



**COMPTE RENDU DE LA RÉUNION
DU GROUPE DE TRANSPORTS DE L'ARC ATLANTIQUE
GIJON, 6 NOVEMBRE 2009**

Participants:

Nom	Institution
Julián Bonet	Directeur des transports et des Affaires maritimes de la Principauté des Asturies
Josu Benaito Villagarcía	Coordinateur du GTAA Gouvernement du Pays Basque – Directeur des transports
Fabien Mesclier	CRPM – Commission de l'Arc Atlantique - Secrétariat
José Manuel Caldevilla	Principauté des Asturies - Transports
María José Rodríguez	Principauté des Asturies - Transports
Javier Rivas	Gouvernement du Pays Basque – Technicien de transports
Julie MICLOT	Conseil Régional de Basse Normandie - Chef du service des Affaires Européennes
Hélène Donnart	Limousin – Conseil Économique et Social Régional
Pablo Coto Millán	Cantabrie - Président du Conseil économique et social
Jose Luis Ruiz García	Pays Basque - Président du Conseil économique et social
Arantza Lopez de Munain Zulueta	Pays Basque - Responsable des études et des projets du CES basque
Arantza Iturbide	Plateforme logistique Aquitaine-Pays Basque - Technicien
Irene Andrés Moro	Cantabrie - Fondation CTL
Rossend Bosch	Assistant technique

Les personnes suivantes ont justifié leur absence à la réunion:

Joelle Ballarin d'Aquitaine
Helene Fortier des Pays de la Loire
John Cordwell de Gloucestershire
Kevin Travers de Hampshire
Nuno Almeida de la Région Norte
Miguel Burgarin de Galice



La réunion a débuté avec la présentation de Julián Bonet, Directeur des transports et des Affaires maritimes des Asturies, sur la transformation du système ferroviaire aux Asturies.

Julián Bonet a rappelé le passé minier de la région et le fort développement que le chemin de fer a connu avec de nombreuses lignes minières qui, peu à peu, sont tombées en désuétude. Néanmoins, certaines d'entre elles ont pu être récupérées pour fournir un service ferroviaire moderne de voyageurs. Ainsi, en plus des services de FEVE et de RENFE traditionnels dans la région, son gouvernement veut aussi mettre en place de nouveaux services train-tram dans les zones les plus urbaines en profitant majoritairement des tracés de FEVE.

Un autre projet pour l'amélioration du transport public dans les zones de moindre densité de la région est le changement de conditions dans les concessions des lignes scolaires (qui transportent chaque jour les élèves des zones rurales vers les établissements scolaires), afin qu'elles puissent aussi prêter un service régulier aux citoyens. Julián Bonet signale l'énorme complexité de ce processus de changement dans le régime de concession.

Josu Benaito, coordinateur du Groupe de Transports de l'Arc Atlantique (GTAA), et Directeur des Transports du Gouvernement du Pays Basque, pose des questions sur le matériel mobile qui sera utilisé pour les services de train-tram. Julián Bonet répond que le matériel sera nouveau et élaboré en fonction du service à fournir, même si on utilisera des voies de FEVE et que l'opérateur sera aussi FEVE.

ACTUALITE COMMUNAUTAIRE DES TRANSPORTS

L'Assistance Technique du GTAA a effectué la présentation sur l'actualité communautaire des transports centrée sur les récents rapports présentés par les coordinateurs européens des différents projets prioritaires du RTE-T aussi bien concernant la future politique du la RTE-T que l'évolution du projet prioritaire n°3 (axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-ouest de l'Europe) dans l'Arc Atlantique.

