projets routiers au cours de la période 2000-2006 n'a pas facilité le transfert modal qui demeure un enjeu de taille pour la durabilité environnementale, tout comme elle a négligé, entre autres, le problème des encombrements découlant de la croissance du trafic routier.

Bien que l'UE-12 devra continuer à améliorer son réseau routier existant conformément aux normes européennes, les investissements dans le transport devraient s'attacher de plus en plus à des solutions de transport durables, tant au niveau national que régional. Ces investissements devront soutenir les principaux objectifs politiques, tels que la réduction du carbone et d'autres émissions du transport routier, le désengorgement du trafic et l'amélioration de la sécurité routière. Ces objectifs devront être soutenus par des investissements ciblés destinés à encourager un transfert modal et, partant, à délaissier la voiture privée et le transport routier de marchandises.

En ce qui concerne le rail et, plus précisément, les lignes à grande vitesse, le rôle des fonds européens doit être examiné et justifié au cas par cas. Ils ne peuvent être attribués qu'aux fins d'encourager le développement régional au-delà des principaux centres desservis. D'autres sources d'investissement sont disponibles pour le développement du réseau ferroviaire stratégique de l'UE (comme le budget RTE-T). En outre, nous avons la preuve qu'un investissement dans le rail traditionnel constitue souvent une solution préférable, dès lors qu'il permet de réaliser le développement régional avec moins d'argent et en moins de temps.

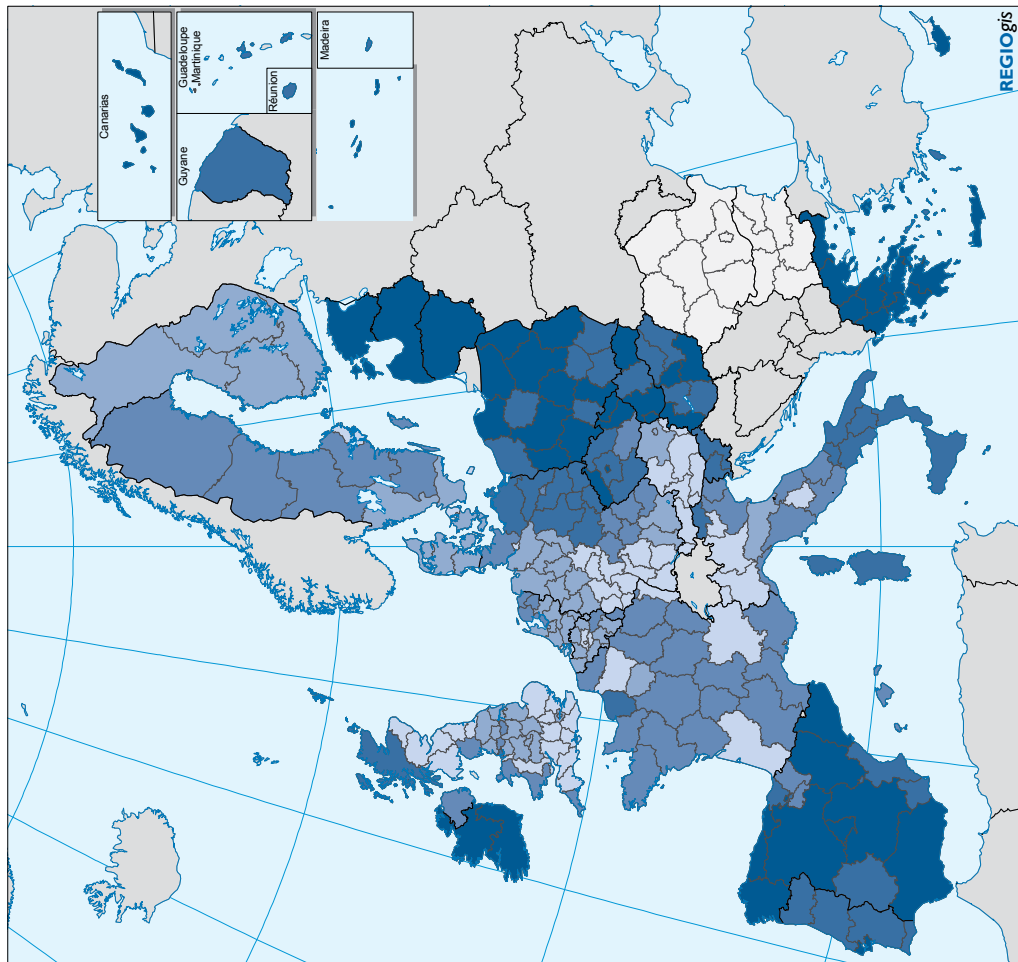
Pour d'autres modes de transport (air et mer), pour lesquels les résultats sont moins clairs, les investissements doivent encourager le développement régional. Le recours aux fonds européens doit être conditionné à d'autres sources de financement disponibles pour ce type d'investissement. Par exemple, la capacité des connexions multimodales pourrait constituer un meilleur investissement que la seule capacité d'un port donné.

