

fr



Union européenne
Politique régionale

inforegio

| N° 18 | Décembre 2005 | **panorama**



**Les transports, un axe moteur
du développement régional**

Sommaire

OPEN DAYS 2005 — L'appel des régions et des villes d'Europe

Un accord sur les perspectives financières 2007-2013 a été la préoccupation majeure exprimée tout au long des débats par les participants aux «Journées portes ouvertes — Semaine européenne des régions et des villes», organisées à Bruxelles du 10 au 13 octobre 2005.

Les transports, un axe moteur du développement régional

Infrastructures de transport: combiner croissance et cohésion en Europe

Indispensables à la croissance économique régionale, les infrastructures de transport ne contribuent toutefois à la cohésion sociale que sous certaines conditions.

Les transports durables, une priorité de la politique européenne

Le soutien aux modes de transport respectueux de l'environnement est l'un des quatre piliers de la stratégie communautaire de développement durable. À terme, découpler croissance des transports et croissance économique est un objectif clé de la politique européenne.

Témoignage: pays du Danube

Le FEDER en action: France, Royaume-Uni, Grèce, Finlande

Témoignage: Interreg III B Europe du Nord-Ouest

Reportage: l'Algarve au carrefour

La modernisation des transports coïncide avec une nouvelle étape socio-économique pour le sud du Portugal.

Témoignage: Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Finlande

Témoignage: Espagne

Fonds de cohésion et ISPA en action

Magdebourg, capitale des bonnes pratiques

La capitale de Saxe-Anhalt a accueilli du 5 au 7 octobre le troisième séminaire «Régions compétitives: définir les bonnes pratiques».

REGIO & réseaux

En ligne

Photos (pages): Commission européenne (1, 4, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 25), ARGE Donauländer (16), SEEDA (18), CCDR (19, 20, 22), AEIDL (15, 20, 21, 23), AGILE (17), Angus Transport Forum (17), Gefyra S.A. (17), URBAN II Helsinki (17), Puerto de Barcelona (24), ZSR (25), National Motorway Co. (25), EIB/BEI (25).

Couverture: Conteneurs en transit dans le port de Belfast (Royaume-Uni).

Ont également collaboré à la rédaction de ce numéro: Adam Abdulwahab, Maurizio Castelletti, Pierre Ergo, Véronique Faure, Manuel Gavira, Jean-Luc Janot, Mario Rodrigues, Maj Theander.

Éditeur responsable: Thierry Daman, CE, direction générale de la politique régionale

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

Le dossier thématique est disponible dans dix-neuf langues de l'Union européenne sur le site internet http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_fr.htm

Les textes de cette publication n'ont pas de valeur légale.

4



7



12



16



17

18



19



23



24



25

26



27

28

À la croisée des chemins du développement régional: les transports

S'il est un secteur étroitement lié à la politique régionale, c'est bien celui des transports. Les infrastructures de transport figurent parmi les aspects les plus visibles de l'intervention du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion. Elles en constituent l'un des principaux postes financiers: quelque 23 milliards d'euros dépensés de 1994 à 1999 et, pour la période 2000-2006, un engagement total de près de 35 milliards d'euros. Cette aide a donné un puissant «tour de manivelle» au démarrage ou au redémarrage économique de nombreuses régions défavorisées ou en reconversion.

Les transports sont, à l'évidence, l'un des axes moteurs de l'activité et de la cohésion économiques, et donc un élément clé de la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi: pas de compétitivité sans réseaux de transport performants. Ils favorisent l'installation d'entreprises, le rayonnement des pôles d'excellence, le tourisme. Ils représentent une dimension tout aussi claire de la cohésion territoriale européenne. Ils constituent un maillon essentiel de la vie sociale, une condition de qualité de la vie et du travail, tant dans les villes et leurs quartiers qu'en zones rurales, dans les régions peu peuplées, montagneuses, insulaires ou ultrapériphériques. Le besoin en transports va beaucoup augmenter au cours des prochaines années, dans le contexte d'une Union élargie à bientôt vingt-sept États membres et de la nouvelle politique de voisinage de l'UE.

Pour autant, l'enjeu n'est pas simplement d'ajouter des kilomètres aux kilomètres. Les transports sont à la croisée des chemins du «développement durable» — sous son triple aspect économique, social et environnemental. Ils doivent s'inscrire dans une approche globale tenant compte de l'impact réel des investissements en termes de création et de maintien d'activités et d'emplois locaux, de développement équilibré et polycentrique du territoire européen, de réduction des nuisances pour l'environnement naturel et humain.

Face à la pollution et à la congestion liées au trafic routier, il y a lieu: de privilégier l'intermodalité, qui combine plusieurs moyens de transport le long d'un même itinéraire en faisant notamment davantage appel aux liaisons ferroviaires; de promouvoir plus largement les transports publics; de favoriser l'économie et la diversification des sources d'énergie; d'encourager les technologies de transport propres — la «mobilité durable» passe aussi par la recherche et le développement et par l'innovation.

Ces défis sont posés tant aux niveaux régional et local qu'à l'échelle européenne, dans le cadre de la politique commune des transports et du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). À cet égard, le Parlement européen et le Conseil ont identifié, en avril 2004, trente projets prioritaires qui, d'ici à 2020, représentent à eux seuls 225 milliards d'euros. Le 20 juillet 2005, la Commission a défini les modalités d'une coordination politique et technique pour la réalisation du RTE-T, qui comprendra la nomination de six coordonnateurs européens et la création d'une agence exécutive. Quant à la politique régionale, elle aura tout son rôle à jouer pour le développement de transports de qualité pendant la période 2007-2013, à travers les objectifs prioritaires proposés par la Commission (convergence, compétitivité régionale et emploi, coopération territoriale), avec les moyens que les enjeux réclament.

La rédaction

OPEN DAYS 2005 — L'appel des régions et des villes d'Europe: «Donnez-nous un accord solide pour la cohésion»

Un accord rapidement — et un bon accord — sur les perspectives financières 2007-2013, telle a été la préoccupation majeure exprimée tout au long des débats, par les participants aux «Journées portes ouvertes — Semaine européenne des régions et des villes», organisées à Bruxelles du 10 au 13 octobre 2005 à l'initiative de la Commission (DG Politique régionale) et du Comité des régions (CdR) avec la collaboration du Parlement européen et de 106 régions et villes de 26 pays.



Pour leur troisième édition, placée sous le mot d'ordre «Ensemble pour la croissance et pour l'emploi dans les régions», les OPEN DAYS ont largement confirmé l'intérêt qu'ils suscitent d'un bout à l'autre de l'Union. Pas moins de 2 500 personnes ont fait leur choix dans le menu de ces journées qui comportait environ 70 ateliers répartis sur quatre thèmes: les trois objectifs prioritaires (convergence, compétitivité régionale et emploi, coopération territoriale) proposés par la Commission pour la période de programmation 2007-2013 ⁽¹⁾ ainsi que la gestion des Fonds et instruments structurels.

Les participants provenaient en majeure partie des autorités et administrations nationales, régionales et locales. Les autres étaient issus des institutions ou associations européennes, réseaux d'échange et de coopération, agences de développement, centres d'étude et bureaux de consultants, universités, instituts de recherche ou de formation, entreprises, organisations socioprofessionnelles, etc., sans oublier plus de 100 représentants des

médias régionaux. Environ un tiers des inscrits venaient des dix nouveaux États membres. De 600 à 1 000 délégués étaient présents aux trois sessions plénières. Parallèlement à ces rencontres bruxelloises, d'autres événements se sont déroulés dans diverses régions et villes de l'Union afin de toucher les citoyens de plus près.

10 octobre: les débats de la session d'ouverture ont tout particulièrement concerné les résultats de la consultation publique, clôturée le 30 septembre, relative aux «orientations stratégiques de la Communauté pour la cohésion 2007-2013», une communication de la Commission présentée en juillet et traçant le profil des futurs programmes de développement régional ⁽²⁾. Ces résultats montrent que les divers acteurs concernés soutiennent largement les orientations proposées et que, des plus de 200 contributions reçues, se dégage un équilibre entre le souci d'une diversification des priorités pour répondre aux besoins des différentes régions et celui d'une concentration des moyens sur les régions les plus défavorisées.

⁽¹⁾ Voir le site Inforegio (à l'adresse: http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/newregl0713_fr.htm).

⁽²⁾ Communication de la Commission (http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/050706osc_fr.pdf). Résultats de la consultation — document de travail (http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/report.pdf).



Intervention de la commissaire Danuta Hübner à la séance de clôture des OPEN DAYS 2005 au Parlement européen

La consultation a aussi permis de recueillir de nombreux commentaires sur des questions telles que la dimension territoriale de la cohésion, le rôle moteur des villes, le développement régional durable ou l'efficacité des partenariats. Les observations seront prises en compte dans la version finale des orientations, après que le Conseil se sera prononcé sur les propositions législatives de la Commission pour la réforme de la politique de cohésion⁽³⁾.

Les moyens d'agir pour une politique de cohésion forte et innovante...

Mais qui dit programmes dit budget. Un cadre financier solide et adapté est en effet indispensable pour permettre aux acteurs du développement régional de préparer et de mettre en œuvre, sans retard préjudiciable, la prochaine génération de programmes à cofinancer par les Fonds structurels et de cohésion à partir de 2007, et de contribuer ainsi à la relance de la croissance et de l'emploi, dans laquelle les régions et villes ont un rôle clé à jouer — au plus près des réalités du terrain et des attentes des citoyens.

Aussi, la commissaire en charge de la politique régionale, M^{me} Danuta Hübner, et le président du Comité des régions, M. Peter Straub, ont d'emblée tous deux mis l'accent sur l'urgence d'un accord des États membres sur les questions financières. Ils ont souligné qu'un retard supplémentaire, après l'échec en juin dernier des discussions du Conseil sur ce point, pourrait affecter la croissance et les perspectives d'emploi dans les régions. «*Nous devons à présent agir*», a insisté M^{me} Hübner: sans un bon accord financier, «*il devient absurde de parler de solidarité, de cohésion et de compétitivité*». Le président de la commission du développement régional du Parlement européen, M. Gerardo Galeote-Quecedo, a renchéri: «*Nous avons besoin d'un accord, non pas simplement d'un quelconque accord mais d'un accord qui garantisse la politique de cohésion.*»

12 octobre: cette deuxième session a coïncidé avec la 61^e assemblée plénière du Comité des régions qui accueillait pour la première fois des observateurs bulgares et roumains. Un débat lancé par M^{me} Hübner sur le thème «*Les régions et les villes, acteurs clés des politiques régionales et de l'agenda de Lisbonne*» a été l'occasion pour les membres du CdR de réitérer leurs inquiétudes quant aux perspectives budgétaires. Rappelant de son côté la position en faveur d'un accord «*réaliste et ambitieux*», prise le 8 juin par le Parlement européen, le président de ce dernier, M. Josep Borrell, a résumé ainsi le sentiment général: «*L'Union ne peut pas se permettre de paralyser des politiques qui sont sa raison d'être et de ne pas tenir des promesses de solidarité faites aux nouveaux États membres [...] Le budget de l'UE est un instrument indispensable pour la mise en pratique de ses politiques et de ses ambitions. Vous, qui représentez les autorités régionales et gérez une partie importante de ces fonds, le savez bien.*»

Parmi les nombreux points à l'ordre du jour de cette session figurait la discussion sur les «*lignes directrices intégrées 2005-2008*», entérinées par le Conseil en juin et destinées à servir de base aux «*programmes nationaux de réforme*» des États membres en faveur de la croissance et de l'emploi, dans le cadre de la stratégie de Lisbonne. Le CdR s'est prononcé pour une mise en œuvre «*totale et décentralisée*» de cette stratégie, demandant par exemple que soit prise en considération la position des autorités locales et régionales dans les phases d'élaboration et d'ajustement des lignes directrices. Plus largement, le CdR réclame la consultation précoce desdites autorités dans l'élaboration des législations européennes.

Au sujet des aides d'État, le CdR a insisté pour que soit évalué le caractère réaliste de leur réduction dans les régions à faible densité de population où les services financés par le secteur public ne sont pas épaulés par un service privé compétitif. D'autres débats ont porté sur le rôle des acteurs régionaux et locaux en matière de formation, sur celui des universités dans la mise en œuvre de «*Lisbonne*», sur la révision en 2005 de la stratégie de Göteborg pour un développement durable, ou encore sur la lutte contre le changement climatique.

⁽³⁾ http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/informat/reg2007_fr.pdf.

... dans toutes les régions et villes de l'Union

Enfin, un avis adopté à l'unanimité par le Comité des régions souligne que, «malgré une forte croissance de la productivité ces dernières années, une croissance plus importante et plus régulière [...] est indispensable si l'on veut réduire les disparités économiques et sociales», dont l'augmentation inquiétante à l'intérieur de certains États membres a été constatée dans le «troisième rapport d'étape sur la cohésion» présenté par la Commission en mai 2005. Constat qui rend d'autant plus importante, pour le CdR, la mise en place d'une politique de cohésion «active» couvrant l'ensemble du territoire européen, y compris les régions prospères, afin de renforcer la croissance et l'emploi. Et on en re-

Jaspers et Jeremie: deux fers au feu pour la cohésion

Deux nouvelles initiatives, Jaspers et Jeremie, ont été présentées conjointement par M^{me} Danuta Hübner, pour la Commission européenne, et par Philippe Maystadt, président de la Banque européenne d'investissement (BEI), aux ministres responsables du développement régional des États membres et des pays candidats réunis en séminaire le 11 octobre à Bruxelles. Jaspers et Jeremie ont ensuite été présentées aux États membres, aux régions et aux experts d'institutions financières internationales (IFI) lors de la conférence «Financer la croissance et la cohésion dans l'UE élargie», organisée le 24 novembre à Bruxelles par la Commission, la présidence du Conseil, la BEI et d'autres IFI.

Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/assistance conjointe aux projets dans les régions européennes) est un service conjoint d'assistance technique de la Commission, de la BEI et de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD). Fourni gratuitement, il est assuré par des experts en analyse technique, économique et financière. Son objectif est d'aider les États membres concernés par le futur objectif «Convergence» à concevoir et à monter de «grands projets» ⁽¹⁾ d'infrastructures de haute qualité, susceptibles d'être cofinancés par le FEDER et le Fonds de cohésion, afin qu'ils puissent être rapidement approuvés par la Commission.

