

## **Caractéristiques principales et défis pour le corridor méditerranéen**

Iveta Radicova, coordinatrice du corridor méditerranéen, l'un des neuf corridors du réseau central du RTE-T.

Cet article est le résultat d'une interview réalisée par le CETMO avec Mme Iveta Radicova au début du mois de décembre 2020. Mme Radicova est la coordinatrice du corridor méditerranéen, l'un des neuf corridors du réseau central qui composent le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'objectif est de connaître le rôle des corridors de transport, et plus particulièrement du corridor méditerranéen, lors de perturbations telles que celle vécue lors de la pandémie de COVID-19, les éléments clés pour leur fonctionnement efficace et les défis auxquels ils seront confrontés à moyen et long terme.

### **Le corridor méditerranéen : principaux chiffres et tâches de coordination**

Tout d'abord, Mme Radicova décrit le corridor méditerranéen et son importance pour le territoire.

*« Le corridor méditerranéen est le principal axe est-ouest du réseau RTE-T au sud des Alpes. En termes politiques, il constitue la base d'une liaison de transport interopérable entre les pays d'Europe de l'Ouest et les pays d'Europe centrale. Il offre également à la péninsule ibérique une meilleure connectivité de transport dans le bassin méditerranéen au sens large.*

*Le corridor passe par les régions les plus au sud-ouest de l'Espagne, longe les côtes méditerranéennes de l'Espagne et de la France, traverse les Alpes vers l'est en passant par l'Italie, la Slovénie et la Croatie, et continue à travers la Hongrie jusqu'à sa frontière orientale avec l'Ukraine.*

*Le corridor méditerranéen, qui englobe 18 % de la population de l'UE, génère environ 17 % du PIB de l'UE. Il s'agit d'une contribution considérable.*

*C'est l'un des corridors les plus interconnectés d'Europe, traversé par 7 autres corridors du réseau central. Il compte au total 70 nœuds centraux, dont 12 ports maritimes hautement compétitifs et mondiaux, situés le long du littoral méditerranéen.*

*Avant la pandémie de COVID-19, ce corridor se caractérisait par de forts flux d'échanges transfrontaliers, notamment entre l'Espagne et la France (48 millions de tonnes) et entre la France et l'Italie (44 millions de tonnes), avec une projection annuelle moyenne de croissance supérieure à 2 %.*

*Les ports du corridor du réseau central méditerranéen (CNC) ont traité 490 millions de tonnes de marchandises en 2018 (environ 12 % de toutes les marchandises transitant par les ports de l'UE), dont environ 80 millions de tonnes de trafic de transbordement. Environ 80 %, soit 400 millions de tonnes de marchandises, circulent actuellement entre les ports et le corridor, ce qui en fait le troisième CNC le plus important en termes de trafic maritime.*

*Le trafic portuaire est dynamique, notamment pour les conteneurs. La croissance observée entre 2010 et 2017 dans les ports du corridor méditerranéen est supérieure à la croissance moyenne des ports de la mer du Nord sur la même période.*

*C'est également un corridor qui présente un potentiel important pour stimuler davantage le trafic international de passagers. Il a transporté 81 millions de passagers sur les lignes ferroviaires internationales traversant six pays du corridor en 2015, avec les principaux flux entre les principaux nœuds urbains entre l'Espagne et la France et entre France et l'Italie.*

*Enfin, de grandes parties du corridor traversent des zones sensibles sur le plan environnemental (les Alpes) et des régions touristiques (le littoral). Ce corridor présente un fort potentiel de transfert de la route/l'air vers le chemin de fer, tant pour le fret que pour les passagers, en utilisant mieux le réseau à grande vitesse entre les zones urbaines dynamiques et les lignes ferroviaires conventionnelles/régionales pour le transport de marchandises et de passagers. »*

Le corridor méditerranéen et le reste des corridors RTE-T ont été établis en 2014. Cette année-là, les politiques de transport de l'UE ont également connu une importante adaptation, comme l'explique la coordinatrice du corridor méditerranéen ci-après.

*« La politique de l'UE en matière d'infrastructures de transport a évolué au cours des dernières années. Au début des années 2000, l'ensemble des investissements de l'UE en matière de transport se limitait aux questions transfrontalières dans le cadre de la coopération bilatérale entre les États membres.*

*La politique en matière d'infrastructures de transport n'avait qu'un lien très limité avec les questions horizontales de durabilité, de décarbonisation, d'innovation, de congestion ou de transfert modal. Elle s'est simplement concentrée sur un groupe de projets sélectionnés.*

*2014 a marqué le début d'une nouvelle ère dans la politique européenne en matière d'infrastructures. Neuf corridors du réseau central ont été établis, un système de gouvernance robuste dirigé par des coordinateurs européens a été créé et un plan financier solide pour les investissements en faveur des infrastructures a été mis en place grâce au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).*

