

Projet TRAILS ¹: un exemple à suivre pour développer le fret ferroviaire en Europe

**« Comment développer le fret ferroviaire et le transport multimodal transfrontalier
entre la France et l'Espagne sur le corridor méditerranéen :
enseignements tirés du projet européen TRAILS »**

PROGRAMME :

10h30 - Ouverture et accueil

- Mercé RIUS, Directrice Générale des Transports de la Généralité de Catalogne
- Jean-Louis CHAUZY, Président du CESER & Eurosud TEAM

10h45 – Présentation des actions menées et des résultats du projet TRAILS

- Valérie CORMIER, Directrice Eurosud TEAM et Laia MERCADE, DTES - Généralité de Catalogne

11h00 - Table ronde & débat : Solutions au-delà des infrastructures pour promouvoir le transport ferroviaire marchandises transfrontalier

Animateur : Simó BATLLE - CIMALSA - Chef file de TRAILS

- Michel COLOMBIE – Président de l'Observatoire Régional des Transports Occitanie
- Eric GILBERT – Directeur de la Plateforme Saint-Charles Container Terminal
- David GÓMEZ - TP Nova
- Juan RAMIREZ – Multirail
- Aristarco TOMAS - Expert
- Hans-Jürgen WEIDEMANN - CEO Cargobeamer

12h20 – Conclusions et perspectives d'avenir pour le transport ferroviaire de marchandises transfrontalier dans le Corridor Méditerranéen

- Ricardo FERREIRA - DG REGIO, Unité Interreg
- Wojciech SOPINSKI – DG MOVE - Conseiller de la Coordinatrice du Corridor Méditerranéen

¹ Transnational Intermodal Links towards Sustainability - vise à favoriser et encourager l'utilisation du transport ferroviaire et l'intermodalité dans le transport transfrontalier de marchandises entre la France et l'Espagne, en améliorant l'offre et le nombre de connexions sur cette zone.

SYNTHESE GENERALE DES DEBATS

Le Workshop du 26 octobre dernier qui s'est tenu à Bruxelles a permis de faire ressortir les points forts du projet TRAILS mené sur les quatre dernières années mais en réalité bien au-delà si l'on compte les premières coopérations issus d'un constat commun fait de longue date : la nécessité de développer le fret ferroviaire et l'intermodalité à l'échelle de deux régions qui connectent l'Europe des marchandises comme en témoignent les 13 000 poids lourds qui traversent quotidiennement la frontière de ce côté des Pyrénées.

Les présentations des acteurs institutionnels sur le volet coopération et gouvernance ont montré leur volonté de passer du constat partagé à l'opérationnalité effective.

En parallèle, les acteurs privés ont fait la démonstration qu'il est possible d'engager des solutions avec des modèles économiques pérennes et efficaces depuis la Catalogne et l'Occitanie à condition que les institutions s'y emploient comme facilitateurs et catalyseurs. Plus qu'une évidence logistique (hubs, liens, chaînes, maillages, infrastructures...), ces deux régions peuvent répondre aux différents enjeux de la transition et de l'efficacité des transports intermodaux à l'échelle européenne mais aussi mondiale (interconnexions avec des liaisons globalisées via les corridors et les ports notamment). Tel un leitmotiv, l'accès aux infrastructures s'impose comme le cœur des actions à mener en priorité, tant les acteurs sont prêts à s'engager et à s'investir sur des solutions logistiques intermodales.

Les grands témoins de la Commission Européenne présents à la table ronde ont relevé l'intérêt du travail présenté et la grande qualité des propositions opérationnelles. Cependant, la concurrence des projets présentés à la Commission peut être un frein au financement des opérations.

Le caractère stratégique du corridor méditerranéen est alors à mettre en avant pour promouvoir et porter plus loin les actions portées par TRAILS face aux autres projets poussés par les Etats membres. Convaincre l'échelon national apparaît comme une première marche à passer pour permettre à ce projet transfrontalier de perdurer et de trouver des financements auprès de l'Union Européenne.

