

Contribution du Gouvernement de la Catalogne à la consultation publique à propos du rapport du Groupe à Haut Niveau sur l'Extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins et la façon d'avancer

L'axe méditerranéen espagnol ferroviaire de marchandises et la viabilité des autoroutes de la mer en Méditerranée

Antécédents

1. Le corridor espagnol de la Méditerranée est stratégique et constitue la principale voie de communication entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe. Il relie les Pyrénées à Barcelone, Tarragone, Valence, Murcia, Almeria, Malaga et Algésiras. Il fait partie du corridor Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale, qui unit le nord et centre de l'Europe au sud de l'Espagne. Son trafic terrestre (routier et ferroviaire) représente 65% du flux total de marchandises traversant la frontière franco-espagnole.

Les autoroutes de ce corridor européen sont souvent saturées, alors que, par ailleurs, l'axe ferroviaire possède un fort potentiel de captation de trafic de marchandises, potentiel qui permettrait une absorption importante des flux routiers.

L'axe méditerranéen ferroviaire est idéal pour le transport ferroviaire et intermodal, et constitue un axe vertébral de trafic intracommunautaire et intercontinental, et ce, tout en respectant la politique européenne de transport. Il relie les principaux ports méditerranéens espagnols qui constituent une porte privilégiée pour le trafic international de l'Europe.

L'examen de la liste des 30 projets prioritaires d'infrastructures de l'Union Européenne, laisse entrevoir que le transport ferroviaire de marchandises dans le corridor méditerranéen n'a pas été assez pris en compte et qu'il n'est pas considéré dans sa totalité comme projet prioritaire du réseau transeuropéen de transport. Bien que conçus pour le trafic mixte, les tronçons prévus s'occupent en priorité du transport de passagers. C'est le cas du Projet prioritaire n°3 (Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe) qui concerne la Catalogne, entre Tarragone, Barcelone et la frontière française et au-delà.

La Catalogne défend la prolongation du projet prioritaire n°3, de Tarragone jusqu'à Algésiras, avec une liaison avec tous les ports intermédiaires, pour créer un axe méditerranéen espagnol ferroviaire de marchandises.

2. Le document du Groupe à Haut Niveau (GHN) dit, dans sa version française:
 - A la page 10: [...] la Commission a établi ... un Groupe à Haut Niveau sur l'extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et

régions voisins' pour considérer *comment mieux relier l'Union Européenne avec ses voisins dans le domaine du transport* [...].

- A la page 10: [...] L'une des tâches principales du Groupe était de sélectionner un nombre limité *d'axes de transport transnationaux reliant mieux l'UE et ses voisins* afin que les efforts puissent être concentrés et permettent aux pays de coopérer à un niveau international [...].
- A la page 26: [...] l'Espagne souligne l'importance du *Couloir Méditerranéen en Espagne pour l'écoulement du fret entre la région du sud-ouest de la Méditerranée et le centre de l'UE* [...].
- A la page 30: [...] Le Groupe a identifié *l'extension des autoroutes de la mer de l'UE à toutes les régions maritimes (les mers Atlantique, Baltique, Barents, Méditerranée, Noire et Caspienne) en tant que priorité pour faciliter le transport entre l'UE et les régions voisines* [...].

Demande d'intégration de l'axe ferroviaire méditerranéen espagnol de marchandises dans les projets prioritaires pour l'extension du réseau transeuropéen de transport de l'UE vers les pays voisins du sud de la Méditerranée

En Méditerranée Occidentale, les autoroutes de la mer devraient servir essentiellement à atteindre deux objectifs principaux : l'interconnexion entre les ports de l'UE et ceux des pays voisins du Maghreb ainsi que l'interconnexion avec les grandes lignes intercontinentales.

Les flux de marchandises entre l'Afrique du nord et les ports de la Méditerranée Occidentale tendront à augmenter, en raison de la croissance du commerce régional et international, de la délocalisation des activités, et également comme conséquence du développement même du "Short Sea Shipping" et des autoroutes de la mer.