Jeremie (Joint European Resources for Micro to Medium Enterprises/ressources européennes conjointes pour les micro- à moyennes entreprises) est une initiative commune proposée par la Commission et le groupe BEI [BEI et Fonds européen d'investissement (FEI)] pour faciliter l'accès des PME et microentreprises (y compris unipersonnelles) aux possibilités de financement, en permettant aux autorités des États membres de collaborer avec le FEI pour renforcer leurs capacités en matière d'ingénierie financière. L'objectif est de favoriser le développement de ce secteur important en termes d'emploi et d'innovation, mais souvent confronté à des difficultés dans la recherche de financement auprès des sources traditionnelles.

Plus d'informations sur le site: http://europa.eu.int/comm/regional_policy/events/ifi/index_fr.cfm

(1) Au sens du règlement général des Fonds structurels.

vient à ce propos aux préoccupations relatives au cadre législatif et financier de cette politique.

Ces préoccupations, exprimées souvent avec émotion par de nombreux délégués des régions, ont été particulièrement prégnantes lors de la session de clôture des OPEN DAYS. «Il est vital que les chefs d'État ou de gouvernement se mettent d'accord en décembre sur les perspectives financières, sous la présidence britannique. L'accord devra se baser sur la proposition de la Commission, mais être acceptable pour le Parlement européen. [...] Il doit avoir pour fondement les principes de solidarité et une approche pas à pas, tant pour les anciens que pour les nouveaux États membres», a souligné pour sa part M. Galeote-Quecedo.

Et M^{me} Hübner d'insister: «Plus le temps passe et plus je vois monter l'angoisse et la confusion dans nos villes et nos régions. [...] Grâce à la contribution de nombre d'entre vous, nous avons pu mettre sur la table une politique moderne ciblant ses ressources sur la croissance et l'emploi afin de renforcer la compétitivité de l'Union et de rencontrer les attentes des citoyens», mais, sans un accord financier rapide, «une part importante de cet effort sera gâchée.» À son tour, le vice-président du CdR, M. Albert Bore, a mis l'accent sur le besoin d'«une politique de cohésion européenne moderne et basée sur le principe de solidarité, car c'est là l'unique moyen par lequel les citoyens européens peuvent trouver du travail, [...] avoir des idées novatrices et les mettre en commun afin que l'Union se montre compétitive et puisse survivre dans la société mondialisée d'aujourd'hui». À travers toute l'Union, «les autorités régionales et locales sont opposées à la "renationalisation" de la politique de cohésion», at-il ajouté.

Vingt-cinq drapeaux et un avenir

M^{me} Hübner s'est par ailleurs réjouie des résultats du séminaire des ministres responsables du développement régional qui s'est tenu le 11 octobre et où les États membres ont apporté leur ferme soutien aux initiatives Jaspers et Jeremie (voir encadré). La commissaire a également souligné la nécessité, démontrée au cours de ces journées, d'aller vers «davantage de partenariat et de décentralisation. Ces deux éléments sont étroitement liés et sont déjà pris en compte par la Commission dans son approche de la politique de cohésion pour la période 2007-2013». Ils sont une réponse indispensable à la complexité croissante des processus économiques et sociaux dans un monde en évolution rapide. La priorité à donner à l'innovation dans la prochaine génération de programmes de développement en est une autre.

«Le principal message que je retiens de cette semaine», a encore déclaré M^{me} Hübner, «est qu'il est difficile de trouver une autre politique communautaire présentant autant d'intérêt pour les citoyens. [...] L'enthousiasme et l'énergie» manifestés par les participants montrent «que l'Europe a un futur, qu'elle est capable de communiquer avec ses citoyens, que les gens placent leurs espoirs dans l'Union. C'est notre responsabilité conjointe de ne pas décevoir ces attentes.» Un souhait qu'un intervenant a formulé de façon imagée: «J'espère que les vingt-cinq drapeaux qui flottent ici ne vont pas se décolorer, parce que nous n'aurons pas su trouver une solution.»

D'autres informations sur le site du Comité des régions: <http://www.cor.eu.int/fr/index.htm> et sur celui du Parlement européen: http://www.europarl.eu.int/news/expert/documents_presse_par_theme_page/910/default_fr.htm

Infrastructures de transport: combiner croissance et cohésion en Europe

Par Yves Crozet ⁽¹⁾

Indispensables à la croissance économique régionale, les infrastructures de transport ne contribuent toutefois à la cohésion sociale que sous certaines conditions.



Pont sur l'autoroute Bilbao-Santander (Espagne)

Dès sa fondation à la fin des années 50, la Communauté économique européenne a été confrontée à la question des inégalités de niveau de vie entre ses États membres. Les différences de produit intérieur brut (PIB) par habitant étaient à l'époque sensibles entre l'Allemagne et l'Italie, par exemple. Mais elles l'étaient encore plus lorsqu'on comparait les PIB régionaux par habitant: le Bade-Wurtemberg ou l'Île-de-France étaient beaucoup plus riches que les Pouilles ou la Sicile. Cette question cruciale s'est posée de nouveau à chaque élargissement de l'Union européenne. Parmi les nouveaux pays qui ont rejoint progressivement l'Union (Grèce, Espagne, Portugal, Pologne...) se trouvaient, et se trouvent encore, des régions dont le PIB par habitant est plus de quinze fois inférieur à celui des régions les plus riches.

L'un des objectifs de l'Union européenne étant la convergence des niveaux de vie entre les pays membres, il n'était pas possible de s'accommoder de cette situation ou de la laisser se régler par les seuls flux migratoires des zones défavorisées vers les zones dynamiques. Donner aux régions en difficulté la possibilité de connaître une croissance économique significative, et si possible plus rapide que celle des autres régions, est devenu l'une des priorités de l'Union. Dans cette perspective, les infrastructures de transport se sont vu assigner un rôle majeur: concilier croissance économique et cohésion sociale.

S'il ne s'agit pas forcément d'une «mission impossible», il importe toutefois de souligner que le développement des infrastructures n'est pas une panacée. Indispensables pour la croissance économique régionale, les infrastructures de transport ne contribuent à la cohésion sociale que sous certaines conditions.

Croissance et convergence: la double mission des infrastructures de transport

La croissance économique dans les économies de marché n'est pas seulement fondée sur le progrès technique et les gains de productivité qui en découlent. Comme l'ont montré dès l'origine de l'économie politique les grands fondateurs comme Adam Smith et David Ricardo, la division internationale du travail joue aussi un rôle majeur. Même dans un monde sans progrès technique, le rapprochement de zones de production dotées de coûts de production différents est en soi un facteur de gain collectif. L'intuition de ces pionniers a été plus tard confirmée par les travaux des économistes contemporains pour aboutir au fameux théorème dit «HOS» (Heckscher, Ohlin, Samuelson): la libre circulation des biens et services est un substitut pertinent à l'inégale dotation des territoires en facteurs de production. Même si nous avons trop tendance à l'oublier, nous en faisons tous les jours l'expérience. Chaque fois que nous buvons un café ou un thé, chaque fois que nous utilisons notre voiture, nous consommons des produits (produits tropicaux, pétrole) dont la production est quasi absente d'Europe, mais que la division internationale du travail met à notre disposition.

Dans cette perspective, les infrastructures de transport jouent un rôle clé. Ce sont elles qui rendent possible la circulation des marchandises et la connexion des territoires. Les voitures allemandes, les meubles suédois ou les téléphones finlandais sont vendus dans l'ensemble de l'Europe, tout comme les fruits et légumes espagnols et les vêtements italiens. Pour les producteurs, le développement de moyens de transport performants élargit les zones de chalandise, ce qui permet des productions en grande série et,

⁽¹⁾ Professeur de sciences économiques, université Lyon 2, directeur du Laboratoire d'économie des transports (LET), UMR CNRS n° 5593 (<http://www.let.fr>).

donc, la baisse des coûts unitaires. Comme cette dernière est beaucoup plus forte que la hausse concomitante des coûts de transport, le consommateur final est le grand gagnant du système. Il vit désormais dans une économie diversifiée où domine, entre pays européens, l'échange de «petites différences». L'automobiliste allemand peut aussi acheter des voitures espagnoles, et le gastronome français peut se régaler de vins italiens...

La première mission des infrastructures de transport est donc de contribuer à la baisse tendancielle des coûts et à la croissance économique générale qui en découle. Mais leur rôle ne se limite pas à cela, il faut aussi prendre en compte les implications concrètes sur les territoires. L'expérience montre que les centres de production et de consommation ont tendance, pour d'évidentes raisons d'accessibilité, à se rapprocher des infrastructures les plus performantes. Le développement des chemins de fer au XIX^e siècle et celui des autoroutes ou des aéroports au XX^e siècle ont confirmé ce diagnostic: les infrastructures de transport ont un impact sensible sur le développement et la hiérarchisation des territoires. Les régions bien desservies tirent mieux leur épingle du jeu que les zones enclavées. Pour cette raison, le lancement et le financement des infrastructures de transport sont depuis longtemps l'une des missions clés des États. Pour consolider l'unité nationale, ceux-ci ont depuis longtemps pris en charge ou suivi de près la construction de canaux, de voies ferrées ou d'autoroutes afin que les uns et les autres irriguent au mieux le territoire.

L'Union européenne a été confrontée à la même exigence. Comme l'indiquait dès 1977 le rapport MacDougall⁽²⁾, les régions périphériques et peu développées devaient pouvoir disposer d'infrastructures de transport modernes afin d'être connectées aux marchés, tant pour leur approvisionnement que pour l'écoulement des biens produits localement. Le financement des infrastructures de transport est donc devenu l'une des formes clés de la solidarité intracommunautaire. Dans la mesure où la solidarité interpersonnelle est largement restée de la compétence des États membres (assurances sociales, assistance aux plus démunis), la solidarité interrégionale a été le levier utilisé par l'Europe pour favoriser la cohésion sociale par le biais de la convergence des niveaux de vie. Ainsi, des pays comme la Grèce, l'Espagne⁽³⁾ ou le Portugal ont reçu massivement des fonds européens (subventions et prêts de la BEI) pour améliorer leurs réseaux routier et ferroviaire. Il en va de même aujourd'hui, même si c'est dans une moindre mesure, pour les dix nouveaux



Aalborg (Danemark): les aéroports régionaux stimulent le développement économique

États membres, mais aussi pour les pays candidats. L'amélioration et l'interconnexion des réseaux de transport représentent la forme concrète de la solidarité communautaire. En témoignent l'affichage des grands «corridors» européens ou, plus récemment, le rapport Van Miert⁽⁴⁾ qui propose à l'Europe de cofinancer plus de vingt grands projets d'infrastructure, essentiellement à vocation transfrontalière et, donc, internationale.

La cohésion aux prises avec la polarisation

Au vu des raisonnements qui précèdent, le rôle clé économique et social des infrastructures de transport appelle à une relance des programmes de grands travaux. Les projets du rapport Van Miert méritent d'être rapidement mis en œuvre, et les décisions budgétaires et financières qui en découlent doivent être prises. D'où vient alors le sentiment que l'Europe et beaucoup d'États membres semblent hésiter avant de se lancer dans leur réalisation? Quelle est cette petite musique qui nous susurre à l'oreille que les infrastructures de transport ne sont pas une panacée? Que les effets attendus, croissance et cohésion, ne seront pas forcément au rendez-vous? Que des effets pervers, notamment environnementaux, peuvent voir le jour? Ces questions ne doivent pas être passées sous silence ou balayées d'un revers de la main. Elles appellent au contraire un examen attentif, car elles débouchent sur la mise en lumière des conditions du succès de la double mission des infrastructures de transport.

Penchons-nous d'abord sur les interrogations et les doutes qui saisissent les financeurs, publics ou privés, avant le lancement de nouvelles infrastructures de transport.

Le premier doute est technique et économique: les trafics annoncés par les concepteurs du projet seront-ils confirmés après le lancement du projet? Au cours des dernières années, de nombreux exemples ont montré que les prévisions avaient largement péché par optimisme: Eurotunnel, autoroute M1 en Hongrie, voie d'eau Rhin-Main-Danube... autant d'investissements dont les effets n'ont pas été à la hauteur des espérances. Il en résulte une défiance des décideurs à l'égard des risques (coûts réels de construction, trafics effectifs...) et un report de la décision finale, comme dans le cas de la nouvelle liaison ferroviaire entre l'Italie et la France.



Nouveau dépôt ferroviaire à Drogheda (Irlande)

⁽²⁾ Commission européenne, *Report of the Study Group on the Role of Public Finance in European Integration* (MacDougall Report), Bruxelles, 1977.

⁽³⁾ Les aides européennes reçues par l'Espagne dans les années qui ont suivi son adhésion ont représenté, pendant plus d'une décennie, 1 % de son PIB.

⁽⁴⁾ Commission européenne, *Projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2020 — Rapport du groupe à haut niveau*, Bruxelles, 2003 (http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm).

Le deuxième doute est environnemental. En développant les infrastructures, notamment aéroportuaires et autoroutières, ne va-t-on pas inciter au développement d'une mobilité non durable? Lorsque des territoires sensibles sont déjà traversés par une autoroute et une voie ferrée, les riverains s'inquiètent de tout nouveau projet, fût-il un simple élargissement.

Le troisième doute est social et local. Qui profite vraiment des effets bénéfiques d'une nouvelle infrastructure de transport? Les «effets structurants» attendus ne vont-ils pas plutôt être déstructurants? La nouvelle autoroute censée désenclaver une région périphérique ne va-t-elle pas plutôt accélérer le départ des emplois et d'une partie des habitants vers les zones plus développées? La convergence attendue des niveaux de vie se faisant alors essentiellement par la mobilité de la main-d'œuvre, nous éloignant d'une logique de solidarité.

Ces doutes sont légitimes. À l'heure où la population de l'Europe entre dans une phase de quasi-stabilité, au moment où s'imposent les principes du développement durable, les infrastructures de transport ne doivent plus être présentées comme une baguette magique capable de résoudre tous les problèmes. Il doit être clair que certains projets, même fortement soutenus par des groupes de pression de circonstance, doivent être abandonnés ou retardés. Le doute doit être la règle face aux généreuses prévisions de trafic. Pour autant, il ne faudrait pas en conclure que l'Europe n'a plus besoin de financer de nouvelles infrastructures de transport. Elles sont toujours nécessaires, pour des raisons économiques et sociales, mais doivent être étudiées et programmées en tenant compte de certaines conditions.