Dans le document des neuf Coordinateurs européens sur la révision de la politique sur le RTE-T on arrive aux conclusions suivantes:

- Ils soutiennent l'adoption d'un réseau global pour développer le marché et la demande
- Ils favorisent la connexion de l'UE avec les réseaux extérieurs dans d'autres pays de façon à permettre un accès rapide et compétitif à d'autres marchés.
- Ils proposent de construire un réseau de grande qualité qui contribue à réduire les émissions, avec des efforts significatifs au niveau des infrastructures fluviales, maritimes et ferroviaires.
- Ils exigent que le réseau européen soit réellement interopérable et sûr, en adoptant au préalable les standards légaux et techniques nécessaires à l'ensemble de l'UE.



- Ils réclament un traitement spécial du transport de marchandises aussi bien pour la gestion des projets que pour son financement.
- Ils réclament aussi de concentrer les efforts sur les corridors de marchandises et, plus particulièrement, sur les ports
- Finalement, ils mettent l'accent sur la qualité nécessaire des services entre les différents nœuds comme élément clef de la chaîne logistique.

En ce qui concerne le rapport du Coordinateur, Etienne Davignon sur le projet prioritaire n°3, la situation actuelle de la branche atlantique a été décrite. Le rapport signale que le tronçon transfrontalier Vitoria-Dax est l'un des plus complexes à cause du manque d'études communes sur cette section, alors qu'il faut s'assurer du fait que l'infrastructure ferroviaire actuelle entre Madrid et Burgos s'adaptera à la largeur UIC afin de permettre le passage de trains de marchandises depuis et vers la France.

Parmi les propositions finales du rapport, l'Assistance technique a souligné le besoin d'une vision globale d'infrastructure et de services, d'une approche de corridor, d'un dialogue constructif entre les agents impliqués avec la création d'un groupe permanent franco-espagnol, d'un système d'information transparent sur le projet, et finalement elle réclame un processus harmonisé d'autorisation de projets transfrontaliers,

Le débat ultérieur s'est centré sur la gestion de l'infrastructure ferroviaire (de la part des institutions gouvernementales comme ADIF ou RFF) et sur l'amélioration et l'organisation des services de la part des régions (dans le cas français). Hélène Donnart, du Limousin, a expliqué qu'on ne pouvait pas profiter des investissements de sa région dans l'amélioration du matériel mobile ferroviaire à cause du mauvais état de l'infrastructure ferroviaire, sans que la région remplisse l'engagement de RFF pour son amélioration.

Julián Bonet et Josu Benaito ont expliqué, à leur tour, la situation espagnole des régions qui ne participent pas aussi activement à l'organisation des services, l'opérateur (RENFE ou FEVE) étant réellement celui qui les gère en comptant sur la collaboration (dans quelques cas y compris économique) (à un degré plus ou moins élevé) du gouvernement régional.

RAPPORT DU COORDINATEUR DE OLIVEIRA SUR LES AUTOROUTES DE LA MER

Avant la présentation du rapport du coordinateur Luis Valente de Oliveira sur le projet prioritaire n° 21 du RTE-T consacré aux Autoroutes de la Mer, on a donné la parole au Conseiller de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des infrastructures de la Principauté des Asturies, M. Francisco González Buendía, qui a adapté son agenda pour souhaiter la bienvenue et saluer les membres du GTAA présents à Gijón.

Ensuite, la présentation du projet consacré aux Autoroutes de la Mer a débuté.



La présentation a été divisée en deux parties:

- Une présentation des douze recommandations du Coordinateur Oliveira sur le futur développement des Autoroutes de la Mer: intégration d'infrastructures et de services, amélioration des connexions, développement de services intelligents, amélioration de l'éducation et de la formation des ressources humaines, intégration des procédures et des opérations dans l'ensemble d'une chaîne porte à porte, aide aux actions de développement technologique, meilleure articulation des différents instruments financiers, extension de l'expérience européenne en Afrique du Nord et dans les régions sub-sahariennes, entre autres.
- Un résumé de la situation actuelle des Autoroutes de la Mer dans l'Arc Atlantique après l'échec du concours franco-espagnol promet deux nouveaux services: Gijón-Nantes Saint Nazaire et Vigo-Nantes Saint Nazaire-Le Havre (avec une extension future vers Algesiras).