La tâche sera plus aisée si les ports comme Barcelone, Tarragone, Valence, Alicante, Almeria ou Algésiras possédaient une liaison convenable avec leur hinterland et s'il existait des options face à la route pour les mouvements de marchandises vers les différents fronts portuaires, en d'autres termes s'ils disposaient d'une ligne ferroviaire spécifique pour marchandises.

Moyennant le document du GHN sur l'extension des principaux axes transeuropéens de transport vers les pays voisins, la CE propose un axe appelé *autoroutes de la mer* qui englobe la Méditerranée Occidentale.

Le document :

- prévoit des liaisons entre le sud de l'Europe et l'Afrique du nord, à travers la future liaison fixe du Déroit de Gibraltar et le centre de l'Espagne, mais aussi grâce aux autoroutes de la mer;
- ne prend pas en considération la connexion du front portuaire du corridor méditerranéen espagnol avec le centre de l'UE et, par conséquent,

- ne facilite pas l'essor de ces autoroutes de la mer et du SSS avec l'Afrique du nord, ni ne reconnaît le rôle important que jouent et continueront de jouer les ports méditerranéens dans le trafic intercontinental avec l'Asie.

Ceci fait que le Gouvernement de la Catalogne défend la nécessité d'un axe ferroviaire de marchandises qui longe la côte méditerranéenne espagnole pour faciliter le trafic intermodal maritime/ferroviaire, pour éviter les problèmes de congestion sur les routes, et enfin pour rendre viables les autoroutes de la mer en Méditerranée. Cet axe côtier offre le tracé le plus direct et le plus capable de générer et de concentrer les volumes de trafic nécessaires à la viabilité des autoroutes de la mer de la zone.

La CE allègue en principe que le document ne reflète que les 30 projets prioritaires déjà définis en son temps pour l'Europe. Comme l'axe méditerranéen espagnol ferroviaire de marchandises n'y est pas inclus, il n'apparaît pas non plus dans la proposition d'extension du réseau.

Mais, nous estimons que les principaux axes européens de transport pour le commerce international ne correspondent pas forcément aux 30 projets prioritaires du réseau transeuropéen.

Nous considérons que le document reflète ainsi un manque de cohérence du fait que pour l'Europe les projets retenus sont basés surtout sur des relations internes européennes, alors que pour les pays du sud les axes considérés sont ceux servant les relations avec leurs pays voisins. Cette incohérence pourrait être levée en définissant les projets européens qui contribuent réellement à l'extension du réseau transeuropéen et à la relation avec les pays tiers. L'axe ferroviaire méditerranéen espagnol de marchandises serait alors clairement un choix à retenir.

La Catalogne propose que le document du GHN modifie le réseau retenu pour le côté européen en redéfinissant les axes et projets qui contribuent au trafic international. Dans le cas de l'Espagne ceci serait possible en prolongeant pour le trafic ferroviaire de marchandises le projet prioritaire n°3 sur l'ensemble de la façade méditerranéenne espagnole.

Conclusion

L'axe ferroviaire méditerranéen de marchandises entre les Pyrénées et Algésiras :

- devra à l'avenir être incorporé comme axe européen prioritaire,
 - devrait être retenu dès maintenant comme axe d'extension du réseau transeuropéen et de relation avec les pays voisins,
- pour répondre au besoin stratégique de l'Europe méditerranéenne et résoudre l'incohérence actuelle entre projets et axes prioritaires européens et besoins d'extension du réseau transeuropéen de transport vers les pays voisins, renforçant ainsi le potentiel réel des autoroutes de la mer prévues.

Réponses aux questions proposées

Question 1 : A votre avis, les 5 axes importants mis en lumière par le rapport du Groupe à Haut Niveau (GHN) représentent-ils bien les axes importants du trafic international et si vous en aviez la possibilité qu'ajouteriez-vous ou supprimeriez-vous et pourquoi?