*Depuis ce moment, l'adoption du nouveau règlement sur le réseau transeuropéen de transport, qui combine des projets transfrontaliers individuels en de véritables corridors multimodaux, avec des thèmes horizontaux comme la durabilité, le transfert modal, les systèmes de transport intelligents, et une planification claire des investissements de l'UE grâce au MIE et aux autres instruments dont dispose l'UE, nous pouvons penser à une politique en matière d'infrastructures véritablement européenne. »*

Mme Radicova est fière d'avoir été nommée coordinatrice du corridor méditerranéen. Dans l'exercice de cette fonction, elle remplit une double fonction politique et analytique.

*« J'ai été très heureuse lorsque la Commission européenne m'a proposé de devenir l'une des coordinatrices européennes du réseau RTE-T. C'était l'occasion de rejoindre une équipe de personnalités éminentes, qui s'engagent à contribuer à l'amélioration du système de transport européen. » « Compte tenu de mon expérience politique passée, j'échange avec les ministres, les gouvernements régionaux, les gestionnaires d'infrastructures et les citoyens européens sur la planification commune des infrastructures de transport. Des infrastructures qui sont interopérables, qui suppriment des goulets d'étranglement, qui se concentrent sur la dimension transfrontalière et qui accordent une attention adéquate aux moyens de transport les plus respectueux de l'environnement, tels que les chemins de fer, les autoroutes de la mer et les voies navigables intérieures. Au cours de mes échanges avec les parties prenantes, j'appelle constamment à une programmation stable et logique des actions qui mènent à l'achèvement complet du corridor.*

*Du point de vue analytique, je prépare les plans d'action du corridor. Ils consistent en une vue d'ensemble détaillée de l'état de conformité de l'infrastructure du corridor avec les exigences du RTE-T. Le but est de montrer de bons exemples de progrès réalisés, d'informer sur l'état de la modernisation en ce qui concerne les normes clés convenues par le règlement RTE-T, de souligner les défis et les points faibles qui doivent encore être résolus, si nous voulons atteindre la conformité totale du réseau le long du corridor MED d'ici 2030.*

*Mon équipe analyse également la situation socio-économique du corridor et ses flux de transport par le biais d'une étude de marché dédiée au transport. Je m'assure qu'il existe un plan clair des investissements nécessaires sur le corridor pour tous les moyens de transport afin d'atteindre les objectifs de l'UE en 2030. »*

## **La COVID-19 et les corridors de transport**

La COVID-19 a eu un fort impact sur le secteur des transports, mais elle a également permis de tirer des enseignements sur le RTE-T en tant que pierre angulaire des transports. Telle est la vision exprimée par la coordinatrice du corridor méditerranéen.

*« Jusqu'à présent, nous ne connaissons qu'une partie des effets dramatiques de la pandémie sur les personnes et les économies. Le secteur des transports a continué à être fortement touché par les mesures de confinement en Europe et dans le monde.*

*La Commission européenne a réagi rapidement à l'évolution de la pandémie. Le concept de "voies réservées" a été établi dès les premières semaines de la crise afin de mettre en œuvre des mesures uniformes de gestion des frontières pour garantir la disponibilité des biens et des services essentiels.*

*Selon moi, il est important que la pratique commune mise en place à tous les postes-frontière internes concernés utilise le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) comme référence.*

*La crise de la COVID-19 a prouvé l'utilité et la résilience des corridors de transport en Europe construits autour du concept RTE-T. En même temps, elle a démontré la nécessité et la valeur ajoutée d'investir dans une infrastructure de transport véritablement interopérable et sans frontières, fondée sur des normes et des formalités de transport communes.*

*La crise actuelle a confirmé le rôle crucial que les corridors RTE-T peuvent jouer sur l'efficacité et la fonctionnalité de l'ensemble des infrastructures de transport en Europe. Il est évident que nous devons continuer à investir dans des solutions transfrontalières, supprimer les goulets d'étranglement qui subsistent dans les sections nationales du réseau de transport, investir dans des solutions numériques et des systèmes de transport intelligents et prendre des mesures pour décarboniser les transports. »*

### **Avancer dans la multimodalité et l'interopérabilité du corridor méditerranéen**

L'amélioration des connexions transfrontalières était déjà une priorité avant la pandémie de COVID-19, notamment en ce qui concerne la multimodalité et l'interopérabilité, caractéristiques fondamentales des corridors du réseau central RTE-T. Pour cette raison, Mme Radicova a voulu mettre l'accent sur certaines actions qui seront menées dans les sections transfrontalières pour améliorer la connectivité entre les modes, contribuant ainsi à l'exploitation efficace du corridor à moyen et long terme.