10h30 - Ouverture et accueil : Elus Occitanie & Catalogne

Mercé RIUS, Directrice Générale des Transports de la Généralité de Catalogne

Les frontières sont repoussées par un projet comme TRAILS. Les territoires comme les nôtres sont guidés par les échanges, et nous œuvrons en tant qu'acteur public à faciliter les projets des acteurs privés. Pour cela, nous nous fixons des objectifs qui doivent être tenus en raison des logiques économiques des territoires et des impacts sociaux associés. Nous ne pouvons plus attendre.

Par l'expérience TRAILS des liens se sont créés. On a décidé de faire une cause commune et on vient à Bruxelles pour aider les transporteurs et les chargeurs à aller plus loin pour promouvoir un report vers plus de multimodalité.

Je remercie le travail de tous les participants de TRAILS, qui est un travail réussi et qui est finaliste des « Regiostars Awards ». Ce qui montre la qualité du travail accompli. C'est un succès !

Les frontières sont des espaces qui sont traversés par les habitants et les marchandises. Ce sont des espaces qui définissent l'Union Européenne et qui lui donne sens. C'est pour cela que les politiques

européennes privilégient les projets transfrontaliers et qu'il existe des programmes comme POCTEFA dans lequel s'est développé le projet TRAILS. Cependant la politique transfrontalière ne reçoit pas une attention assez soutenue des Etats membres et parfois ces problématiques spécifiques sont traitées comme des sujets périphériques plutôt que centraux. C'est là que des territoires comme le nôtre est intéressé par le renforcement des connexions et la fluidité des échanges.

Nous continuons d'exiger que les corridors transeuropéens de transports soient pris en compte. On ne peut pas attendre, et nous avons utilisé tous les outils existants pour permettre que les infrastructures puissent se moderniser et permettent au transport ferroviaire de marchandises de se développer. Le projet TRAILS en a apporté la preuve par des résultats concrets et une méthodologie adaptée.

Je voudrais souligner comment ce projet a également renforcé le lien entre la Catalogne et l'Occitanie et nous souhaitons continuer de travailler ensemble car des liens se sont créés. Il y a quelques temps, nous nous sommes rencontrés au Forum du Corridor Méditerranéen et nous avons décidé de faire une présentation conjointe des principaux goulets d'étranglements des corridors et maintenant que le projet touche à sa fin, nous sommes ici à Bruxelles pour présenter la réussite de l'intervention des acteurs publics régionaux, vers les opérateurs de transport et les chargeurs pour améliorer la performance de la compétence ferroviaire.

Les résultats, le chef de file du projet nous les exprimera clairement. Grâce à l'étude de faisabilité qui a été réalisée pour l'exportation des produits viticoles entre les deux régions, le cluster viticole a décidé de lancer sa première expédition multimodale ce Noël. De même pour l'exportation de la bière, les acteurs nous demandent une étude de faisabilité. Cela témoigne de l'intérêt grandissant pour ce type de solution. Notre rôle de facilitateur prend alors tout son sens. Nous nous sommes rendus compte que le potentiel est bien supérieur à ce que nous pouvions imaginer même si nous ne disposons pas encore des infrastructures adaptées comme des terminaux logistiques d'une capacité suffisante et bien connectés au réseau principal. Il est important que des installations performantes, telles que celles que l'on peut trouver en Allemagne ou en France, soient développées en Espagne sur le corridor et en Catalogne.

Enfin, je vais me focaliser sur la méthodologie de travail. Nous sommes passés entre 2013 et aujourd'hui de l'analyse à la pratique. C'est-à-dire que nous sommes passés des études à une aide spécialisée pour les expéditeurs et pour les opérateurs ferroviaires qui ont besoin d'équipements pour augmenter le recours à l'intermodalité. Nous sommes passés de secteurs en développement, à d'autres plus matures (chimie, automobile). Et maintenant, grâce à TRAILS, nous découvrons des secteurs nouveaux, comme les boissons et l'agro-alimentaire, qui permettent d'accroître le transport ferroviaire.