Les 5 grands axes définis constituent réellement des axes importants pour le trafic avec les pays voisins. Mais, nous estimons que certains d'entre eux ne sont pas suffisamment équilibrés du côté européen pour assurer un trafic de marchandises croissant avec les pays voisins et avec les grandes lignes intercontinentales.

Ainsi nous observons que :

- pour le front portuaire du corridor méditerranéen espagnol la connexion avec les lignes ferroviaires pour marchandises n'est pas bien conçue.
- et que, par conséquent, les autoroutes de la mer et le "Short Sea Shipping" avec l'Afrique du nord ne sont pas suffisamment soutenus, de même que n'est pas pris en considération le rôle essentiel de cette zone et ses ports pour le trafic intercontinental avec l'Asie.

Nous proposons l'inclusion de l'axe méditerranéen espagnol ferroviaire de marchandises comme axe européen pour l'extension du réseau transeuropéen vers les pays voisins.

Question 2 : Le rapport du GHN a souligné un certain nombre de mesures, appelées mesures horizontales. Ces mesures sont-elles les plus importantes et les recommandations du Groupe aident-elles à résoudre les difficultés?

Les recommandations du Groupe contribueront dans une large mesure à résoudre les difficultés existantes. Il serait utile cependant d'établir une priorisation des actions en fonction des concepts et des axes.

Comme priorité, il faudrait :

- Garantir l'interopérabilité des systèmes ferroviaires.
- Assurer l'intermodalité des autoroutes de la mer.

Question 3 : Le financement des infrastructures de transport est un casse-tête. Comment la mise en œuvre de ces axes et des mesures horizontales pourraient-elles être le mieux financé? Quel rôle pourrait y jouer le secteur privé et l'utilisateur?

Il est nécessaire d'établir des plans d'action selon la rentabilité socioéconomique.

Il faut d'abord investir dans les axes et connexions les plus rentables (zones ayant la plus grande demande réelle et potentielle), et offrant les meilleures possibilités de

développement. Il s'agirait par exemple de renforcer les axes ferroviaires existants qui relient les régions industrialisées et les principales zones logistiques, pour assurer un plus grand impact économique et un retour rapide des investissements.

L'axe méditerranéen espagnol ferroviaire pour marchandises pourrait faire l'objet d'un partenariat public-privé (PPP) selon un modèle de concession.

De plus l'octroi de fonds européens devrait privilégier les relations transfrontalières à l'intérieur de l'Europe et avec les pays voisins.

Question 4 : Pour la mise en œuvre et la coordination des recommandations, le rapport appelle à la conclusion d'un protocole d'accord (MoU) ou un traité international. Est-ce que ces instruments peuvent aider à la poursuite des objectifs du Groupe? Si non, comment pourrait-on assurer la mise en œuvre et la coordination des actions?

Pour l'implémentation des recommandations du Groupe, nous considérons nécessaire de créer un Secrétariat pour chaque grand axe ou région, basé sur des organismes ayant de l'expérience et une certaine représentativité dans la région, qui se chargerait de prioriser, coordonner et lancer les actions appropriées.

Il sera important de coordonner ces Secrétariats avec les coordinateurs des principaux projets du réseau transeuropéen, en particulier quand ces projets connectent des pays voisins ou des grandes lignes maritimes.

Question 5 : Le groupe a envisagé l'intégration des protocoles d'accords existants (MoU) dans un cadre cohérent. Faut-il pour cela envisager un traité international ?

Un traité international doit envisager des mécanismes pour son exécution. A l'heure actuelle, cette exécution est difficile à garantir tant sur le plan institutionnel que financier. L'idéal serait de disposer de Mémoires de collaboration pour chacune des sous-régions impliquées et de voir l'évolution de la coopération résultante, afin d'envisager a posteriori un éventuel approfondissement.

Barcelone, le 1er mars 2006