*« Le corridor méditerranéen est long d'environ 3 000 km. Nous devons hiérarchiser les investissements et veiller à ce qu'ils ne soient pas fragmentés. Continuité et logique multimodale répondant aux normes les plus strictes caractérisent le corridor. Nous devons résoudre les principaux goulets d'étranglement qui existent entre les différents moyens de transport. Le plus important est l'achèvement des principales liaisons manquantes, notamment les tronçons transfrontaliers. Je pense notamment aux trois tronçons suivants : le tunnel de base Lyon-Turin, la ligne à grande vitesse reliant Barcelone à Montpellier et les connexions entre Trieste-Ljubljana-Zagreb-Budapest jusqu'à la frontière avec l'Ukraine.*

*Le projet Lyon-Turin est le tronçon clé sur lequel repose le fonctionnement optimal de l'ensemble du corridor. Il s'agit de la principale liaison reliant la côte ibérique méditerranéenne à l'Italie et au sud-est de l'Europe. Sans le tunnel de base moderne et les voies d'accès à grande capacité, les flux de trafic à travers la frontière alpine restent limités au transport routier, ce qui affecte cette zone écologiquement sensible. Ils seront également déviés vers d'autres itinéraires (comme Vintimille), provoquant des encombrements inutiles et engendrant des coûts supplémentaires.*

*La modernisation de Trieste/Aurisina et Divača doit être réalisée pour répondre aux normes RTE-T. J'espère que ce tronçon sera achevé du côté italien d'ici 2026. Il en va de même pour le tronçon transfrontalier entre la Slovénie et la Croatie. »*

Outre les tronçons transfrontaliers, les environs des grandes villes peuvent également poser problème en raison de la concentration des flux.

*« Le corridor présente des nœuds urbains dynamiques qui souffrent d'un manque de capacité et dont les périphériques sont encombrés. Par exemple, le trafic ferroviaire régional de passagers a augmenté de 23 % à Lyon entre 2012 et 2017. Une forte croissance de ce type de trafic est également observée autour de Barcelone, Milan, Budapest et d'autres grandes villes. Ce phénomène particulier engendre une pression de plus en plus forte sur les infrastructures dans les nœuds urbains, créant des conflits entre le fret, les trains de voyageurs longue distance et les trains régionaux. »*

L'introduction de normes ferroviaires interopérables représente le principal élément à résoudre dans le corridor méditerranéen pour améliorer la connexion des deux côtés des Pyrénées.

*« Si je regarde spécifiquement la péninsule ibérique, la plupart des investissements en cours et prévus visent à passer à l'écartement UIC, soit en modernisant les lignes existantes, soit en construisant de nouvelles plateformes parallèles dans les tronçons les plus encombrés.*

*Le niveau d'utilisation du tunnel transfrontalier du Perthus n'a pas encore atteint les niveaux attendus, principalement en raison du manque de connectivité à l'écartement UIC des générateurs de trafic et du manque d'interopérabilité (tensions et systèmes de signalisation différents, nombre limité de locomotives adaptées). L'extension de l'écartement UIC vers le sud jusqu'à Algésiras, les investissements actuellement en cours le long du littoral de divers tronçons, et la construction de la liaison manquante entre Montpellier et la fin du tronçon du Perthus sont très importants pour réaliser le potentiel du tunnel.*

*Dans ce contexte, des progrès notables peuvent être observés dans les tronçons entre Barcelone, Valence et Alicante.*

- La deuxième plateforme entre Castellón et Valence est en cours de planification pour augmenter la capacité de la ligne. Les deux futures voies UIC, qui font actuellement l'objet d'études informatives, couvriront les services à grande vitesse, libérant ainsi une capacité supplémentaire pour le trafic de marchandises sur les voies existantes.*
- Le contournement ferroviaire de Vandellos, qui a résolu le goulet d'étranglement causé par le tronçon à voie unique entre Vandellos et Tarragone, est en service depuis début 2020. Il a permis de réduire le temps de trajet entre deux grands nœuds urbains de Valence et de Barcelone.*
- Entre Tarragone et Barcelone, les travaux sont en cours en ce qui concerne l'installation d'un troisième rail dans les voies conventionnelles existantes.*
- La ligne entre Grenade et Almería sera électrifiée et mise à l'écartement UIC d'ici 2025.*

- *En ce qui concerne la ligne Antequera-Algésiras, les travaux préparatoires ont commencé avec l'élaboration du projet d'ingénierie pour la construction des deux sous-stations d'alimentation électrique nécessaires à l'électrification de la ligne.*
- *Enfin, les nouvelles infrastructures sont presque terminées pour la connexion de Murcie au réseau à grande vitesse. »*

Les différentes actions prévues dans le corridor méditerranéen et soutenues par le MIE visent à mettre à la disposition des usagers des options de voyage compétitives.