Une distinction s'impose d'abord entre les pays dont le niveau de vie est encore très inférieur à la moyenne européenne et les zones les plus développées. Il ne faudrait pas, au nom de la protection de l'environnement, interdire à la Pologne ou à la Grèce de se doter d'un réseau autoroutier performant. Nous savons que la mobilité des personnes et des biens est un puissant facteur de croissance économique. Cet enseignement ne doit pas être oublié. S'il est nécessaire d'éviter le surinvestissement et le subventionnement d'infrastructures à faible trafic, il ne faut pas bannir les investissements, dans les nouveaux comme dans les anciens pays membres. Le développement des partenariats public-privé (PPP) est aujourd'hui un bon moyen de faire le tri entre le bon grain et



Plateforme intermodale rail-route à Prato (Italie)

l'ivraie des projets d'infrastructure. Grâce à cette méthode, il est possible de mieux repérer les risques et de les répartir de façon optimale entre les acteurs. Les collectivités publiques doivent notamment être très claires sur la question des risques de trafic: sont-elles prêtes ou non à les prendre en charge?

Une clarification s'impose ensuite dans le domaine des effets sur la croissance économique et la cohésion sociale. Plutôt que de promettre une amélioration générale, il est plus logique de montrer ce que seront les effets de polarisation issus de la création d'une nouvelle infrastructure. Les impacts positifs et négatifs des nouveaux flux de trafics ne seront pas répartis de façon homogène dans l'espace. Plutôt que d'évoquer de façon générale des «effets structurants», il est plus recommandé de recourir à des modèles de simulation des interactions entre transport et localisation pour mettre en lumière les gagnants et les perdants. Cette procédure peut conduire à des marchandages plus ou moins explicites qui, s'ils ne sont pas la forme la plus excitante de la démocratie, en constituent néanmoins un point de passage obligé.

La question des infrastructures de transport sur la croissance économique et la cohésion sociale se pose donc aujourd'hui dans des termes nouveaux. Si les mécanismes élémentaires sont les mêmes (baisses de coûts de production, extension des zones de chalandise et polarisation), le caractère hétérogène de leurs implications mérite d'être mieux explicité.



Service de transport par aéroglisseur à Kalmar (Suède)

Investir dans les transports, c'est investir dans le développement régional: un principe et une priorité pour la BEI

Avec 43,2 milliards d'euros de prêts au service des objectifs de l'Union en 2004, la Banque européenne d'investissement (BEI) est la première institution financière de l'UE. Le soutien aux investissements dans les transports est l'une de ses principales activités.

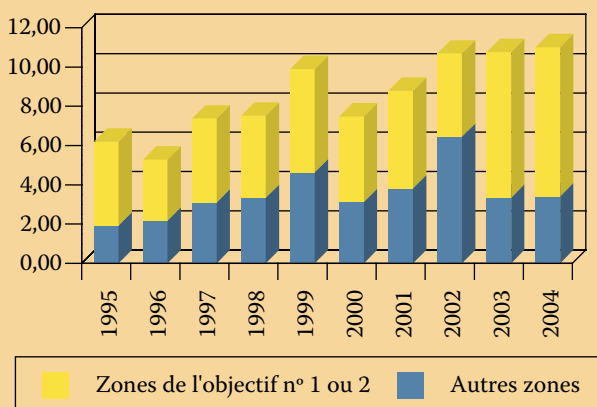
La Banque est ainsi le premier prêteur pour les réseaux transeuropéens de transport, avec plus de 60 milliards d'euros investis dans ce domaine depuis 1993. Presque toujours de grande taille et très complexes, ces projets soulèvent souvent de grands débats sociaux et défis environnementaux. Leur mise en œuvre présente d'importants risques de retard, d'où la nécessité de bien préparer les projets et d'en assurer un bon suivi.

Au cours des dix dernières années, la BEI a financé des projets dans tous les secteurs du transport: route (construction de routes et d'autoroutes, amélioration des réseaux routiers grec, espagnol et portugais en particulier); rail (modernisation des voies classiques et construction de nouvelles lignes TGV en France, en Belgique, en Espagne, en Italie, ainsi qu'aux Pays-Bas et au Royaume-Uni); mer (extension ou modernisation d'infrastructures portuaires, notamment aux Pays-Bas, au Portugal, en Espagne, en Grèce et en Suède); air (amélioration d'installations aéroportuaires, par exemple en Italie, en Grèce, en Allemagne et en Irlande). La BEI est également très présente dans les nouveaux États membres pour soutenir le développement des différentes infrastructures de transport préalables au renforcement de ces économies.

La Banque finance aussi des projets de transport urbains. Au cours des cinq dernières années, elle a consacré à ce type de projets 10,7 milliards d'euros, dont 92 % pour des opérations émanant des pouvoirs publics. En favorisant le transfert des modes de transport privés vers les modes de transport collectifs et en cherchant à réduire la congestion, de tels projets visent non seulement à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores, mais aussi à lutter contre le changement climatique en augmentant l'efficacité énergétique et en limitant les émissions de CO₂. Ils contribuent en somme à améliorer la qualité de vie.

Les grands investissements en faveur des transports dans les régions de l'UE contribuent à la cohésion territoriale et accroissent la compétitivité des régions de l'Union élargie. En facilitant les déplacements des personnes et des biens entre les États membres, les investissements dans le domaine des

Transport (1995-2004): répartition des prêts dans l'EU-25 selon les catégories de zones (en milliards d'euros)



transports ont un rôle essentiel à jouer pour stimuler le marché intérieur et améliorer la cohésion en Europe. Une grande proportion des prêts de la BEI pour les transports est ciblée sur les régions en retard de développement.

Soutenir la cohésion sociale et économique de l'UE en contribuant à la réduction des disparités régionales est une mission prioritaire de la Banque. L'action de la BEI en faveur du développement régional, affirmée depuis la création de la Banque en 1958, a été constamment réaffirmée et renforcée depuis l'élargissement de l'Union à vingt-cinq pays en 2004.

Le total des prêts accordés par la BEI à des fins de développement régional a dépassé les 28 milliards d'euros en 2004, soit 70 % de l'ensemble des prêts de la Banque au sein de l'EU-25. Les investissements dans le secteur des transports ont représenté 40 % de ce support au développement régional. Plus de la moitié des prêts au secteur des transports dans les régions bénéficiant des Fonds structurels ont été accordés au rail, dont notamment de nombreux projets de services ferroviaires urbains et suburbains (trams, métros, réseaux ferrés de banlieue).

L'appui de la Banque aux politiques et objectifs communautaires repose sur le financement de projets de qualité. Pour être éligible au soutien financier de la BEI, tout projet doit prouver qu'il est à la fois durable sur les plans économique et environnemental et viable financièrement et techniquement. Une partie de la procédure de sélection de projets de la Banque consiste à vérifier ces différents aspects et à examiner le cadre réglementaire, la planification des investissements du secteur ainsi que la programmation de leur mise en œuvre. La Banque joue un rôle important de conseil auprès des porteurs de projet durant cette phase de sélection, et c'est une des valeurs ajoutées de la BEI, en particulier dans les régions les plus défavorisées de l'Union.

Quand les institutions communautaires travaillent main dans la main

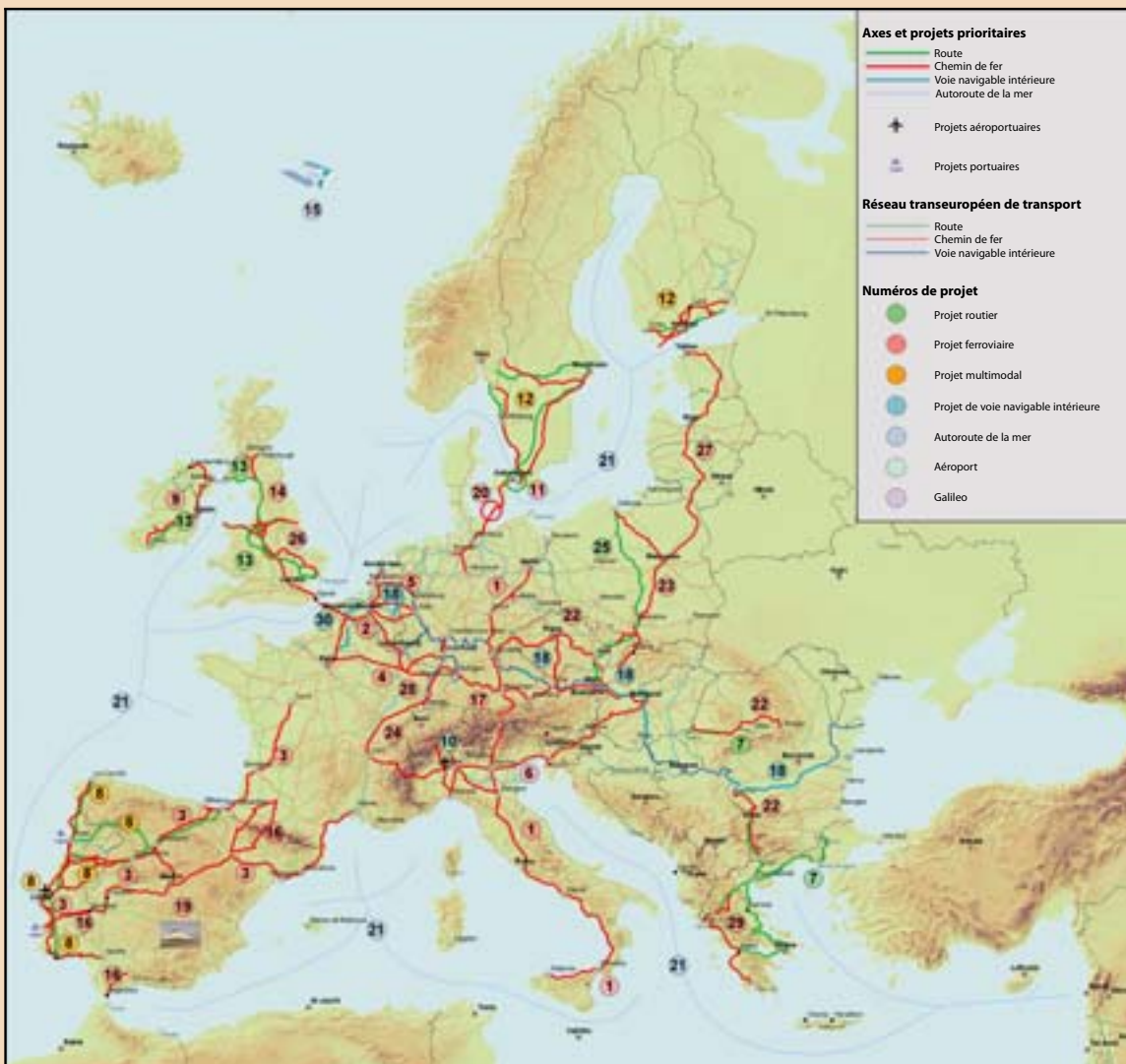
Au fil du temps, les liens entre la BEI et la Commission se sont constamment approfondis, en particulier dans le champ du développement régional. En 2000, la Banque et la Commission ont signé un accord-cadre de coopération pour formaliser ces liens et voir comment les prêts de la BEI et les ressources de la Commission pouvaient se compléter.

La BEI contribue à la préparation et à l'exécution des programmes de développement régional avec comme objectif d'optimiser l'utilisation des ressources disponibles. À la demande de la Commission, la Banque expertise certains projets présentés pour une aide européenne. En 2004, la Banque a ainsi évalué 33 demandes de financement. Cette coopération inclut également le cofinancement de projets, un volet qui devient de plus en plus important dans les nouveaux États membres qui ont vu sensiblement augmenter les possibilités d'aides européennes.

Dans ce contexte, la Banque et la Commission viennent encore de renforcer leur coopération avec la mise en place d'un nouveau dispositif d'assistance (Jaspers — Joint Assistance to Support Projects in the European Regions/assistance conjointe aux projets dans les régions européennes) afin d'accompagner les États membres dans la sélection et la préparation des grands projets FEDER ou Fonds de cohésion. Cela est particulièrement important dans les transports, domaine où les projets sont souvent complexes, de grande envergure et longs à mettre au point.



Réseau transeuropéen de transport (RTE-T): axes et projets prioritaires



Les axes et projets prioritaires

- Axe ferroviaire Berlin-Vérone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palermo
- Axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles/Brussels-Cologne-Amsterdam-Londres
- Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe
- Axe ferroviaire à grande vitesse Est
- Ligne de la Betuwe
- Axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne
- Axe autoroutier Igoumenitsa/Patras-Athènes-Sofia-Budapest
- Axe multimodal Portugal/Espagne-reste de l'Europe
- Axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (achevé en 2001)
- Malpensa (achevé en 2001)
- Liaison fixe de l'Øresund (achevée en 2000)
- Axe ferroviaire/routier triangulaire nordique
- Axe routier Royaume-Uni/Irlande/Benelux
- Ligne principale de la côte Ouest
- Galileo
- Axe ferroviaire de fret Sines/Algerias-Madrid-Paris
- Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava
- Axe fluvial du Rhin/Meuse-Main-Danube
- Interopérabilité de lignes ferroviaires à grande vitesse dans la péninsule Ibérique
- Axe ferroviaire du Fehmarn Belt
- Autoroutes de la mer
 - Autoroute de la mer Baltique [reliant les États membres riverains de la mer Baltique à ceux de l'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord/mer Baltique (canal de Kiel)]
 - Autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest (reliant le Portugal et l'Espagne, via l'arc atlantique, à la mer du Nord et la mer d'Irlande)
 - Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre)
 - Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est
- Axe ferroviaire Athènes-Sofia-Budapest-Vienne-Prague-Nuremberg/Dresde
- Axe ferroviaire Gdańsk-Varsovie-Brno/Bratislava-Vienne
- Axe ferroviaire Lyon/Gênes-Bâle-Duisburg-Rotterdam/Anvers
- Axe autoroutier Gdańsk-Brno/Bratislava-Vienne
- Axe ferroviaire/routier Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale
- «Rail Baltica»: axe Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
- «Eurocprail» sur l'axe ferroviaire Bruxelles/Brussels-Luxembourg-Strasbourg
- Axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/Adriatique
- Axe fluvial Seine-Escaut

(Réf.: Décision 884/2004/CE du 29 avril 2004)

Villes importantes	
Capitale	
> 500 000 habitants	
100 001-500 000 habitants	
< 50 001-100 000 habitants	
< 50 000 habitants	

© EuroGeographics 2001 pour les limites administratives
Cartography, DG Énergie et transports, 26.10.2004

Les transports durables, une priorité de la politique européenne

Le soutien aux modes de transport respectueux de l'environnement est l'un des quatre piliers de la stratégie communautaire de développement durable. À terme, découpler croissance des transports et croissance économique est un objectif clé de la politique européenne.