Grâce à ces premiers succès, des chargeurs et des opérateurs nous demandent de plus en plus de les accompagner. Aujourd'hui, nous sommes ici pour discuter avec les experts des institutions européennes de la manière dont nous devons aborder la prochaine étape. Parce que nous sommes convaincus que nous devons continuer à œuvrer dans le sens de la promotion de la multimodalité ferroviaire par des actions sur le marché en tant que facilitateur neutre. Mais nous avons besoin d'être en phase avec le reste des acteurs.

Ce projet TRAILS doit nous permettre d'augmenter la part de marché du fret ferroviaire car aujourd'hui seulement 3% du trafic international qui traverse la frontière entre la Catalogne et à l'Occitanie le fait par la voie ferroviaire. Par ailleurs, et parce que l'activité de TRAILS ne nous permettra pas d'atteindre seul ce que l'on vise, soit 30% d'augmentation du trafic vers les trains de marchandises, il faut terminer

le corridor méditerranéen. Je suis certaine que ce projet ne va pas s'arrêter aujourd'hui et qu'il va être poursuivi, avec, je l'espère, l'appui de la Commission européenne.

Jean-Louis CHAUZY, Président du CESER & d'Eurosud TEAM

Sans revenir sur l'histoire de la construction européenne, rappelons que les fonds de cohésion ont permis dès le départ de raccorder l'Europe du Sud-Ouest à l'Union avec le financement de grandes infrastructures notamment autoroutières et aéroportuaires ... En revanche, le ferroviaire a marqué davantage de difficultés eu égard aux divergences techniques et aux différentes visions politiques sur la modernisation des réseaux...

Si « l'Europe des solutions » peut émerger par la coopération des régions, quid de « l'Europe de la congestion » ?

C'est là, l'intérêt du programme TRAILS et la qualité du travail réalisé, notamment pour avoir fait travailler ensemble des acteurs publics (les deux grandes collectivités régionales), des acteurs du transport qui s'occupent des infrastructures et des logisticiens dont on a besoin pour prendre en charge l'intermodalité et être acteurs de solutions.

L'intérêt du programme TRAILS est d'avoir permis la réalisation d'actions concrètes en faveur du fret ferroviaire, mais également la mise à disposition d'un portail commun favorable à l'inter-connaissance des opérateurs publics et privés dont on a besoin pour engager, réaliser et optimiser les transports et les chaînes logistiques au regard non seulement de l'urgence climatique, mais aussi du renforcement d'une économie européenne intégrée.

Nous présentons aujourd'hui un exemple de « l'Europe des solutions ». Nous avons été des militants du 3^{ème} élargissement, cela nous ramène au 1 janvier 1986. En 1986, les Européens s'y sont préparés par la négociation entre les États et les régions concernés. Cela a donné pour les États de la péninsule ibérique la mise en place d'un fonds de cohésion pour ramener l'Europe du sud-ouest dans l'Union européenne avec le financement de 50% des grandes infrastructures autoroutières, des aéroports, etc ... Le ferroviaire présentait plus de difficultés dans la mesure où le réseau n'est pas à écartement UIC, mais les résultats des liaisons à la grande vitesse espagnoles sont très positifs. Dans cet élargissement pour la nouvelle Europe dite de l'Est, ce sont toujours les mêmes sentiments : la générosité, moins le budget. « L'Europe des solutions » peut émerger par la coopération des régions. Hier c'était dans le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, c'est aujourd'hui l'Occitanie par la fusion des deux régions (6 000 000 d'habitants) et la Catalogne. Les nouveaux entrants se sont transformés grâce aux programmes européens. On ne connaît que les grands programmes comme le FEDER, le FSE... Mais il y a aussi des programmes pour les coopérations interrégionales et transfrontalières et TRAILS est issu de ces programmes-là, portés par les régions et bien accompagnés par l'Europe au titre de l'innovation.

Alors pourquoi ce propos introductif, c'est parce que dans « l'Europe des solutions », nous avons aussi « l'Europe de la congestion » qui est due notamment à la barrière naturelle des Pyrénées. Ce que mettent en lumière les flux de marchandises qui traversent les Pyrénées c'est que l'Europe du Sud est aussi une Europe de la production et pas seulement la Région où l'on va bronzer ! Il y a des populations qui y vivent, qui travaillent et qui produisent. Cette « Eurorégion » est leader mondial pour la viticulture, l'agriculture, l'arboriculture. Nous avons beaucoup de logistique qui vient de plus au sud que nous.