Preuves de l'évaluation ex post de 2000-2006

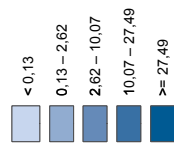
Globalement, quelque 33,8 milliards d'euros ont été investis dans le transport par le FEDER au cours de la période de programmation. Le Fonds de cohésion a libéré 17,2 milliards d'euros.

- Le **FEDER** a cofinancé 13% de toutes les nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse et 24% de l'extension des autoroutes.
- Le **FEDER** a cofinancé 26% des 7 734 km d'autoroute terminés au sein de l'UE-15 et la rénovation de 3 000 km de voies ferrées.
- Le **Fonds de cohésion** a cofinancé 1 281 km de nouvelles routes et 3 176 km de routes reconstruites [un total de **4 457 km de routes** (nouvelles et reconstruites)].
- Le **Fonds de cohésion** a cofinancé 2 010 km de nouvelles voies ferrées et 3 840 km de voies reconstruites [un total de **5 850 km de voies** (nouvelles et reconstruites)].

Investissements de la politique régionale en matière d'infrastructures de transport, 2000-2006



Parts du financement total (en %)

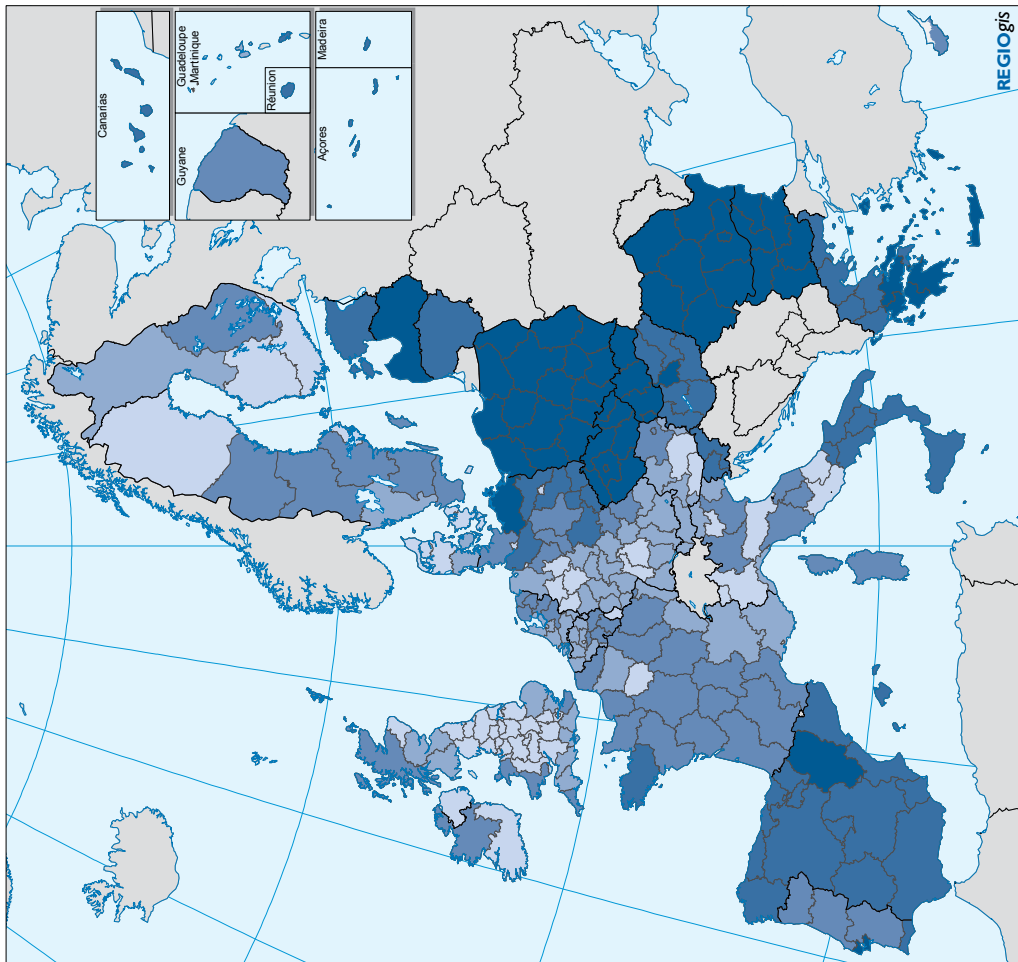


UE-27 = 22,3
Le financement des infrastructures de transport s'élève à quelque 48 milliards d'euros
Source: DG REGIO