Canal modernisé près de Coevorden (Pays-Bas)

Un réseau performant d'infrastructures de transport est essentiel au bon fonctionnement de la société et de l'économie. Il permet la libre circulation des biens, des services et des personnes et favorise les communications inter- et intrarégionales. Il assure également la mobilité indispensable au travail, aux études, aux loisirs. Investir dans les transports est donc depuis longtemps une priorité des politiques structurelles et de cohésion de l'Union européenne.

Cependant, les transports ont également une forte influence sur la santé et l'environnement, en particulier en matière de changement climatique, de pollution de l'air, de bruit, d'occupation du sol et de perturbation des habitats naturels. Le secteur est un gros consommateur de carburants fossiles et d'autres ressources d'énergie non renouvelables. De plus, les accidents de la circulation sont toujours une cause importante de décès. Au-delà des pertes économiques qu'ils engendrent, ces problèmes posent également la question — essentielle — de la durabilité. Les tendances du développement des transports montrent que le «laisser faire» dans les habitudes et les politiques de transport a vécu.

La croissance des transports va se poursuivre. En ce qui concerne le transport des personnes, le facteur déterminant est le degré d'utilisation de la voiture. Même si le niveau de motorisation est appelé à se stabiliser dans la plupart des pays de

l'Union européenne, ce ne sera pas le cas avant longtemps dans les nouveaux États membres. D'ici à 2010, l'Union élargie verra son parc de véhicules augmenter sensiblement. Concernant le transport des marchandises, la croissance et les caractéristiques des économies modernes (comme le travail «juste à temps» ou à «flux tendus») accroissent le fret. On s'attend d'ici à 2010 que la circulation des poids lourds augmente à elle seule de près de 50 % par rapport à son niveau de 1998.

Les taux de croissance étant plus élevés pour le transport routier et le transport aérien, le déséquilibre dans la répartition des modes de transport va s'accroître, ce qui va provoquer une augmentation de la consommation de carburant, des nuisances sonores et de la proportion du foncier consacrée aux infrastructures de transport.

Ce diagnostic n'est pas propre à l'Union européenne; il vaut aussi pour presque toutes les économies développées. Même si les mesures prises pour pallier les effets négatifs de l'accroissement des transports se font plus nombreuses, on ne peut à la fois satisfaire l'exigence de durabilité environnementale et les besoins accrus des transports sans un changement des habitudes et une réorientation des politiques. Ainsi, le principe de durabilité environnementale devrait être pris en compte pour toute aide communautaire intervenant dans le cadre de la politique de cohésion.

Le tournant de Göteborg

Tout en réaffirmant l'importance du développement durable dûment inscrit dans les traités comme objectif fondamental de l'Union, le Conseil européen de Göteborg en mai 2001 a ajouté la durabilité environnementale comme nouvelle dimension de la stratégie de Lisbonne pour la compétitivité et l'emploi. Il a également appelé à une politique des transports durables, qui s'attaque à l'augmentation du trafic routier et des niveaux de congestion, au bruit et à la pollution, en encourageant l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement ainsi que l'intégration des coûts sociaux et environnementaux dans les prix. Dans ce contexte, les transports durables sont devenus l'un des quatre piliers de la stratégie communautaire de développement durable. À terme, découpler croissance des transports et croissance économique est un objectif clé de la politique européenne des transports.

Le développement d'un système de transport durable nécessite non seulement des investissements dans des infrastructures nouvelles, mais aussi des investissements qui rendront les infrastructures existantes plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement. Le transport durable requiert donc la conjugaison de nombreuses politiques, y compris l'adoption d'instruments réglementaires (par exemple, une confrontation accrue des usagers des transports avec des prix «réels», qui prennent en compte les impacts négatifs externes, notamment en matière d'effet de serre). Il touche notamment des domaines étroitement liés à la politique régionale (la gestion du développement urbain, par exemple).

Ainsi donc, une politique régionale axée sur la cohésion économique et sociale devrait: prendre en compte la durabilité environnementale des nouvelles infrastructures à financer, notamment celles qui peuvent amorcer un transfert de mode de transport; appuyer les opérations qui visent à améliorer les infrastructures de transport existantes, comme les «systèmes de transport intelligents»⁽¹⁾, l'interopérabilité et l'intermodalité; mettre l'accent sur les transports urbains durables; développer des infrastructures principalement là où des plans, des mesures ou des conditions existent pour stimuler la croissance économique.



À Hasselt (Belgique), les transports en commun sont gratuits depuis 1997



Le «Train vert» de Sardaigne (Italie) permet de réexploiter une ancienne voie ferrée

En même temps, mettre en place un système de transport environnementalement durable est un processus long. Dans son livre blanc sur les transports⁽²⁾, la Commission européenne s'est fixé un horizon à trente ans. Les premières mesures pour atteindre ses objectifs devraient toutefois être mises en œuvre immédiatement. La Commission a ainsi insisté sur le besoin de prendre des initiatives politiques plus volontaristes pour limiter les effets négatifs de la croissance des transports. Elle propose notamment trois séries d'actions: a) encourager le transfert du transport routier vers des modes de transport ayant moins d'impacts néfastes sur l'environnement; b) mettre en place des infrastructures influant à la baisse sur la demande de transport et visant une situation où le prix payé par l'utilisateur reflète l'intégralité des coûts sociaux; c) favoriser les actions visant à améliorer l'environnement urbain et l'aménagement du territoire.

Les actions en faveur des transports durables au cours de la période 2000-2006

Les orientations adoptées par la Commission, conformément aux dispositions générales des Fonds structurels pour la période 2000-2006⁽³⁾, recommandent aux États membres d'intégrer les projets de transport cofinancés par l'Union européenne dans des stratégies cohérentes, tournées vers des systèmes de transports durables.

Ainsi, l'une des quatre recommandations prioritaires de la Commission en 1999 en matière de transports pour la période de programmation actuelle concerne la durabilité. Elle consiste à la fois à chercher à réduire les effets néfastes des transports et à favoriser l'utilisation de modes de transport plus soutenables. Les programmes de développement régional, en particulier, devraient respecter l'engagement de l'Union européenne à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce qui exige des efforts particuliers pour les transports routiers et aériens. La poursuite de ces objectifs est toutefois de la responsabilité exclusive des États membres.

La révision de ces orientations en 2003 intègre les principes de base de la stratégie de développement durable adoptée par le Conseil européen de Göteborg, et la Com-

(1) L'expression «systèmes de transport intelligents» (STI) désigne une vaste gamme de techniques appliquées aux transports pour rendre les réseaux plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques sans avoir nécessairement à modifier matériellement l'infrastructure existante.

(2) «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM(2001) 370.

(3) Article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1260/1999 du Conseil.

mission a proposé de prendre en compte autant que possible ces orientations révisées lors de l'évaluation à mi-parcours des programmes. La mise en œuvre de ces orientations révisées et des actions prioritaires proposées nécessite cependant des délais qui dépassent l'échéance de la période de programmation actuelle si l'on veut qu'elles aient un impact relativement important eu égard aux objectifs de Göteborg.

Selon les données disponibles, on observe dans les programmes des régions relevant de l'objectif n° 1 que le secteur routier continue d'absorber plus de la moitié du montant des investissements prévus pour les infrastructures de transport. Dans les régions de l'objectif n° 2, ce secteur demeure également le plus important en termes financiers, mais dans une moindre proportion (42 %). Quant aux modes de transport considérés comme moins néfastes pour le développement durable, ils mobilisent environ 40 % des ressources programmées de l'objectif n° 1, contre 57 % de celles de l'objectif n° 2.

Ces chiffres montrent que dans les régions de l'objectif n° 2 prédominent les investissements dans des secteurs autres que la route ou les aéroports. Dans les régions de l'objectif n° 1, par contre, ces deux secteurs représentent ensemble 40 % du total, soit un résultat en deçà de l'équilibre désiré.

Quant au développement des systèmes de transport intelligents qui favorisent une gestion efficace des flux de circulation, les investissements programmés atteignent 114 millions d'euros.

De toute évidence, les problèmes d'accessibilité dus à l'éloignement de la majorité des régions de l'objectif n° 1 ainsi que l'arrivée des nouveaux États membres sont à l'origine de cette tendance forte à investir dans le développement des réseaux routiers, directement responsables des émissions de gaz à effet de serre.

L'adhésion des dix nouveaux pays n'a pas été un facteur déterminant dans ce scénario, mais il a contribué à la situation actuelle. Dans ces pays, bien que par le passé le rail ait été favorisé par rapport à la route, la tendance s'est inversée parallèlement au passage à une économie de marché. Le transport des marchandises s'est rapidement reporté du rail à la route. La croissance du transport privé, qui exige de plus grandes possibilités de circuler afin de satisfaire les nouveaux besoins induits par la transformation de la situation économique, a considérablement augmenté la demande de transport routier.



Le tramway de Wolverhampton (Royaume-Uni) s'inscrit dans une opération de rénovation urbaine

De façon générale, les programmes d'infrastructures de la période actuelle reflètent une continuité de la tendance observée depuis dix ans dans la répartition des modes de transport. Les investissements en infrastructures se sont concentrés principalement dans le secteur routier.

Malgré cette prédominance des investissements routiers, incontestablement nécessaires pour améliorer l'accessibilité des régions les moins développées, les exemples de bonnes pratiques contenus dans les programmes 2000-2006 en matière de transports écologiquement soutenables sont nombreux, en particulier dans le domaine des transports publics.

Cette analyse vaut pour la programmation à son stade actuel. Certains ajustements pourraient intervenir à mesure que la stratégie définie à Göteborg est transposée dans les programmes. De même, dans les pays de la cohésion ⁽⁴⁾, le scénario décrit plus haut serait sans doute différent en tenant compte des investissements considérables réalisés dans les secteurs ferroviaire et portuaire grâce à l'appui financier du Fonds de cohésion.

Il reste que, indépendamment des résultats atteints à la fin de la présente période, les fonds européens doivent se recentrer sur les objectifs stratégiques de la politique de l'UE afin de privilégier la durabilité comme l'un des éléments inhérents à la valeur ajoutée communautaire. C'est cette approche qui devrait nous guider dans la définition des orientations futures.

Perspectives pour l'après-2006

Les propositions de réforme de la politique de cohésion au-delà de 2007, tant sur le plan des règlements que sur celui des orientations stratégiques, considèrent qu'une condition préalable à la croissance et à l'emploi est d'assurer l'accès des entreprises à des infrastructures de transport adéquates. Des infrastructures modernes, intégrant les critères de la durabilité environnementale, sont un important facteur d'attractivité régionale.

Pour maximiser les avantages tirés des investissements de transport, l'aide des Fonds structurels et de cohésion devrait obéir à un certain nombre de principes.

Premièrement, il s'agirait d'utiliser des critères objectifs pour déterminer le niveau et la nature des investissements en infrastructures à envisager. Leurs retombées potentielles devraient par exemple être mesurées en fonction du niveau de développement, du type d'activités économiques, de la densité des infrastructures ou du degré de congestion de la région concernée. De même, pour déterminer les effets sociaux, il conviendrait d'effectuer un calcul exact des implications environnementales du projet.

Deuxièmement, il y a lieu de respecter le plus possible le principe de durabilité environnementale, conformément au contenu du livre blanc. Réduire la domination du transport routier en Europe en favorisant d'autres modes de transport ainsi que le transport combiné devrait être une préoccupation majeure.

Troisièmement, les régions relevant de l'objectif «Convergence» devraient faire l'objet d'une attention particulière en vue de moderniser leur réseau ferroviaire selon des tronçons prioritaires soigneusement sélectionnés, de façon à

(4) Treize pays: Grèce, Espagne, Portugal et, depuis mai 2004, République tchèque, Estonie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Hongrie, Malte, Pologne, Slovaquie et Slovaquie.

assurer leur interopérabilité dans le cadre de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System/système de gestion du trafic ferroviaire européen).

Quatrièmement, les investissements en infrastructures de transport devraient s'accompagner d'une gestion adéquate de la circulation, avec une attention particulière pour la sécurité, conformément aux normes nationales et communautaires. Les stratégies nationales et régionales devraient prendre en compte le besoin d'atteindre une répartition des modes de transport plus équilibrée et plus écologique, qui concilie besoins économiques et besoins environnementaux. Ces stratégies devraient également intégrer les systèmes de transport intelligents et les plates-formes multimodales et adopter en particulier les technologies ERTMS et Sesame (système européen unique de gestion du trafic aérien).



Transbordement de bois dans le port de Monfalcone (Italie)

Intermodalité, interopérabilité: deux clés pour des transports durables

Le «livre blanc sur la politique européenne des transports» a tracé la voie d'un rééquilibrage des modes de transport en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement.



Le besoin de mobilité dans l'Union s'accroît beaucoup plus vite que la capacité des infrastructures, avec pour conséquence, de plus en plus, la congestion du trafic sur les grands axes routiers et ferroviaires, dans les villes et dans le ciel, tandis que les connexions avec les régions périphériques restent insuffisantes. Deuxième effet pervers: si aucune mesure d'envergure n'est mise en œuvre rapidement, la croissance prévue du trafic profitera essentiellement à la route, au détriment de modes de transport plus respectueux de l'environnement comme le rail ou le transport maritime à courte distance.

Comment répondre efficacement au besoin de mobilité tout en limitant les inconvénients liés au transport? Face à ce dilemme, le «livre blanc sur la politique européenne des transports» (2001) a tracé la voie d'un rééquilibrage, à l'horizon 2010, des modes de transport en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement. Cet objectif représente la contribution la plus tangible que la Commission peut apporter au développement durable, au respect du protocole de Kyoto et à la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'Union. Cela passe par une réduction significative de la consommation d'énergies fossiles qui se traduira aussi par une diminution des émissions de CO₂, dont 28 % sont imputables aux transports.