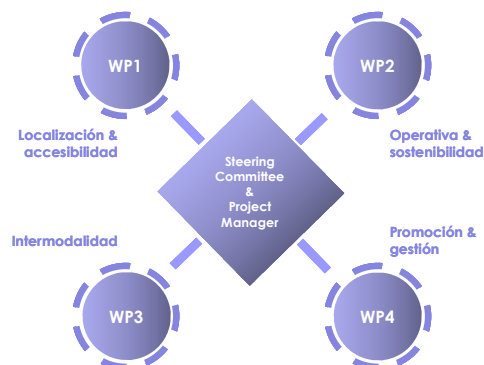
Malgré les difficultés imposées par la crise économique actuelle, Julián Bonet a conclu qu'effectivement, ils attendent que le concessionnaire puisse mettre en place le plus vite possible la nouvelle Autoroute de la Mer entre le port de Gijón et le port de Nantes-Saint Nazaire.

PROJET EFFIPLAT

L'Assistance technique travaille sur une description complète du projet de coopération transnationale EFFIPLAT promu par les régions du GTAA.

Grâce aux commentaires de la précédente description du projet, exposée lors de la réunion de Poitiers, et aux commentaires reçus ultérieurement par mail (Pays de la Loire, Aquitaine...) la description du projet a été modifiée de façon ponctuelle:

- Le nombre de WP a été réduit au nombre de quatre (l'ancien WP4 a été intégré dans le el WP2):





- Une aide technique qui assure le fonctionnement et le support technique aux WP ainsi que le poste de Project Manager a été prévu
- En plus d'un document final de recommandations, la création d'un réseau de plateformes de l'Arc Atlantique pour l'efficacité logistique a été prévue et ce afin de perdurer par de-là le projet
- On a procédé à la restructuration du budget avec l'inclusion de l'assistance technique
- Pour boucler le budget, on attend la réponse de l'Autorité de gestion sur la compensation du travail des techniciens des administrations régionales ou des agents privés participants aux WP.

Julie Miclot, de Basse-Normandie, a complété ses premières observations, par courrier électronique, avec les observations suivantes:

- Elle a proposé de fusionner les WP1 et les WP2
- Elle a proposé de renforcer le thème de l'intermodalité (WP3) avec une plus grande présence des ports et des activités portuaires
- Elle a proposé d'inclure les sujets réglementaires et les thèmes concernant la sécurité (par exemple, dans le WP2)
- Elle considère qu'un délai de 10 mois peut être insuffisant
- Elle déclare que, selon elle, la compensation pour le travail de techniciens privés dans les WP doit être un sujet à étudier étant donné que le règlement du programme est très restrictif.
- Elle a aussi souligné que le projet doit spécialement parler des plateformes multimodales

L'Assistance Technique a promis d'étudier avec précision ces observations et de les accepter dans une grande mesure.

Fabien Mesclier, de la CRPM, a demandé une liste des participants et qui sera le chef de file du projet. L'Assistance Technique a nommé, de vive voix, les régions qui ont confirmé leur participation (Les Asturies, le Pays Basque, l'Aquitaine, les Pays de la Loire, la Basse-Normandie, la plateforme logistique Aquitaine-Pays Basque...) et a commenté que le chef de file n'avait pas encore été élu.

Julián Bonet, de la Principauté des Asturies, a annoncé qu'à titre personnel il favorisera la participation au projet de ZALIA (société publique zone d'activités logistiques des Asturies) et FEVE (opérateur ferroviaire régional)



Le calendrier que propose le Coordinateur est de finir définitivement la description du projet et la liste des participants confirmés avant la fin de l'année. C'est pourquoi, on demande aux régions qu'elles envoient aussitôt que possible les observations qu'elles ont concernant la description du projet, ainsi que la liste des participants de leur région.