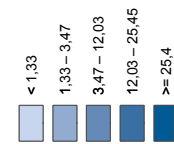


© EuroGeographics/Association for the administrative boundaries

Investissements prévus de la politique régionale en matière d'infrastructures de transport, 2007-2013



Parts du financement total (en %)



UE-27 = 22,0
Le financement des infrastructures de transport s'élève à quelque 76 milliards d'euros
Source: DG REGIO



© EuroGeographics/Association for the administrative boundaries

RÉSULTATS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE CINQUIÈME RAPPORT DE COHÉSION

Avec plus de 444 contributions reçues entre le 12 novembre 2010 et le 31 janvier 2011, la consultation publique sur les conclusions du 5^e rapport de cohésion a été un franc succès et a permis à des centaines de participants d'exprimer leur avis sur l'avenir de la politique de cohésion.

QUI A PARTICIPÉ?

- 26 États membres
- 225 autorités régionales et locales
- 66 partenaires économiques et sociaux
- 37 groupes d'intérêt européens sur des questions territoriales
- 29 organisations de la société civile
- 21 citoyens
- 15 entreprises privées
- 8 institutions académiques et de recherche
- 1 institution européenne
- 9 autres parties prenantes

Renforcer la plus-value de la politique de cohésion

Le rôle de la politique de cohésion dans la promotion des objectifs de la stratégie Europe 2020 a été salué par une écrasante majorité des participants, bien que bon nombre d'entre eux aient souligné la nécessité d'une souplesse pour répondre aux besoins et aux enjeux plus spécifiques.

Les répondants ont également jugé important que le FEDER, le FSE, le Fonds de cohésion, le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) et le Fonds européen pour la pêche (FEP) soient davantage coordonnés.

Bien que l'amélioration nécessaire de la politique de cohésion ait fait l'unanimité, la manière d'y parvenir, par l'introduction du principe de conditionnalité, d'incitants ou d'une réserve de performance, a fait l'objet de vifs débats.

Renforcer la gouvernance

Les résultats indiquent que les participants s'accordent sur la nécessité d'un programme urbain ambitieux, mais aussi de stratégies macrorégionales et de meilleures liaisons entre les

zones urbaines et rurales. Étant donné que de nombreux niveaux de gouvernance et acteurs différents interviennent dans la politique de cohésion, beaucoup de participants ont défendu l'idée d'un renforcement du principe de partenariat en impliquant davantage les partenaires locaux.

Un système de performance rationalisé

La plupart des répondants ont soutenu l'idée de base d'un système d'évaluation des performances simplifié, soutenant un processus d'audit réorganisé, ainsi qu'une plus grande coordination entre les fonds. Ils s'entendaient globalement sur l'extension des règles de dégageant N+2 au moins la première année, à étendre éventuellement à la règle N+3.

L'architecture de la politique de cohésion

Selon la plupart des répondants, le FSE doit être maintenu en l'état, mais des synergies et une plus grande coordination avec le FEDER seraient les bienvenues. Enfin, une majorité des participants a largement souscrit à la création d'une catégorie de régions intermédiaires, en lieu et place de l'actuel régime transitoire dégressif ou progressif.

Les résultats de la consultation publique serviront à alimenter les réflexions sur le cadre législatif post-2013.

POUR EN SAVOIR PLUS:

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5scr/index_fr.cfm



DATES 2011	ÉVÉNEMENT	LIEU
15-16 septembre	Les bénéfices de la coopération transnationale: 13 programmes — 1 objectif: améliorer la qualité de vie dans les régions européennes!	Katowice (PL)
10-13 octobre	Open Days	Bruxelles (BE)
24-26 octobre	Forum de développement de la Baltique et 2 ^e forum annuel des parties prenantes à la stratégie européenne pour la région de la mer Baltique	Gdańsk (PL)
27-28 octobre	Conférence JEREMIE-JESSICA	Varsovie (PL)
24 novembre	Conférence: Approche intégrée du développement — clé d'une Europe intelligente, durable et inclusive	Poznań (PL)
25 novembre	Réunion informelle des ministres	Poznań (PL)
28-29 novembre	Semaine ESPON — Séminaire Espon 2013	Cracovie (PL)

De plus amples informations sur ces événements sont disponibles sous la rubrique Agenda de notre site Inforegio:
http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/index_fr.cfm



Panorama est ouvert à tous les commentaires et questions. Votre avis nous intéresse: n'hésitez pas à nous contacter pour partager votre expérience.

Si vous souhaitez voir aborder des sujets spécifiques de la politique régionale dans les prochaines éditions de l'Inforegio Panorama, veuillez nous contacter à l'adresse:

regio-panorama@ec.europa.eu

KN-LR-11-038-FR-C

1608-3903

© Union européenne, 2011
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Commission européenne, direction générale de la politique régionale
Communication, information et relations avec les pays tiers
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruxelles
Courriel: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_fr.htm