La question des mobilités qui avait été envisagée, il y a 30 ou 35 ans ne prenait pas en compte les constats établis par le Club de Rome, notamment, la question du climat et des transitions. Depuis quelques années, on observe des catastrophes en Méditerranée... Les conséquences s'observent facilement dans nos régions : des pluies qui dévastent les territoires, le réchauffement qui amplifie les incendies, ou encore le manque d'eau... La question des mobilités est impactée par ces problématiques.

L'intérêt du programme TRAILS, c'est d'avoir fait travailler ensemble les acteurs publics, les deux grandes collectivités régionales et des acteurs du transport qui s'occupent des infrastructures et des logisticiens dont on a besoin pour prendre en charge l'intermodalité et être acteurs de solutions.

L'intérêt du programme TRAILS c'est d'avoir soutenu la création de trois itinéraires nouveaux de transport intermodal puis de deux autres qui vont certainement déboucher prochainement. C'est également d'avoir mis au point un portail commun qui améliore la connaissance des opérateurs publics et privés, dont on a besoin pour regrouper les transports de marchandises...

Cette grande innovation du programme TRAILS doit également intégrer un constat : c'est que sans infrastructures nouvelles, on ne pourra pas aller très loin dans le développement du ferroviaire. Pourquoi nouvelles ? Parce que les dégâts provoqués par les inondations de plus en plus violentes dans nos régions, détruisent les voies ferrées proches du littoral. La dévastation du trait de côte après les orages ou les intempéries a un impact direct sur les interconnexions et les mobilités quotidiennes entre nos régions. Nous attendons des réponses sur ce sujet des infrastructures et de leur financement. Il faut faciliter l'accès au financement de nouvelles infrastructures mixtes pour les marchandises et les voyageurs de nos territoires.

L'intérêt du programme TRAILS est d'avoir fait des préconisations et de proposer des solutions par anticipation. TRAILS porte la conclusion de 4 ans de travaux, pour savoir mieux travailler avec les opérateurs publics et privés. Les logisticiens, y compris allemands, sont prêts à ouvrir des lignes dont ils ont besoin pour faire circuler du fret depuis nos régions vers l'Europe du Nord. Cela participe aussi à l'autonomie alimentaire de l'Union Européenne. C'est un vrai défi !

10h45 - Vidéo sur les résultats du projet TRAILS

Lien vers la vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=A-GVH7cN8kA>

10h50 - Présentation des actions menées et des résultats du projet TRAILS

Valérie CORMIER, Directrice Eurosud TEAM & Laia MERCADE, DTES - Généralité de Catalogne

TRAILS a permis en quatre années de faire travailler de concert deux régions sur le partage d'informations stratégiques par et pour les acteurs publics et privés, mais aussi sur l'émergence de solutions pragmatiques. Il a été question de développer des solutions techniques de soutien telles qu'une cartographie interactive et interopérable, mais aussi des solutions qui s'opèrent déjà par la mise en route de lignes de fret qui ont dépassé le stade exploratoire. Ces dernières soutenues par les partenaires de TRAILS, ont permis aux acteurs privés et investisseurs de s'engager dans la voie. Les résultats déjà positifs laissent entendre qu'un engagement plus massif est possible pour la suite si nous arrivons à réunir les conditions favorables auprès des opérateurs d'infrastructures... Là, est finalement la problématique pour la poursuite de cet accompagnement. L'étude stratégique menée auprès de 80 acteurs de la filière corrobore ce constat tant les besoins sont communs et partagés. C'est-à-dire, que

l'accès au foncier, mais aussi à l'infrastructure sont au cœur des interrogations. Il en est de même pour la modernisation du secteur par la numérisation des process mais aussi et surtout des équipements (connexions).

Enfin, c'est naturellement que TRAILS répond aux injonctions Européennes en faveur d'une transition économique, sociale et environnementale pleine et entière.