Intermodalité. Dans le développement d'alternatives compétitives au transport routier, un rôle clé revient à l'«intermodalité». Le temps des solutions isolées est révolu. Des mesures doivent être prises pour mieux intégrer les modes de transport qui offrent des capacités potentielles importantes dans une chaîne de mobilité

gérée efficacement, où toutes les prestations sont complémentaires. Il s'agit d'une condition essentielle pour combattre la congestion et la pollution et pour établir un meilleur rapport coût/efficacité dans l'utilisation des ressources énergétiques. Ces objectifs impliquent en particulier la promotion du rail⁽¹⁾, du transport maritime à courte distance⁽¹⁾ et de la navigation fluviale. Il y a des raisons fortes pour cela: sur 1 kilomètre, 1 kilogramme de pétrole permet de déplacer 50 tonnes par camion, 90 tonnes par wagon de chemin de fer et 127 tonnes par voie d'eau.

Interopérabilité. Le succès de cette politique d'intermodalité suppose, en premier lieu, la poursuite des efforts pour assurer l'harmonisation technique et l'«interopérabilité» des systèmes. Dans ce contexte, le programme communautaire Marco Polo vise à faire de l'intermodalité, plus qu'un simple slogan, une réalité compétitive et économiquement viable. Les 13 meilleures actions du premier cycle du programme visent à transférer 13,6 milliards de tonnes par kilomètre de fret empruntant des axes routiers surchargés vers d'autres modes de transport. Il s'agit par exemple d'assurer le transport de fret entre le port de Gênes et celui de Barcelone en 13 heures grâce à l'utilisation de navires rapides: ce service permettrait aux transporteurs routiers, à un coût compétitif, d'éviter d'utiliser des autoroutes parmi les plus congestionnées d'Europe.

En juillet 2004, la Commission européenne a présenté un deuxième paquet Marco Polo pour la période 2007-2013. Doté d'un budget de 740 millions d'euros, Marco Polo II inclura des actions nouvelles comme les «autoroutes de la mer» et des mesures de réduction du trafic et couvrira désormais les pays voisins de l'UE. La Commission estime que chaque euro investi générera au moins 6 euros de bénéfices environnementaux et sociaux.

L'intermodalité doit être accompagnée par des développements technologiques visant à augmenter les capacités des réseaux, à faciliter la mobilité et à relever le niveau de sécurité dans tous les transports. Ces avancées sont essentielles pour assurer l'interopérabilité technique des systèmes de transport, en particulier en ce qui concerne la télématique, les péages routiers, la gestion du trafic aérien et les différents réseaux ferroviaires. Après des années de recherche, on est passé à la phase de déploiement — l'occasion pour la Commission de lancer trois de ses projets industriels les plus ambitieux: le système de radionavigation par satellite Galileo, le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) et le projet industriel Sesame, qui sera l'instrument opérationnel d'accompagnement de la législation relative au ciel unique européen.

⁽¹⁾ On parle respectivement de «ferroutage» et de «merroutage» pour les connexions entre la route et le rail, et la route et les liaisons maritimes.

Pays du Danube

«Permettre au Danube de jouer le rôle qui lui revient dans l'intégration européenne»

Otto Schwetz, président du «corridor VII — Danube», ARGE Donauländer, et président du groupe de travail «Transport et navigation»



À la suite des conférences paneuropéennes sur le transport en Crète (1994) puis à Helsinki (1997), dix «corridors multimodaux de transport» ont été définis en Europe. Le corridor VII correspond à la voie du Danube, le deuxième plus long fleuve d'Europe (2 500 kilomètres) et l'une des principales artères de communication du continent. Le fleuve reçoit les eaux de plus de 300 affluents et irrigue un douzième du territoire européen.

L'importance du Danube n'est pas seulement due au fait qu'il s'agit de l'une des principales voies fluviales européennes, mais également aux fonctions exercées par ses ports intérieurs, qui ne se limitent pas aux activités de transport. En plus du port maritime de Constanza, à l'embouchure du canal Danube-mer Noire, il existe 44 ports intérieurs le long du Danube. La liaison de cet axe fluvial majeur avec les autres corridors rail-route est capitale pour assurer l'interconnectivité et l'intermodalité de l'ensemble du réseau, d'autant plus que la plupart des ports du Danube disposent de liaisons ferroviaires et routières qui les rendent attractifs pour le transport combiné.

Les méthodes de transport combiné ont aujourd'hui énormément progressé, et la voie du Danube peut efficacement devenir un maillon des différentes chaînes logistiques qui vont de la mer Noire au centre de l'Europe et à l'Atlantique, en passant par l'axe Rhin-Main-Danube, et vice versa.

La navigation reste toutefois confrontée à plusieurs obstacles et «goulots d'étranglement» qui empêchent le Danube de déployer tout son potentiel et de jouer le rôle qui lui revient. L'optimisation des transports sur le Danube passe par la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures: augmentation de la profondeur et de la largeur du fleuve à certains endroits; modernisation des ports, des chantiers navals et des flottes; rationalisation des opérations; harmonisation et simplification de certaines dispositions institutionnelles et réglementaires.

Mais à côté des problèmes de navigation se profile un autre défi important: la dégradation environnementale du Danube et de la mer Noire exige une intervention d'urgence. Des initiatives nationales et internationales ont été

lancées au cours de la dernière décennie, mais les actions entreprises jusqu'ici se sont révélées insuffisantes pour remédier à la situation et résoudre les problèmes sanitaires qui en découlent. Seul un effort commun urgent de réhabilitation environnementale de grande ampleur au niveau régional peut y remédier. Pour ce faire, une coopération entre les transporteurs fluviaux et les services environnementaux s'avère indispensable. À défaut, la navigation fluviale ne justifiera plus sa réputation de mode de transport le plus respectueux de l'environnement.

Signée à Rotterdam le 6 septembre 2001 entre les ministres des transports de dix pays européens, la lettre d'intention pour le développement du corridor VII souligne le besoin de renforcer les connexions du Danube avec les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et la mer Noire. Le document présente toute une série d'actions à entreprendre pour atteindre cet objectif. Parallèlement, les réunions de présidents de corridor à Bruxelles ont mis en évidence la nécessité d'une plus grande coopération, d'où la décision des corridors IV, VII et X de lancer le projet de coopération «Corridors Sud-Est».

L'amélioration du Danube comme axe majeur de transport en Europe était aussi le thème principal du DCP (Danube Co-operation Process/processus de coopération du Danube) lancé par la réunion interministérielle de Vienne, le 27 mai 2002, et qui s'est poursuivi le 14 juillet 2004 à Bucarest. On est convenu que le Danube, en tant que voie de transport à la fois économique et écologique, devait être utilisé à pleine capacité pour le développement le plus harmonieux possible des pays riverains. Pour ce faire, il faudrait notamment:

- > améliorer la navigabilité en appliquant les décisions de la commission du Danube concernant la profondeur du chenal, de façon à permettre une circulation sans rupture de charge (priorité accordée à la suppression des «verrous» existant entre Straubing et Vilshofen et entre Vienne et la frontière austro-slovaque);
- > investir dans les ports du Danube en vue d'établir des plates-formes multimodales de distribution du fret, conformément à l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) adopté à Genève en 1996 dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU);
- > mettre en place un service d'information fluviale télématique. Un tel système augmenterait considérablement la sécurité des usagers du fleuve, qu'ils soient transporteurs ou plaisanciers;
- > financer des projets favorisant l'insertion de la navigation intérieure dans l'ensemble de la chaîne de transport par des nœuds intermodaux;
- > faciliter les procédures douanières selon les modalités proposées par la commission du Danube;
- > harmoniser les cadres réglementaires du Danube et du Rhin.

Pour en savoir plus: <http://www.argedonau.at>



Le port de Vienne (Autriche)

FRANCE

Extension du port Est de l'île de la Réunion



Coût total: 72 740 000 EUR
Contribution UE: 29 096 000 EUR

«Située dans l'océan Indien, l'île de la Réunion est une région ultrapériphérique. Son commerce extérieur relève principalement de la voie maritime, qui assure à elle seule 99 % des échanges (3,5 millions de tonnes en 2003). Unique port commercial de l'île, le port Est traite plus de 90 % des escales. La forte croissance démographique que connaît l'île induit une hausse importante du trafic portuaire qui devrait croître de 50 000 à 100 000 tonnes par an jusqu'en 2015. Les installations du port doivent accompagner cette croissance et également s'adapter à l'évolution de la taille des navires. Les travaux d'extension consistent en l'agrandissement du cercle d'évitage, l'élargissement de la passe d'entrée et l'aménagement d'un nouveau quai. Grâce à ces investissements, le port Est pourra accueillir des navires de 80 000 tonnes et améliorer son offre de services en diminuant le temps d'attente. Par ailleurs, dans un souci de développement durable, les matériaux extraits seront stockés et réutilisés notamment pour l'entretien des infrastructures portuaires.»

Serge Joseph, directeur de la cellule Europe, île de la Réunion
serge.joseph@agile-reunion.org

GRÈCE

Pont Harilaos Trikoupis



Coût total: 770 000 000 EUR
Contribution UE (FEDER): 308 000 000 EUR
Prêt BEI: 385 000 000 EUR

«Construit entre Rion et Antirion à l'ouest du détroit de Corinthe, le pont Harilaos Trikoupis est un viaduc autoroutier de 2,88 kilomètres qui unit désormais par lien fixe le Péloponnèse et la Grèce continentale. Inauguré en août 2004, à la veille des jeux Olympiques d'Athènes, le pont évite un détour d'environ 40 minutes à ceux qui l'empruntent. L'ouvrage, qui a enregistré le passage de 4,5 millions de véhicules au cours de sa première année d'exploitation, est appelé à jouer un rôle majeur dans le développement local et régional, concrétisant ainsi la vision d'Harilaos Trikoupis, le premier ministre grec du XIX^e siècle qui rêvait déjà de ce pont, d'où son nom.»

Yannis Freris, directeur de la communication, Gefyra SA
ifreris@gefya.gr
<http://www.gefya.gr>

ROYAUME-UNI

Transport rural à la demande



Coût total: 408 800 EUR
Contribution UE: 201 743 EUR

«Mis en œuvre dans le comté d'Angus en Écosse, le projet DARTS (Demand Responsive Angus Rural Transport Scheme/programme d'Angus de transport rural à la demande) vise à optimiser l'utilisation des transports en commun locaux en fournissant des services intégrés, orientés vers le client, flexibles et durables. Le dispositif, qui dessert un territoire de 1 270 km² (58 % de la superficie d'Angus) et une population de 9 742 habitants (8,9 % de la population du comté), est basé sur une centrale de réservation utilisant les technologies de communication les plus pointues. Il s'agit de mettre au point des solutions de transport "ascendantes", adaptées aux conditions et besoins spécifiques du milieu rural. Le projet permet également d'évaluer d'un point de vue technique et organisationnel la transférabilité du concept de transport à la demande dans d'autres contextes.»

Brian Masson, chef de projet, Angus Transport Forum
brian.masson@btinternet.com

FINLANDE

Le «panier à provisions»



Coût total: 52 647 EUR
Contribution UE: 31 102 EUR

«En 1999, la nécessité de rendre plus efficaces les services aux personnes âgées a conduit à lancer le projet "Kauppakassi" (panier à provisions) dans le cadre du programme URBAN de la banlieue est de Helsinki. Les antennes locales des services sociaux, l'association "Hely-koti" pour les services aux personnes âgées ainsi que deux commerçants ont coopéré étroitement pendant deux ans pour mettre au point un modèle innovant de ravitaillement: les commerçants traitent les commandes le matin avant l'ouverture de leur magasin; le personnel de Hely-koti vient prendre les marchandises commandées et les livre à domicile avec une camionnette fonctionnant à l'électricité. Une évaluation externe a montré que tout le monde y gagnait: le "panier à provisions" diminue les coûts des services à domicile et facilite la vie des ménagères âgées; les commerçants se sont fait une nouvelle clientèle importante; les clients sont satisfaits; les déplacements sont réduits et le mode de transport choisi, silencieux et non polluant, convient bien aux zones résidentielles; le service a été étendu à d'autres quartiers.»

Eeva-Liisa Broman, chef de projet, URBAN II Helsinki
eeva-liisa.broman@hel.fi
<http://www.urbanfinland.info>

Interreg III B Europe du Nord-Ouest

«Les coopérations TGV, une contribution à la politique européenne d'aménagement du territoire»



Gösta Weber, coordinateur du projet Interreg III B HST4i, South East England Development Agency (SEEDA)

L'Agence de développement du sud-est de l'Angleterre (SEEDA) coordonne deux projets de coopération transnationale dans le domaine des transports intégrés et des trains à grande vitesse (TGV). Cofinancés par le FEDER, ils impliquent 32 partenaires de cinq pays: Belgique, Allemagne, France, Pays-Bas et Royaume-Uni.

Le projet HST4i (High Speed Train Integration/intégration des trains à grande vitesse) porte sur la mise en œuvre d'investissements démonstratifs liés au réseau TGV. Avec 18 partenaires dans les cinq pays déjà cités et un budget de 29 millions d'euros, dont 14 millions fournis par le FEDER, c'est le plus gros projet du programme Interreg III B Europe du Nord-Ouest approuvé par la Commission européenne.

Étroitement associé au HST4i, le projet HSTconnect vise quant à lui à améliorer la connectivité entre les réseaux de transports régionaux secondaires et le réseau TGV principal. Porté par 14 partenaires internationaux, HSTconnect est doté d'un budget de 19 millions d'euros, dont 8 millions de source communautaire.

Deux exemples d'investissements TGV

Les investissements financés par les deux projets TGV sont très divers: ils vont d'opérations de plusieurs milliards d'euros liées aux jeux Olympiques de 2012 à des actions plus modestes comme l'amélioration des connexions transfrontalières à la gare TGV de Lille Europe.

À Stratford (Londres), l'arrondissement de Newham investit dans une voie piétonne entre la nouvelle gare internationale, la gare locale et le centre historique de la ville. Elle reliera la nouvelle zone d'activités de Stratford au tissu urbain actuel tout en intégrant les quartiers résidentiels environnants. Les deux gares desserviront le parc olympique de 2012.

En Belgique, l'intercommunale Leiedal modernise le réseau régional desservant les localités de la Vallée de la Lys afin de relier celles-ci à Lille Europe. Une attention particulière est portée à la qualité des nœuds de transports et des gares routières et ferroviaires sur le plan environnemental.