D'un autre côté, l'Assistance technique s'engage à envoyer, aussitôt que possible, la nouvelle description du projet avec les aspects économiques résolus après la résolution de la requête pour l'Autorité de gestion du programme de l'Espace Atlantique (région Nord du Portugal).

PRESENTATION DU PLAN D'ACTION EUROPEENNE DE MOBILITE URBAINE

Rosend Bosch, Assistant technique, a présenté le Plan d'action sur la mobilité urbaine récemment élaboré par la Commission Européenne.

Ce plan comprend 20 actions, programmées entre 2009 et 2012, destinées à délimiter l'action de l'Union Européenne dans le cadre du Livre Vert sur la mobilité urbaine. Ces 20 actions se regroupent sous 6 domaines thématiques:

- Promouvoir des politiques intégrées, telle que la généralisation des plans de mobilité urbaine durable.
- Répondre aux besoins des citoyens: améliorer l'information sur les voyages, améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite...
- Rendre le transport urbain écologique: aider la recherche pour les véhicules à faibles émissions ou sans émission.
- Intensifier le financement: optimiser les sources de financement.
- Partager les expériences et les connaissances: création d'un observatoire sur la mobilité urbaine...
- Optimiser la mobilité urbaine: systèmes de transport intelligent, transport urbain de marchandises.

En suivant cette ligne de travail, Julián Bonet a expliqué ce qui se fait dans les Asturies: ils travaillent à l'introduction des Systèmes d'aide à l'exploitation(SAE) du transport public et ils ont introduit l'information de tout le transport public des Asturies sur Google Maps.

COMMISSION ARC ATLANTIQUE: UNE STRATÉGIE POUR L'ARC ATLANTIQUE

Fabien Mesclier, de la CRPM, a présenté son document intitulé: Stratégie intégrée pour l'Arc Atlantique. Cette stratégie envisage trois objectifs:



- Répondre, de façon plus efficace, aux défis transnationaux qui affectent les régions atlantiques: en protégeant le territoire et, en même temps, en le mettant en valeur.
- Appliquer la politique maritime intégrée dans la région de l'Arc Atlantique
- Préparer les futures politiques européennes en adoptant une vision intégrée

Pour le domaine particulier des transports, les priorités seraient: l'accessibilité, la compétitivité et les transports propres.

Comme projets prioritaires pour l'Arc Atlantique, Fabien Mesclier a mentionné:

- Terminer l'axe ferroviaire Nord-sud (projet prioritaire n°3 du RTE-T)
- Créer un corridor ferroviaire Ouest-est qui relie l'espace Atlantique avec l'Europe Centrale
- Augmenter les lignes de Short Sea Shipping et les Autoroutes de la Mer sur la façade atlantique
- Développer un réseau atlantique de plateformes logistiques
- Exploiter complètement le potentiel des ports et des aéroports atlantiques
- La construction navale

Pour finir, Fabien Mesclier a réclamé la collaboration du GTAA afin d'élaborer la stratégie de transport de l'Arc Atlantique, de façon parallèle au processus de révision du RTE-T et à la préparation du Maritime Day 2010 (19-21 mai 2010 à Gijón) organisé par la Commission Arc Atlantique afin de définir sa future stratégie.

Concrètement, Fabien Mesclier a convoqué le GTAA pour présenter et débattre de sa contribution à la stratégie des transports de la Commission Arc Atlantique pendant la prochaine réunion du groupe.

PROCHAINE REUNION

Josu Benaito a mis fin à la réunion en tant que coordinateur du GTAA, en remerciant de leur participation les assistants et en les invitant, au nom de la Principauté des Asturies, à une visite des travaux d'agrandissement du port de Gijón et ensuite à un déjeuner dans les locaux de l'Autorité Portuaire.

La prochaine réunion du groupe est prévue au Portugal comme première option, et à la fin du mois de mars ou début du mois d'avril (la date concrète sera communiquée aux régions le plus tôt possible).