Valérie CORMIER, Directrice Eurosud TEAM

Voici la présentation du projet TRAILS que nous allons présenter un peu plus en détail avec Laïa Mercade, ma collègue de la Généralitat de Catalogne. Les parties-prenantes à la démarche pourront répondre aux éventuelles questions. Je voulais simplement rappeler en deux mots, la force du projet TRAILS.

Je crois que quand on a été partenaires de TRAILS, on constate qu'on a eu un partenariat exemplaire sur 4 ans de travail, avec un objectif clair pour tous, qui était de favoriser l'utilisation du mode ferroviaire dans nos régions par tous les moyens. Dix partenaires français et espagnols qui étaient engagés pour des résultats qualitatifs et représentatifs sur le secteur : C'est à dire la mobilisation de vrais moyens d'actions. Nous avons finalement réussi à créer et travailler ensemble, même si cela a pris du temps, démontrant une des grandes forces de notre partenariat. Cela nous a permis notamment d'échanger des informations stratégiques sur nos équipements et sur les services multimodaux. C'étaient des informations que l'Occitanie et la Catalogne n'avaient jamais partagé par manque d'habitude de travail en commun.

Pour cela, l'outil de cartographie initié a été très investi par les équipes ainsi que par le cluster We4LOG à partir d'échanges d'informations et d'un travail de terrain dédié. Nous ne sommes pas partis sur des bases de données existantes ou sur des données d'internet, nous sommes allés vérifier chaque donnée par un recensement fin et caractérisé des zones logistiques et des services multimodaux opérationnels ou en devenir en Occitanie et en Catalogne. Ce n'est pas un recensement exhaustif comme peuvent faire parfois les services de l'État, nous sommes restés guidés par l'opérationnalité à destination des acteurs et opérateurs du secteur. Nous avons constitué au final une base de données commune avec des informations fiables et actualisées. C'est un outil que nous avons pu tester dans différents workshops. Plus qu'un outil, c'est un média fédérateur pour la filière qui est à la fois informatif, pratique, pédagogique et évolutif pour chaque partenaire. Je vous invite à aller le consulter. Chaque entité qui y est citée, peut demander une modification des données qui la concernent avec une modération qui est organisée par Cimalsa et We4LOG. On peut modifier au fur et à mesure les informations et les mettre à jour.

TRAILS, c'est aussi une analyse stratégique commune. Là encore, c'était un travail de coopération délicat puisque nous avons vraiment partagé notre vision et nos difficultés, nos forces et nos faiblesses sur les deux territoires. Nous avons réalisé ensuite la mise en commun de ces informations et nous nous sommes aperçus que nous avons beaucoup de choses en commun y compris en termes d'objectifs stratégiques. Une méthode comparable d'enquête a été menée auprès de 80 acteurs interrogés de part et d'autre de la frontière. Ce sont des professionnels, des gestionnaires d'infrastructures maritimes et ferroviaires, des transporteurs, des logisticiens... Cette approche a permis de faire remonter des informations stratégiques par la profession, celles qui impactent la filière au quotidien et dans sa projection vers l'avenir.

Les champs d'actions qui ont été identifiés : en premier lieu, la question du foncier et des besoins actuels de développement. Ces questions sont très vives dans nos régions autour de nos infrastructures. Un deuxième point est apparu autour des besoins en matière de modernisation des équipements multimodaux. Élément indispensable pour répondre à l'évolution de la supplychain. Un troisième point, s'est montré très vif, autour de la question de l'innovation et de la formation afin d'assurer la compétitivité de la filière. Enfin un quatrième point vient compléter le constat, c'est celui de l'accompagnement des initiatives des acteurs de terrain où les collectivités peuvent apporter un soutien et accompagner la structuration de la filière logistique.

Tous ces éléments se rassemblent en faveur de l'évolution des pratiques et d'intermodalité dans les transports pour répondre aux défis de la transition qu'elle soit économique, environnementale ou encore sociale.

Laia MERCADE, DTES - Généralité de Catalogne

Je fais le même constat global en insistant sur un point qui reste important dans ce programme TRAILS : la formation et l'information.