Les deux projets permettent d'expérimenter et de valider des investissements visant à optimiser la contribution des gares TGV à la cohésion interne, au rayonnement externe et à la compétitivité de l'Europe du Nord-Ouest. Ils favorisent la mise en place d'infrastructures de transport cohérentes et complémentaires qui renforcent le développement polycentré de cette partie du continent. Il s'agit d'assurer que les nouvelles gares sont des atouts majeurs pour la revitalisation des zones urbaines dégradées, tout en préservant un environnement de qualité, en harmonie avec le quartier qui les accueille. L'un des objectifs clés concerne l'amélioration de l'aménagement et de la fonctionnalité des gares pour les voyageurs, tout en se préoccupant de la bonne intégration des infrastructures dans le tissu local. La démarche considère la gare et ses abords comme un carrefour spatial, social et économique du milieu urbain.

Les activités transnationales, une dimension clé des projets TGV

Pour accroître les connaissances des partenaires, mais aussi toucher un plus large public, les deux projets HST4i et HSTconnect comportent un programme international d'activités variées: études, visites de projets, échanges de bonnes pratiques ou encore ateliers comme le «HST Design Workshop» organisé à Utrecht le 10 novembre dernier sur le thème de l'aménagement des gares TGV, de leurs abords et de leurs accès. L'atelier a débouché sur la rédaction d'un «HST Design Guide» (guide d'aménagement TGV).

Une autre activité conjointe aux deux projets consiste en une étude d'impact («HST Impact Study») qui vise à évaluer la «valeur ajoutée», ainsi que les retombées socio-économiques et environnementales des investissements réalisés dans le cadre de HST4i et de HSTconnect.

Une approche stratégique

Les projets TGV créent des conditions favorables au développement économique et à l'emploi dans et autour des gares. Ils contribuent à la recherche de durabilité en abordant les questions de mobilité et de concurrence aux niveaux local et régional. D'un point de vue stratégique, les projets TGV révèlent l'effet de levier que peut exercer le FEDER pour les projets de transport d'importance locale ou régionale. Ils confèrent à ceux-ci une valeur ajoutée en favorisant de meilleurs aménagements, une mise en œuvre plus rapide, la mise en place d'infrastructures supplémentaires et l'émergence de compétences accrues. Ils placent les projets de transports régionaux dans un contexte européen plus large et prouvent combien les partenaires régionaux et locaux peuvent être utilement impliqués dans la mise en œuvre d'une politique européenne.

Pour en savoir plus: <http://www.hst4i.net>



Les transports à l'heure d'une nouvelle étape socio-économique pour le sud du Portugal

L'Algarve au carrefour

Malgré le profond déséquilibre qui subsiste entre l'arrière-pays et la côte, la région la plus pauvre du Portugal il y a cinquante ans se situe désormais au troisième rang du pays en richesse par habitant. Ainsi, après 2006, l'Algarve ne devrait plus être une région relevant de l'objectif n° 1. L'Union européenne a fortement contribué à ce bond en avant, notamment en finançant massivement l'amélioration des infrastructures de transport, qu'elles soient routières, ferroviaires, aériennes ou maritimes. Mais au-delà de ce très important et très visible effort d'équipement pointe une certaine inquiétude: toujours excentrée et très dépendante du tourisme, l'Algarve va devoir faire les bons choix pour maintenir sa croissance et sa compétitivité.



Échangeur autoroutier: l'Algarve dispose désormais d'une liaison rapide avec Lisbonne et l'Espagne

C'est une nuit sombre et seuls quelques réverbères laissent entrevoir les silhouettes blanches des maisons de Sanlúcar de Guadiana, juste en face, sur la rive espagnole. «Vous voyez ces barques à moteur? Elles sont toutes amarrées pour la nuit. À cette heure-ci, il n'y a que le médecin de garde qui peut encore se débrouiller pour traverser le fleuve», commente Carlos Cruz, chargé des relations publiques de la région Algarve. Nous sommes sur la rive portugaise du Guadiana, à Alcoutim (700 habitants), le vis-à-vis de Sanlúcar, en Espagne. À peine 200 m d'eau les séparent, mais aucun pont n'a jamais relié les deux villages. Le plus proche lien fixe permettant à un véhicule de passer en Espagne se trouve à 50 km au nord, dans les environs de Paymogo, ou à 50 km au sud, au pont international du Guadiana achevé en 1992. Malgré la chute des deux dictatures ibériques «sœurs ennemies» et l'entrée des deux pays dans l'Union européenne, le Guadiana forme ici une

frontière toujours difficile à franchir. «C'est probablement le seul endroit habité en Europe où la distance entre deux ponts — 100 km — est la plus grande! La construction d'un pont entre Alcoutim et Sanlúcar est à l'étude dans le cadre d'Interreg, mais aucun calendrier n'a encore été fixé», regrette Carlos Brito, longtemps député et conseiller municipal d'Alcoutim, et responsable du mensuel local «Jornal do Baixo Guadiana». «Pour rappeler l'intérêt des deux rives à disposer d'une liaison terrestre, notre association transfrontalière Alcoutim-Sanlúcar a organisé cet été une grande fête au cours de laquelle on a formé un "pont" en accolant bord à bord les bateaux des deux villages.»

Ce pont, dont les coûts de construction sont estimés à 15 millions d'euros, ne serait pas un luxe, d'autant plus qu'on note une intensification des échanges entre les populations des deux villages: des Portugais achètent



Un bateau de croisière fait escale à Alcoutim

des maisons côté espagnol, et les Espagnols sont de plus en plus nombreux à utiliser les services offerts côté portugais. D'un point de vue macroéconomique, la petite agglomération aimerait bien aussi devenir le débouché de l'Andevalo, un territoire espagnol proche mais encore plus enclavé, qui fait l'objet d'un important plan de développement mis en œuvre par le gouvernement d'Andalousie. «On renouerait aussi avec les nombreux échanges commerciaux, de bétail notamment, qui existaient entre l'Espagne et le Portugal à cet endroit au cours des années 30», rappelle Carlos Brito.

Vitesse et croisières

Malgré l'absence de pont, Alcoutim est en train de vivre depuis cette année une véritable révolution économique, une sorte de modèle en réduction de ce que l'Algarve a connu au cours des trente dernières années.

Préservé par l'isolement, le caractère sauvage du Guadiana fait à présent recette: depuis le printemps 2005, deux compagnies de croisières — l'une portugaise, l'autre belgo-française — font escale à Alcoutim. Partis de Portimão pour les uns et de Séville pour les autres, ce sont plusieurs centaines de visiteurs qui débarquent chaque semaine dans la localité, une manne pour le commerce local.

Et puis, surtout, il y a la route: achevée en juillet 2005, la transformation jusqu'à Alcoutim de l'IC27 («itinéraire complémentaire») en route nationale d'excellente qualité, à la fois sûre et rapide, met Alcoutim à 25 minutes de Vila Real de Santo António, «capitale» du bas Guadiana sur la côte. C'est quatre fois moins de temps qu'auparavant. Désenclavé du point de vue routier, Alcoutim se trouve désormais situé le long de l'important axe Nord-Sud parallèle au Guadiana qui mène à Beja, en Alentejo. Avec la modernisation de l'IC27, c'est tout l'est de l'arrière-pays d'Algarve, la Serra de Caldeirão, qu'on espère revitaliser.

«C'est très important de favoriser l'accessibilité, encore faut-il que le territoire possède une dynamique économique interne, ce qui est heureusement le cas ici», fait remarquer Carlos Brito. Avec la route et les croisières, Alcoutim va pouvoir développer et diversifier ses activités touristiques, les positionner davantage sur le haut de gamme, en promouvant le tourisme de chasse, par exemple. La valorisation des produits locaux va également être facilitée: les petites fromageries locales, notamment, vont augmenter leurs débouchés, et la municipalité d'Alcoutim, qui

peut désormais de façon réaliste envisager d'attirer des investisseurs, lance la création d'une zone d'activités. Grâce à la route, enfin, on observe déjà une stabilisation de la population, l'exode rural étant compensé par de récentes installations d'«urbains» venus de Vila Real, voire de Faro.

La modernisation de l'IC27 est par ailleurs exemplaire des synergies existant entre les trois programmes à l'œuvre en Algarve en matière de transports: le programme opérationnel national «Accessibilité et transports» (3,312 milliards d'euros, dont 280 millions concernent l'Algarve), le programme régional PROAlgarve (108 millions d'euros pour le volet «transports») et Interreg III A Espagne-Portugal pour les projets à vocation transfrontalière. Ainsi, pour l'IC27, le tronçon Monte Francisco-Odeleite (17,5 millions d'euros) s'inscrit dans le programme opérationnel «Accessibilité et transports», tandis que le tronçon Odeleite-Alcoutim (14,4 millions d'euros) est un projet Interreg III A, le FEDER intervenant chaque fois pour environ 50 % des coûts.

Plus généralement, les aides européennes — FEDER et Fonds de cohésion en particulier — ont permis au cours des dix ou quinze dernières années d'améliorer sensiblement les grands axes routiers régionaux et interrégionaux: ainsi, l'IC27 est la deuxième voie Nord-Sud qui relie l'Algarve au reste du Portugal. Dans les grandes lignes, la modernisation du réseau routier régional s'articule autour de deux axes perpendiculaires: l'achèvement jusqu'en Algarve de l'autoroute A2, qui traverse le Portugal du nord au sud, et la construction, d'est en ouest le long de la frange côtière très urbanisée, de la «Via do Infante», une voie express à quatre bandes de circulation qui relie désormais Lagos à la frontière espagnole.

Sur les rails

Le rail n'est pas en reste: cofinancée par le Fonds de cohésion (plus de 320 millions d'euros sur un total d'environ 400 millions), la «modernisation de la liaison avec l'Algarve» s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire n° 8, «Liaison multimodale Portugal-Espagne-Europe centrale», des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). Achevés en 2004, les travaux ont été effectués en quatre phases correspondant à quatre tronçons totalisant 339 km. L'opération s'est accompagnée d'une réfection des gares. La rénovation de l'assise des voies, la rectification du tracé à certains endroits, la construction ou l'adaptation d'ouvrages



La gare de Faro, terminus d'une ligne modernisée



Marché couvert à Olhão: la rénovation des ports de pêche s'accompagne d'une restauration d'anciens bâtiments et de l'installation de nouvelles activités

d'art (y compris le célèbre pont du 25 avril à Lisbonne), la suppression de passages à niveau, l'électrification de la ligne, la modernisation de la signalisation et des télécommunications permettent maintenant d'effectuer le trajet Faro-Lisbonne en 3 heures au lieu de 4 heures et demie auparavant. Jorge Rodrigues, responsable régional de la signalisation au REFER, le réseau ferré portugais, énumère les avantages de cette modernisation en profondeur: «*Outre le gain de temps, on note une plus grande sécurité, fiabilité et ponctualité; notre marge de décalage par rapport à l'horaire annoncé est passée à 3 minutes au lieu de 15 à 20 auparavant. L'amélioration du confort est très sensible aussi grâce à la mise en service de nouvelles voitures plus silencieuses. Sans parler de l'avantage écologique que procure l'électrification.*» Résultat: une augmentation d'environ 30 % de passagers, «*mais aussi un changement d'image du rail, plus dynamique*», ajoute Jorge. «*On voit de plus en plus de gens travailler dans le train avec un ordinateur portable.*»

Seconde révolution touristique

Campos Correia, président de la commission de coordination du développement régional (CCDR) d'Algarve, résume la stratégie régionale: «*Notre objectif est de faire de l'Algarve l'une des régions les plus compétitives du Portugal et de l'Europe d'ici dix ou quinze ans. L'amélioration des transports s'inscrit parfaitement dans notre plan d'action territorial: accrocher l'Algarve à la "dorsale portugaise", ce qui est chose faite avec l'achèvement de l'autoroute A2 (vers Setúbal, Lisbonne, Porto) et la modernisation de la voie ferrée Lisbonne-Faro; relier efficacement notre région à l'Espagne grâce à la Via do Infante et prévoir également, à terme, une liaison ferroviaire entre l'Algarve et l'Andalousie; mais développer aussi les transports locaux, par exemple des métros de surface à l'intérieur de ces agglomérations régionales*

que forment Lagos-Portimão-Lagoa et Loulé-Faro-Olhão, qui comptent chacune entre 100 000 et 200 000 habitants.»

Mais au-delà de ce très important et très visible effort d'équipement — et de la fierté des progrès accomplis — pointe une certaine inquiétude. «*Nous sommes à la croisée des chemins et nous allons devoir effectuer les bons choix*», avertit Antonio Mendes, directeur de l'aéroport de Faro.

Construit en 1965 et ayant bénéficié à plusieurs reprises d'aides européennes pour sa modernisation et son extension, cet aéroport est le deuxième du Portugal en nombre de passagers (4,7 millions en 2004). Comme le précise son directeur, «*c'est un aéroport essentiellement "inbound", un point d'entrée pour les touristes étrangers et les résidents secondaires*». Avec le boom immobilier que connaît l'Algarve depuis quelques années, ces derniers sont aujourd'hui aussi nombreux que les touristes. La clientèle de l'aéroport, tant passagers que compagnies, est donc en pleine mutation: depuis 1999, on note aussi un déclin des vols



Boucherie artisanale à Monchique: l'amélioration du réseau routier ouvre de meilleurs débouchés aux produits locaux

charters et une augmentation des compagnies aériennes à bas prix. Parallèlement, les usagers tendent à délaissier les tour-opérateurs et organisent eux-mêmes leur voyage au meilleur prix. «*Au-delà de ce changement que l'on observe un peu partout en Europe, nous devons faire face à une difficulté beaucoup plus grave: notre tourisme a perdu une bonne partie de sa compétitivité; nous sommes trop chers pour les pauvres et pas assez sophistiqués pour les riches*», n'hésite pas à affirmer Antonio Mendes.

L'évolution commerciale récente que connaît l'aéroport de Faro pourrait bien valoir pour l'Algarve dans son ensemble. Tout le monde s'entend en effet ici pour dire que le tourisme reste et restera encore longtemps le moteur de l'économie régionale, à condition d'évoluer pour regagner en compétitivité et en durabilité, et ce malgré la forte concurrence touristique internationale, malgré le littoral trop bétonné pour les goûts d'aujourd'hui, malgré les incendies qui ont défigurés certaines parties du territoire réputées pour leur beauté naturelle comme la Serra de Monchique.

L'Algarve est en quête d'une «seconde révolution touristique». «*Nous devons monter en gamme, nous diversifier avec des produits à haute valeur ajoutée — ce que nous avons fait avec le golf, qui est un succès — et faire du "cluster" tourisme et loisirs un levier pour d'autres secteurs économiques fondés sur la connaissance et l'innovation*», conseille Campos Correia, le président de la CCDR. Et de citer la navigation de plaisance et même le tourisme sportif de haut niveau qui bénéficie d'un complexe de classe mondiale à Vila Real de Santo António.