*« Le corridor méditerranéen a réussi à obtenir des fonds du MIE, surtout si l'on tient compte du taux de surréservation assez important.*

*Entre 2014 et 2018, 147 actions ont été cofinancées par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), ce qui se traduit par 2,9 milliards d'euros de financement du MIE pour un investissement total de 6,3 milliards d'euros. La plus grande part du financement reste allouée au chemin de fer (54 actions, 2,4 milliards d'euros, soit 83 %), suivi des projets visant à rendre le transport routier plus propre et plus sûr (49 actions, 163 millions d'euros) et des projets maritimes (33 actions, 248 millions).*

*En mettant en œuvre la politique du RTE-T, notre objectif est de créer une infrastructure de transport viable et compétitive, offrant des solutions concurrentielles pour certains moyens de transport. Ce n'est qu'à ce moment-là que les acteurs du marché pourront décider de l'offre à retenir, de l'option de voyage à privilégier. »*

## **Les prochains défis du corridor méditerranéen**

Au-delà des conséquences finales de la COVID-19 sur le secteur des transports, il existe certains défis que les politiques en matière de transport ne peuvent ignorer pour garantir la résilience future du secteur, la neutralité climatique étant le plus important d'entre eux, comme l'a souligné la coordinatrice du corridor méditerranéen.

*« Un engagement sérieux en faveur de la neutralité climatique de l'UE implique une réduction de 90 % des émissions du secteur des transports d'ici 2050. Je suis convaincue que la politique du RTE-T est un instrument bénéfique permettant d'atteindre progressivement l'objectif climatique.*

*Le Pacte vert pour l'Europe et ses conséquences, ainsi que la stratégie de l'UE pour une mobilité durable et intelligente qui sera bientôt adoptée (9 décembre 2020), ouvrent la voie aux orientations futures de la politique d'investissement de l'UE en faveur des transports. L'accent est mis sur la décarbonisation des transports, la numérisation, l'innovation, la multimodalité et le passage nécessaire de la route à d'autres moyens de transport plus écologiques.*

*Inévitablement, le plan d'action du corridor suivra les objectifs stratégiques de la Commission européenne. Ils sont nombreux :*

- *Nous devons décarboniser les transports.*
- *Nous devons augmenter la part du chemin de fer dans le transport des personnes et des marchandises.*
- *Nous devons investir dans des solutions de transport qui soient innovantes, efficaces sur le plan énergétique et sûres. »*

Mme Radicova a également indiqué d'autres défis à relever dans un avenir proche, tels que la confluence du trafic dans les zones urbaines et les obstacles administratifs et opérationnels.

*« En outre, il est apparu clairement que le chemin de fer dans les principales zones urbaines est confronté à de sérieux goulets d'étranglement, ce qui entrave le développement et la coexistence efficace du trafic local, régional et international. Une attention particulière doit être accordée aux nœuds urbains qui constituent les points de croisement avec d'autres corridors du réseau central, afin de permettre un flux continu de passagers et de marchandises à grande vitesse. Cela concerne en premier lieu les grands nœuds comme Valence, Madrid, Barcelone, Lyon, Milan, Vérone, Venise et Budapest.*

*Un autre problème est l'existence d'obstacles opérationnels et administratifs qui peuvent avoir un impact négatif sur la rentabilité de l'investissement et sur l'efficacité de l'ensemble du corridor. Les limitations existantes de la longueur des trains, le gabarit de chargement limité, les différentes normes de vitesse, le déploiement de l'ERTMS, la longueur standardisée des voies dans les terminaux rail-route sont les questions les plus urgentes qui devraient être abordées prochainement. »*

Enfin, Mme Radicova a réfléchi à l'importance d'intégrer les avancées technologiques dans l'exploitation du corridor, comme le montrent certains projets déjà financés par le MIE.

*« Au-delà de la matérialisation des composantes géographiques du corridor méditerranéen à l'horizon 2030, je crois que nous devons également veiller à "vivre avec notre temps" et à tirer parti des avancées techniques et technologiques qui sont aujourd'hui accessibles. Les carburants alternatifs, les systèmes de transport intelligents, les guichets uniques, les meilleures connexions multimodales devraient devenir une marque de fabrique du corridor méditerranéen. De nombreux projets allant dans ce sens sont déjà financés par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, un budget de transport de l'UE consacré à la mise en œuvre complète d'un réseau de transport central et complet.*

*Le MIE comprend de nombreux projets qui déploient des infrastructures pour les carburants alternatifs, mettent en œuvre des solutions numériques dans les quatre modes de transport et innovent en matière de STI dans les nœuds urbains. Cette tendance ne disparaîtra pas dans les prochaines perspectives financières de l'UE. »*