D'autres part, des solutions ont été expérimentées notamment autour de la chaîne du froid et de la capacité à développer autour de la production agro-alimentaire des solutions de transports innovantes via la voie ferroviaire (intérêt commun aux deux régions). Je souhaite rappeler l'expérience menée avec le secteur de la viticulture pour un acheminement vers le nord de l'Europe. Mais aussi, les liens réalisés avec les services des terminaux et la capacité à augmenter le trafic. Il en est de même pour le secteur des fruits et légumes à travers une prochaine expérimentation qui sera menée par des combinés avec d'autres types de marchandises.

Enfin, j'insiste aussi sur le volet « support aux services » qui est une question importante pour les acteurs publics, notamment dans la volonté d'instaurer une complémentarité entre les deux régions.

Valérie CORMIER, Directrice Eurosud TEAM

En complément de ce soutien au service ferroviaire du côté catalan, il y a eu un soutien apporté par les partenaires de Perpignan. Ce sont trois lignes ferroviaires créées et soutenues dans le cadre de TRAILS. C'est l'ouverture d'une ligne ferroviaire opérée entre Perpignan et Sarrebourg, (première promotion et inauguration en septembre 2019), d'une autre en mars 2021, puis la ligne ferroviaire opérée par l'alliance de fret Novatrans-Greenmodal en juin 2021 et la nouvelle ligne ferroviaire opérée par CargoBeamer entre Perpignan et Calais en juillet 2021.

11h00 - Table ronde & débat : Solutions au-delà des infrastructures pour promouvoir le transport ferroviaire marchandises transfrontalier

Simó BATLLE - CIMALSA - Chef file de TRAILS :

Après cette présentation très complète des actions menées ou à venir, rappelons que l'objectif de cette séance est de voir comment faire perdurer TRAILS et pérenniser les actions engagées.

Je vous propose d'intervenir chacun à votre tour en orientant votre prise de parole autour de ces deux questions :

- 1) Qu'est-ce que l'expérience TRAILS vous a apporté et comment envisageriez-vous sa continuité ?

- 2) En dehors de l'infrastructure, quel est le principal obstacle rencontré, et comment le résoudre, pour rendre le transport de marchandises par rail plus compétitif en Europe ?

Juan RAMIREZ – Multirail

La participation à TRAILS a augmenté la visibilité de notre entreprise en donnant une projection plus large (nationale à internationale). Nous avons une vision européenne. On a pu promouvoir des rencontres avec des opérateurs qui travaillent à l'échelle européenne. Les résultats sont clairs, 40% d'augmentation dans la mobilité des containers sur la dernière année.

En revanche, il y a encore un obstacle : Le coût très élevé par train (Nous avons une locomotive d'un train de 500m et 90% en électrique et 10% avec du gasoil) et l'inquiétude croissante face à l'augmentation du prix de l'énergie. Le coût du rail va augmenter. De l'autre côté, c'est une augmentation du coût des manœuvres car on a des coûts qui sont plus chers à l'arrêt (1 500€ environ). Par ailleurs, les terminaux sont très lents. Le manque de solutions innovantes impacte notre activité et le multimodal de façon générale.

La route n'est pas en concurrence avec le rail, car nos clients sont aussi sur la route. Le rail offre des solutions à nos problèmes. Une solution pourrait être de mettre en place un facilitateur pour donner l'information aux différents acteurs. Il faut communiquer sur les solutions. Nous avons des clients qui ne savaient pas qu'un train part de Cordoue vers n'importe où en Europe. Ils restent trop souvent sur de mauvaises expériences. Je le répète, il faut communiquer davantage.

Pour l'instant, nous sommes le seul opérateur multimodal et multi-client qui fait ça. Nous avons parlé avec les autres opérateurs pour trouver une solution ensemble. Nous sommes convaincus qu'il faut une deuxième étape à TRAILS pour avancer encore dans ce sens. Il n'est pas seulement question de subventions, mais surtout de développement et d'innovation !