Garder le cap

Comme souvent au Portugal, le salut pourrait venir de la mer. L'«Instituto Portuario e dos Transportes Marítimos» est l'organisme public qui gère les ports et transports maritimes ainsi que les voies intérieures navigables (en Algarve, essentiellement les fleuves Arade et Guadiana) de tout le sud du Portugal. Il touche principalement deux secteurs d'activité, la pêche et le tourisme, dont l'évolution exige une modernisation, adaptation, voire réorientation des zones portuaires. Selon David Assoreira, l'administrateur délégué de l'Institut: «*Après trente années de relatif immobilisme, on note une dégradation générale des infrastructures portuaires, d'autant plus qu'il importe désormais d'ouvrir nos ports au public, d'en faire profiter résidents, touristes, enfants, promeneurs... D'où la nécessité d'aménager à la fois les ports et leurs abords.*»

Le port d'Olhão, le premier d'Algarve pour la pêche, fait ainsi l'objet d'une vaste opération d'aménagement de ses accès (en espaces verts, en aires de loisirs, en promenades...) et de requali-



Le port d'Olhão

fication de ses infrastructures (dragages, remplacement du môle par des protections plus performantes, nouveaux quais, pontons, aires de mouillage et autres équipements utiles aux pêcheurs et aux plaisanciers, restauration du vieux marché couvert...), pour un montant de près de 6 millions d'euros, dont la moitié est financée par le FEDER. Le port de pêche de Lagoa bénéficie lui aussi d'une revitalisation importante mettant l'accent sur la réparation navale, une activité qui, avec l'essor de la navigation de plaisance, pourrait prendre de plus en plus d'importance au cours des prochaines années. «*Les chantiers navals d'Algarve ont un avantage comparatif important*», explique David Assoreira. «*Ils conjuguent qualité et rapidité et présentent l'avantage de pouvoir fonctionner toute l'année en plein air.*»

Bénéficiant depuis plusieurs années de campagnes promotionnelles en Amérique du Nord, notamment au salon de Miami, le port de Portimão voit exploser le marché des croisières, accueillant 17 paquebots en 2002, 28 en 2003, 36 en 2004, 54 en 2005... À titre d'exemple, pas moins de 5 000 passagers ont débarqué dans la ville durant la seule journée du 16 août 2005! Portimão cumule en effet plusieurs avantages: plutôt pittoresque, le port est niché dans un panorama magnifique, très apprécié des plaisanciers; il est associé au mythe des grandes expéditions portugaises qui partaient de Sagres, non loin de là; l'escale de Portimão donne accès à 16 terrains de golf, et un séjour de quelques jours dans un hôtel de luxe est parfois possible avant de reprendre le bateau; enfin, une grande compagnie de croisières américaine possède un important complexe hôtelier à proximité.

Cofinancés par l'Union européenne, le dragage du port et la construction d'un nouveau quai (de 165 m, pour pouvoir accueillir trois vaisseaux en même temps) sont cependant indispensables pour permettre l'accostage des grands navires. Trop fréquents, les débarquements au large ne sont en effet pas toujours pratiques: par exemple, 160 personnes en chaise roulante ont déjà dû être débarquées du paquebot *Legend of the Seas* de cette façon.

L'Institut portuaire met également beaucoup d'espoir dans les deux principaux cours d'eau d'Algarve: le Guadiana, bien sûr, mais aussi l'Arade qui devient navigable jusqu'à Silves. La «récupération de la mémoire du fleuve» va ainsi permettre d'augmenter l'intérêt touristique de cette ancienne capitale arabe de l'Algarve. Une promotion des activités nautiques auprès des jeunes est toutefois nécessaire, et David Assoreira déplore le manque de structures de formation dans la région pour le personnel maritime, à l'exception des pêcheurs. «*C'est révélateur d'un état de fait malheureux: le Portugal devrait et pourrait davantage développer les activités maritimes. Ce serait à la fois renouer avec sa tradition et contribuer à renforcer son avenir économique.*»

Ainsi, au moment où elle a pratiquement résorbé l'un de ses grands handicaps — l'insuffisance et l'obsolescence de ses infrastructures de transport —, l'Algarve doit relever de nouveaux défis, plus complexes et plus difficiles à appréhender: l'élargissement de l'Union, la mondialisation et l'effort permanent de compétitivité qui en découle. Ce qui n'effraie pas pour autant le président de la CCDR. «*Croissance et convergence sont une œuvre de longue haleine*», souligne Campos Correia. «*Il faut être persévérant, avoir toujours à l'esprit ses objectifs à long terme et s'autoévaluer en permanence. Le développement est fait de hauts et de bas. Ce qui importe, c'est de poursuivre son chemin en gardant le cap qu'on s'est fixé.*»

Pour en savoir plus: <http://www.ccdr-alg.pt>

Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Finlande

«De Varsovie à Helsinki: “Rail Baltica”, un projet imaginatif, stratégique et durable»

Pavel Telicka, coordinateur, réseau transeuropéen de transport



Le 20 juillet dernier, le vice-président de la Commission européenne, Jacques Barrot, m'a désigné comme l'un des six «coordinateurs» du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Par ces nominations dûment approuvées par le Conseil et le Parlement européen, la Commission entend insuffler un élan politique à certains projets ferroviaires prioritaires. Il s'agit pour les coordinateurs de faciliter la mise en œuvre de ces projets, notamment ceux qui comportent une dimension transfrontalière.

Personnellement, je suis chargé de «Rail Baltica», un projet ferroviaire imaginatif, stratégique et durable qui implique, aux côtés de la Finlande, les quatre nouveaux États membres de l'Union européenne bordés par la mer Baltique: Pologne, Lituanie, Lettonie et Estonie. Articulé autour de l'axe Nord-Sud Helsinki-Tallinn-Varsovie, «Rail Baltica» mettra les pays baltes et la Pologne en liaison directe avec le cœur de l'Union européenne, renforçant ainsi le marché unique et favorisant l'intégration des pays traversés. La courte frontière de 70 km qui sépare la Lituanie et la Pologne correspond au seul lien terrestre existant entre les pays baltes et le reste de l'Union. La mise en place de liaisons de transport efficaces et durables passant par cette frontière est donc de la plus haute importance pour les pays concernés, mais aussi pour l'ensemble de l'Union européenne.

Dans un premier temps, la direction générale de la politique régionale effectue une étude de faisabilité qui doit être achevée à la fin de l'année 2006. Il s'agit de déterminer la viabilité économique potentielle de cette liaison ferroviaire, mais aussi de prendre en compte de nombreux autres éléments connexes, à commencer par l'impact environnemental du projet sur les zones traversées par la ligne ferroviaire. À la suite de nos premières discussions avec les responsables politiques, je suis persuadé que l'amélioration de la ligne Tallinn-Varsovie sera rentable, mais attendons les résultats de l'étude.

L'axe ferroviaire «Rail Baltica» attirera les investisseurs le long d'un corridor déjà desservi par la liaison routière «Via Baltica». En termes d'aménagement du territoire, il complétera l'action d'Interreg dans la région de la mer Baltique. Il permettra également de relier la Pologne et les pays baltes au «triangle nordique» envisagé par les pays scandinaves, ainsi qu'à la Russie, en particulier la région très peuplée de Saint-Petersbourg.

Pour l'instant, les flux de circulation suivent surtout un axe Est-Ouest à cause des grosses quantités de produits russes, essentiellement des matières premières, destinés à l'UE et transitant par les ports baltes. Mais l'importance stratégique de la région pourrait également fortement augmenter si la Chine, comme elle est en train de l'étudier, expédiait pour gagner du temps ses produits par chemin de fer à travers la Sibérie vers les ports baltes plutôt que par bateau via le canal de Suez.

La liaison «Rail Baltica» pourrait alors représenter un axe Nord-Sud pour ce transit.

Le projet constituera également une alternative durable à la route pour le transport des marchandises et, à terme, des voyageurs empruntant cet itinéraire. Plusieurs gouvernements baltes voient déjà la liaison «Rail Baltica» comme un levier de développement. Et il semble qu'on assiste déjà à une compétition entre les villes baltes: toutes veulent être incluses dans le tracé de la future ligne. C'est à mon avis bon signe.

La réussite du projet implique cependant une grande convergence de vues entre les cinq pays participants quant à son potentiel. Une profonde détermination est nécessaire pour faire avancer le dossier. Faciliter le plus possible cette vision commune est, je pense, l'une de mes tâches essentielles. Pour ce faire, je serai activement en contact avec tous les acteurs concernés. Ce qui comprend les clients et usagers potentiels, les partenaires sociaux, les autorités régionales et locales, les constructeurs de matériel ferroviaire et, bien entendu, les compagnies de chemin de fer elles-mêmes.

En ce qui concerne le financement, les coûts de «Rail Baltica» ou plutôt du «projet prioritaire RTE-T n° 27» selon son appellation officielle pourraient être pris en charge — dans certains cas jusqu'à 80 % — par le Fonds de cohésion. Tout dépend du montant des perspectives financières 2007-2013⁽¹⁾, mais des personnalités influentes, notamment de nombreux députés européens, sont en faveur du financement intégral des projets prioritaires de transport.

J'ai entrepris de voyager moi-même de Helsinki à Varsovie, parfois avec des journalistes, pour me rendre compte de visu de l'état actuel des infrastructures et mesurer les retards et les goulots d'étranglement. J'ai l'intention d'être très actif afin que soit mis en place le plus vite possible ce grand axe régional européen.



La gare d'Helsinki (Finlande)

⁽¹⁾ Les perspectives financières 2007-2013 n'étaient pas encore connues à la date de rédaction de cet article (novembre 2005).

Espagne

«Agrandir le port de Barcelone passait par le détournement du Llobregat... et le respect de l'environnement»

Josep Oriol, directeur général, port de Barcelone

Entrepris en 2000 et achevé en 2004, le détournement du fleuve Llobregat constitue un moment fort de l'histoire des transports à Barcelone. Certains des audacieux projets «Port et zone franche» du premier tiers du XX^e siècle, qui envisageaient la construction d'une grande infrastructure portuaire au sud de la montagne de Montjuïc, considéraient déjà le Llobregat comme la limite physique d'un futur port. Puis la guerre civile et l'isolement international qui s'ensuivit ont sensiblement ralenti la croissance de l'économie espagnole et, par ricochet, celle du port de Barcelone. Le «plan de stabilisation» de 1959 marqua la réouverture vers l'extérieur de l'économie espagnole. Barcelone retrouva alors son rôle de port interocéanique, mettant en évidence le besoin de s'agrandir.

Le détournement du fleuve Llobregat était la condition sine qua non de l'extension du port. On l'envisagea pour la première fois au cours des années 60, et certains projets, comme celui élaboré par la chambre de commerce, d'industrie et de navigation de Barcelone, proposaient des interventions ayant un impact écologique très important, puisqu'on envisageait de détourner le fleuve et son déversement dans la mer à 9 km au sud de son embouchure d'alors.

C'est en 1994 que les instances responsables ont lancé ce qu'on a appelé le «plan Delta». Le détournement de 2 km et la canalisation du Llobregat constituent le fil conducteur d'une série d'interventions qui, en plus de l'extension du port, incluent également le développement de l'aéroport, la construction de nouvelles voies routières et ferroviaires, la mise en place d'une station d'épuration et la création d'un vaste espace naturel protégé.

Grâce au détournement du fleuve, le port de Barcelone a finalement pu entreprendre son extension en décembre 2001. Doté d'un budget de 1 milliard d'euros, dont 277 millions financés par le Fonds de cohésion, l'extension suppose le redimensionnement du port: multiplication par 2,3 de sa superficie, soit 1 265 ha, et construction de 30 km de quais.

Les travaux en cours constituent le socle sur lequel le port pourra se développer. Sa croissance sera à la fois quantitative (nouveaux quais, nouvelles grues, nouveaux accès) et qualitative (nouvelles lignes ma-

ritimes, liaisons européennes plus nombreuses, amélioration du service à la clientèle). Le nombre de conteneurs devrait passer de 2 millions à 6 millions, soit un volume annuel de 90 millions de tonnes.

Ce vaste chantier porte également sur l'aménagement des accès dont aura besoin le port une fois agrandi. À cet égard, l'espace libéré par l'ancien lit du fleuve constitue un excellent corridor pour les futurs liens terrestres: une autoroute à quatre voies, exclusivement réservée aux poids lourds, va y être construite. Elle sera directement reliée au réseau autoroutier espagnol et européen, tandis que quatre nouvelles voies ferrées partiront des nouvelles gares de marchandises prévues sur les nouveaux quais.

L'extension du port de Barcelone s'effectue dans le plus grand respect de l'environnement. Elle s'accompagne de mesures réduisant l'impact négatif que les travaux pourraient produire. En plus de répondre scrupuleusement aux législations portuaire et environnementale, le développement du port comporte un certain nombre de dispositions qui vont améliorer l'état du delta du Llobregat dans son ensemble. On a ainsi sauvegardé dans l'ancien lit du fleuve une zone humide de 10 ha afin de préserver la faune qui y réside. L'une des interventions en cours — la création à coups de millions de tonnes de sable d'une plage de 2 km de long, au sud de la nouvelle embouchure du fleuve — est un autre exemple de la volonté des autorités portuaires de réaliser une infrastructure durable et respectueuse de l'environnement.



Les nouveaux quais peuvent accueillir de très gros navires

BULGARIE

Rénovation de l'aéroport de Sofia



Coût total: 148 756 000 EUR
Contribution UE: 50 000 000 EUR

«L'aéroport de Sofia constitue le principal point d'entrée de la clientèle commerciale et touristique en Bulgarie. Mais ses équipements actuels n'offrent pas un niveau de services suffisant tant pour les passagers que pour les opérateurs. Le projet ISPA comprend la construction d'un nouveau terminal passagers et de toutes les commodités y afférentes: voies d'accès, couloirs réservés aux taxis, aires de stationnement... Le tout s'inscrit dans une opération plus vaste impliquant l'allongement et le réaligement des pistes afin de pouvoir accueillir les gros porteurs, tout en réduisant les nuisances sonores pour les habitants de Sofia.»

Nelly Yordanova, ministre des transports et des communications de la République de Bulgarie
nyordanova@mtc.government.bg

HONGRIE

Prolongement du périphérique de Budapest



Coût total: 334 893 000 EUR
Contribution UE: 284 659 050 EUR

«Le Fonds de cohésion cofinance la construction d'une ceinture autoroutière autour de la capitale hongroise. L'achèvement des 26,5 km de la section Est permettra de relier les autoroutes M1, M3, M5 et M7, ainsi que plusieurs routes nationales qui débouchent à Budapest. En désengorgeant la capitale et ses accès, le projet mettra fin à un cauchemar quotidien pour les automobilistes. En plus de fluidifier le trafic de transit, notamment des poids lourds, le nouveau périphérique réduira la pollution dans la ville tout en favorisant l'installation de nouvelles entreprises dans la région. L'infrastructure intègre les normes environnementales et de sécurité les plus strictes. La fin des travaux est prévue pour novembre 2007.»

Tompos Attila, coordinateur UE, Société nationale des autoroutes
tompos.attila@nart.hu

SLOVAQUIE

Modernisation du tronçon ferroviaire Bratislava Rača-Trnava



Coût total: 51 422 000 EUR
Contribution UE: 38 566 500 EUR

«Le tronçon ferroviaire Bratislava Rača-Trnava fait partie du cinquième corridor européen qui, en Slovaquie, va de Bratislava à Čierna nad Tisou à la frontière ukrainienne, en passant par Žilina et Košice. À Žilina, il croise le sixième corridor qui mène à Varsovie et, de là, à Gdańsk sur la Baltique. La modernisation de cette ligne vise en premier lieu à assurer un bon accès au réseau transeuropéen de transport et à mettre en place des liaisons ferroviaires de qualité entre les différents pays concernés. Financé par l'ISPA pour des travaux à réaliser entre mars 2002 et décembre 2005, le projet implique notamment la construction d'un tablier en béton précontraint de 750 m de long, la suppression des passages à niveau et la rénovation de toutes les gares situées entre Bratislava Rača et Trnava. Plus sûre et plus silencieuse, la ligne rénovée permettra une circulation des trains à 160 km/h.»

Miroslav Matúšek, chemins de fer de la République slovaque (ŽSR)
Matusek.Miroslav@zsr.sk

ESPAGNE

Extension du port de Gijón



Coût total: 563 900 000 EUR
Contribution UE (Fonds de cohésion): 247 500 000 EUR
Prêt BEI: 250 000 000 EUR

«L'Union contribue fortement à la modernisation des infrastructures portuaires espagnoles. Partenaire des Fonds structurels, la Banque européenne d'investissement (BEI) accompagne ses prêts d'une assistance technique, notamment en matière d'évaluation des besoins. Un exemple récent est fourni par le très prometteur investissement réalisé à Gijón. Financée par le Fonds de cohésion avec le complément d'un prêt de la BEI, l'extension du principal port des Asturies vise à augmenter les capacités de traitement et de stockage du fret maritime transitant par Gijón. Le projet consiste principalement à renforcer les brise-lames et à agrandir les aires d'entreposage et de mouillage, de façon à pouvoir accueillir les plus gros navires.»

Andrew Allen, Banque européenne d'investissement
allen@eib.org

Troisième séminaire «Régions compétitives: définir les bonnes pratiques»

Magdebourg, capitale des bonnes pratiques



Capitale du Land de Saxe-Anhalt, l'un des nouveaux Länder allemands, Magdebourg a accueilli du 5 au 7 octobre le troisième séminaire «Régions compétitives: définir les bonnes pratiques», où se sont rencontrés les autorités de gestion des programmes des objectifs n° 1 et 2 dans huit États membres (Danemark, Allemagne, Lettonie, Lituanie, Autriche, Slovaquie, Suède et Royaume-Uni), les délégués d'autres pays et les représentants de la Commission, dont M^{me} Danuta Hübner. Les débats ont mis en lumière le rôle clé des Fonds structurels dans le lancement et la conduite de projets innovants, porteurs de croissance et créateurs d'emplois.

Quinze ans après la réunification de l'Allemagne, la ville de Magdebourg (227 000 habitants), qui fête le 1 200^e anniversaire de sa fondation, est une cité en pleine métamorphose. Elle forme l'une des pointes du «triangle industriel» du Land de Saxe-Anhalt, en Allemagne centrale, une région où l'innovation est une tradition. Aussi Magdebourg était-elle bien placée pour accueillir les quelque 150 participants qui ont répondu à l'invitation du ministre des finances de Saxe-Anhalt, de l'autorité de gestion des programmes FEDER de cette région relevant de l'objectif n° 1 ainsi que de la Commission européenne, organisateurs de ce séminaire.

Engrangeant les succès des deux précédentes initiatives du genre, à Sheffield (Royaume-Uni) en 2003 et à Rovaniemi (Finlande) en 2004, la rencontre avait le même objectif: promouvoir l'échange d'expériences et la diffusion de bonnes pratiques parmi les responsables de la gestion et de la mise en œuvre des programmes des objectifs n° 1 et 2 des Fonds structurels, dans le cadre de la stratégie renouvelée de Lisbonne pour la croissance et pour l'emploi.

Deux sessions plénières et trois ateliers ont été l'occasion de tirer les enseignements de dix-huit projets sélectionnés dans les huit États membres cités, autour de trois grands thèmes: «Innovation», «Recherche et développement» et «Société de l'information».

Le partenariat, clé de la réussite

De nature et de taille variées, ces projets ont chacun leur histoire, leur point de départ et leur évolution. Ils apportent chacun leur réponse aux défis d'aujourd'hui: mondialisation et perte d'avantages compétitifs, nécessité de développements inno-

vants et de nouvelles approches de R & D (recherche et développement), accessibilité de la connaissance, développement durable. Chacun d'eux concrétise les efforts des acteurs locaux pour mettre sur pied un partenariat public-privé apte à promouvoir une idée, une vision, à mobiliser les bonnes volontés, à entretenir le courage et la patience nécessaires — bref, à «investir dans les cœurs et les esprits» avec la volonté de réussir même là où le risque apparaît élevé.

Les Fonds structurels, un ressort de l'innovation

Les débats ont fait ressortir le rôle particulier que les Fonds structurels peuvent jouer dans ce processus en comblant des lacunes financières et en favorisant une approche multidisciplinaire. Pour les délégués des nouveaux États membres, ce type de séminaire constitue une excellente opportunité de se familiariser, à partir d'exemples de bonnes pratiques, avec le montage et la gestion de projets cofinancés par les Fonds structurels. Pour tous, c'est une occasion d'établir des contacts et de mettre l'information en réseau.

En marge des sessions et ateliers, quatre excursions ont permis aux participants de visiter une série de projets cofinancés par les Fonds structurels dans le Land de Saxe-Anhalt. La rencontre, dont la qualité d'organisation a été unanimement appréciée, s'est conclue par un circuit de découverte des paysages et de l'histoire de la région.

Le site suivant contient des fiches de synthèse relatives aux dix-huit exemples présentés lors du séminaire ainsi qu'à une trentaine d'autres projets:

<http://www.best-practice-magdeburg.de/projects.html>

REGIO & réseaux

À la recherche des potentiels territoriaux

L'objectif d'ESPON (European Spatial Policy Observation Network/Observatoire européen de l'aménagement du territoire, financé par l'initiative Interreg) est de vulgariser les résultats des études les plus récentes sur les infrastructures, la dynamique et l'impact des politiques européennes liées à l'aménagement du territoire. Son rapport 2005 entend contribuer à la stratégie de Lisbonne renouvelée, à améliorer la compétitivité régionale et à soutenir l'objectif de cohésion territoriale et de coopération en montrant la diversité des cadres d'expérimentation et d'exploitation des potentiels territoriaux de l'Europe.

<http://www.espon.lu/online/documentation/programme/publications/>

Portrait des régions en ligne

Eurostat, l'office statistique des Communautés européennes, a ouvert un nouveau site web — «Portrait of the Regions» — qui fournit des informations variées et comparables sur les diverses régions d'Europe. L'internaute peut naviguer en cliquant sur les cartes ou en sélectionnant le nom de la région recherchée. Ce site est le prolongement de la série de publications imprimées du même nom, financée par la DG Politique régionale et publiée entre 1993 et 2001.

http://epp.eurostat.cec.eu.int/pls/portal/url/page/SHARED/PER_GENSTA

Par ailleurs, Eurostat a publié une nouvelle édition de l'Annuaire statistique des régions de l'UE, qui couvre les 254 régions des vingt-cinq États membres ainsi que les quatorze régions de la Bulgarie et de la Roumanie.

http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1073,46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-AF-05-001

Statistiques OCDE

Disponible en anglais et français, le «Panorama des statistiques de l'OCDE 2005» est le premier numéro d'une nouvelle publication statistique annuelle de l'Organisation de coopération et développement économiques (OCDE). Plus de 100 indicateurs couvrent un très grand nombre de domaines: économie, agriculture, éducation, énergie, environnement, aide extérieure, santé et qualité de la vie, industrie, information et communications, population, main-d'œuvre, échanges et investissement, fiscalité, dépenses publiques, recherche et développement. Les données sont fournies pour tous les pays membres de l'OCDE (avec le total pour l'ensemble de la zone) et, dans beaucoup de domaines, pour un certain nombre de pays non membres. Des liens (StatLinks) situés sous les graphiques et tableaux permettent au lecteur de faciliter le transfert de ces données vers d'autres applications.

<http://www.oecdbookshop.org>

Eurocities: tour d'Europe des initiatives des villes en matière d'emploi

Le réseau Eurocities a publié les résultats de son étude sur les initiatives locales d'emploi, portant sur la période 2000-2004. À partir d'informations collectées auprès de 17 villes européennes, Eurocities dresse un état des lieux des mesures innovantes destinées à favoriser l'intégration des personnes sans emploi sur le marché du travail. Le rapport met en évidence le rôle crucial joué par ces villes, qu'il s'agisse d'accroître l'efficacité des politiques centralisées ou de trouver de nouvelles manières de combattre le chômage. Les villes développent notamment une approche coordonnée des problèmes d'emploi et des difficultés sociales (pauvreté et exclusion). Elles aident également à la création de nouveaux services comme l'aide de proximité pour les personnes âgées.

<http://www.eurocities.org/>

Agenda REGIO

Dates	Événement	Lieu
7 et 8 mars 2006	eurOreg — Economic Forum of European Regions http://www.euroreg.fr	Paris (F)
2-5 mai 2006	Urban Futures 2.0 — Conference on Urban Partnership and Urban Governance http://www2.stockholm.se/english/frameset/main/urban_futures2.0.pdf	Stockholm (S)
18 et 19 mai 2006	eEurope4all — Cutting Edge Technology http://www.e-europe4all.net/index.htm	Newry (UK)
1 ^{er} et 2 juin 2006	Les identités insulaires face au tourisme identites-insulaires@iut-laroche.univ-nantes.fr	La Roche-sur-Yon (F)
6-8 juin 2006	World Investment Conference — Making Europe more attractive and competitive http://www.world-investment-conference.com/default.asp	La Baule (F)
22 juin 2006	Évaluation des Fonds structurels	Varsovie (PL)

Orientations stratégiques communautaires 2007-2013



Disponible dans les 20 langues officielles de l'UE

Regions matter (Compter avec les régions)



L'action des Fonds structurels dans les 25 États membres ainsi qu'en Bulgarie et Roumanie

CD-ROM multilingue

Troisième rapport d'étape sur la cohésion



Disponible en 21 langues

<http://www.uitp.com/home/index.cfm>

Au nombre des plus anciennes associations internationales — sa création remonte à 1885 —, l'Union internationale des transports publics (UITP) constitue, avec ses 2 700 membres dans plus de 80 pays, la référence mondiale des acteurs des transports publics: sociétés d'exploitation, autorités, industriels, etc. Ses activités couvrent tous les modes de transport collectif ainsi que les questions de sécurité et d'environnement. L'UITP s'affirme comme une importante force de proposition dans son domaine, notamment à travers le comité UITP Union européenne qui a publié en juillet 2005: «Prise de position: le transport public, la stratégie de Lisbonne et le développement durable». Plurilingue (anglais et sections en allemand, espagnol et français), le site présente de nombreuses autres publications, dont des études de cas.



http://www.aivp.org/ville_26.html

Avec plus de 100 villes portuaires représentées sur cinq continents, l'Association internationale villes et ports (AIVP), un réseau de décideurs et d'experts créé en 1988, est la seule structure internationale d'échanges autour des questions de développement urbain et portuaire. Ses activités consistent notamment à aider au montage de projets ville/port, incluant la recherche de partenaires et de subventions. Le site donne accès en anglais, espagnol et français à des informations abondantes, à des fiches de projet et à quelque 200 liens internet.



<http://www.eu-tapestry.org/>

L'objectif de Tapestry (Travel awareness, publicity and education supporting a sustainable transport strategy in Europe) était d'évaluer l'efficacité des campagnes en faveur des transports durables, dans trois domaines: les alternatives à la route (intermodalité), les transports publics, la sécurité, la santé et l'environnement. Les résultats du projet, disponibles sur ce site, comportent seize études de cas débouchant sur un ensemble de «bonnes pratiques» et de recommandations pour les acteurs de la politique des transports à l'échelle européenne.



<http://www.womenalpn.net.org>

Le réseau «Women Alp Net» a été créé dans le cadre d'Interreg III B (coopération transnationale) à partir du postulat que les femmes ont un rôle à jouer pour un développement plus équilibré et durable de l'espace alpin. L'objectif final est de fournir aux femmes des services de qualité qui favorisent leur participation au développement économique local. Une série d'outils (études, réseau de services, actions pilotes...) sont disponibles dans les langues des pays concernés: Autriche, France, Italie, Slovénie et Suisse.



2007-2013: préparer la nouvelle génération de programmes avec le site Inforegio

Les États membres et les régions préparent la prochaine période de programmation 2007-2013. Le site Inforegio présente de nombreuses informations et des documents importants à tous les acteurs impliqués dans cette démarche. Il s'agit de faciliter les échanges entre eux et d'informer le grand public des progrès réalisés. N'hésitez pas à adresser vos questions et contributions à la DG Politique régionale.

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/debate/forum_fr.htm

Commission européenne
Direction générale de la politique régionale
Unité 01 — «Information et communication»
Thierry Daman
Avenue de Tervuren 41, B-1040 Bruxelles
Fax (32-2) 296 60 03
E-mail: regio-info@cec.eu.int
Internet: http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_fr.htm

Informations sur les aides régionales de l'Union européenne:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_fr.htm

ISSN 1608-3903

© Communautés européennes, 2005
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Printed in Belgium



Office des publications
Publications.eu.int