Michel COLOMBIE – Président de l'Observatoire Régional des Transports Occitanie :

Sans rappeler les réussites de TRAILS en matière de partage d'informations et de créations d'outil ad-hoc, un constat perdure : il faut trouver des solutions innovantes, mais plus encore, il est essentiel de moderniser l'accès à l'infrastructure. La gouvernance actuelle n'est pas en faveur d'un changement, il faudrait pour être opérationnel s'engager dans la voie d'un gestionnaire européen commun. Une structure de ce type permettrait d'ouvrir enfin le réseau et d'accéder correctement à l'infrastructure.

Un autre point très important ressort de TRAILS : le besoin de modernisation du matériel ferroviaire. Tous les modes de transports bénéficient d'innovations technologiques qui les rendent plus efficaces, pourquoi le ferroviaire resterait-il en retrait ? Nos deux régions ont des écosystèmes favorables et nos partenaires privés sont disposés à investir, accompagnons les pour ne pas rater le prochain train de la logistique durable !

Merci, je me permets de vous saluer à toutes et à tous. Je crois que le projet TRAILS a mis en exergue beaucoup de points qui étaient connus de part et d'autre de la frontière et a permis de discuter entre territoires. On n'avait jamais imaginé de partager autant et d'aborder les synergies de cette façon. Je pense que ça a été une première vertu de TRAILS, c'est à dire rapprocher des territoires avec leurs enjeux et d'en faire une grande réussite.

Une deuxième réussite est à mettre à l'actif de la création d'outils dédiés comme la cartographie. Elle suscite un réel intérêt dans la mesure où elle a permis aux uns aux autres et même à l'ensemble des acteurs d'aller identifier dans les différents territoires le potentiel pour travailler et de se projeter dans le futur. Aujourd'hui, le ferroviaire souffre. Je pense que chaque acteur a tendance à être autocentré et n'est pas suffisamment dans la transversalité. Le transport de demain doit être transversal ! J'ai pour habitude de dire que c'est le bon vecteur de transport au bon endroit et au bon moment qui fait le transport réussi. C'est justement ce qu'a amené TRAILS. C'est comme poser des fondations pour aller vers cet objectif du transport parfait/idéal. Vu de l'Observatoire Régional des Transports, je trouve que cette initiative a le mérite d'avoir fait travailler des acteurs de tous horizons et d'associer des collectivités qui ne se seraient peut-être jamais parlé. C'est aussi l'émergence de nouvelles solutions et la capacité de les mettre en exergue. C'est l'élément majeur de l'expérience.

Quant au fait de savoir s'il doit y avoir un TRAILS 2, je vous laisse trouver l'étiquette et le « naming » qui conviendra. Incontestablement, il faut lui donner une suite mais une suite qui sera plus concrète en termes de réalisations opérationnelles. On a fait un inventaire des sujets que je qualifierais d'un point de départ. Il va falloir passer à la réalisation. Un élément qui me paraît important aussi et qui n'a peut-être pas été suffisamment mis en valeur, j'en profite pour le souligner, on a parlé de l'infrastructure, on a parlé de plateformes mais on n'a pas parlé de l'accessibilité à ces infrastructures.

Aujourd'hui, les acteurs en souffrent. J'ai envie d'avoir une idée un peu folle, je crois que ce sont les idées folles qui font les grands chemins. J'ai envie de dire pourquoi demain, on n'imaginerait pas un gestionnaire d'infrastructures européen qui permettrait de casser les complexités de l'accessibilité au ferroviaire et au rail. Je crois que ça a du sens. On souffre de l'accessibilité aux infrastructures et je m'autorise à être l'ambassadeur des acteurs du ferroviaire. Ils souffrent seuls. Quels recours ? Quel bras de levier ? Quels moyens ont-ils pour trouver une réponse à ces problèmes d'infrastructures et d'accès aux infrastructures ? On voit que c'est traité de diverses façons, parfois par les opérateurs nationaux qui sont juges et parties, et donc les résultats ne sont pas vraiment bons, ils ne sont pas équitables. Et donc j'ai un message, c'est d'imaginer demain un gestionnaire d'infrastructure européen. On a une réglementation européenne, pourquoi n'aurait-on pas un gestionnaire d'infrastructure européen. Alors, je sais que cela paraît très loin, mais aujourd'hui on a toutes les technologies pour le faire. On a tous les moyens pour le faire. C'est une volonté politique tout simplement ! Je sors de mon rôle d'observateur, on est là pour bousculer et je crois que le ferroviaire souffre de ne pas être suffisamment bousculé. Il ne l'est pas sur cet aspect-là, celui de l'accès aux infrastructures.

Il y a un deuxième sujet et je vais conclure là-dessus. Si on fait le parallèle avec les autres moyens de transport, le ferroviaire est sûrement le moyen de transport qui a laissé le moins de place aux nouvelles technologies. Je crois qu'il faut faire un bilan simple. Il suffit de regarder les wagons de fret qui auraient plus leur place dans un musée, que dans des centres de nouvelles technologies. Nous avons là un autre sujet. C'est à dire qu'il va falloir peut-être se bousculer là-dessus aussi et imaginez qu'on peut avoir les meilleures infrastructures du monde, que l'on peut avoir les meilleures plateformes du monde, si on n'a pas les wagons qui sont en adéquation avec ces nouvelles solutions, on ne sera pas rendez-vous.

A ce titre, je veux saluer, et je le fais d'autant plus que c'est un combat que je mène avec eux. Le travail et le courage de CargoBeamer sur ces nouvelles solutions. Je crois que c'est un exemple. Vous avez inventé le wagon de demain. Vous avez ouvert une voie en expliquant qu'aujourd'hui un train peut être chargé sans être présent, sans avoir la machine de traction. Les acteurs économiques comprendront c'est de l'immobilisation, c'est du matériel immobilisé. Tout ça dans un temps record.

Je crois que ce sont des pistes à suivre. Des portes ont été ouvertes il faut soutenir la rénovation du parc matériel ferroviaire. Il faut inventer le matériel de demain, quand on voit l'évolution de l'aéronautique, quand on voit l'évolution du routier, quand on voit l'évolution du ferroviaire... Nous sommes un peu dans la tristesse !

Hans-Jürgen WEIDEMANN - CEO Cargobeamer

Si les acteurs publics investissent dans les infrastructures, les acteurs privés ne manqueront pas d'innover pour répondre aux besoins de la logistique et des différents opérateurs qui font voyager des marchandises et productions vers le reste de l'Europe.

A leur tour, les opérateurs privés ont besoin d'être assurés de la stratégie des acteurs publics pour engager des investissements comme autant de solutions dans le temps long. Les corridors offrent des possibilités de continuités très importantes pour des convois de grandes tailles compétitifs. Cependant, il est essentiel de jouir d'équipements adaptés et modernes pour développer l'attractivité des solutions ferroviaires.

Je souhaite tout d'abord vous remercier d'être présent ce matin à ce workshop. Nous investissons beaucoup en faveur du ferroviaire car nous sommes persuadés qu'il offre des solutions rationnelles et efficaces au transport des marchandises à l'échelle continentale.

Mon premier point se concentre sur le financement des infrastructures. Les moyens publics vont dans les infrastructures et les acteurs privés innoveront. Les capitaux privés s'engagent dans l'innovation. Nous travaillons depuis Calais dans ce sens et je les remercie. Les fonds publics sont investis dans les corridors et nous venons investir dans les possibilités offertes par ces routes. C'est tout de même beaucoup d'investissements pour capter entre 5 et 10% du trafic. C'est un point essentiel au développement de solutions pérennes pour des marchés à capter.

Le cœur de la question est aussi la capacité des terminaux et la qualité de l'équipement. Il est important d'être performant pour nos clients. « Combien de wagons vous produisez par an ? » Ce sont plusieurs centaines par an. Pour ça, il a fallu convaincre les investisseurs. Nous avons eu des soutiens notamment de l'Etat Français à Calais. Mais, c'est un gage que de s'y engager pour rassurer les clients et pour faire fonctionner le système.

Mon deuxième point se base sur la stratégie depuis Calais vers Perpignan et je remercie notre excellent partenaire Eric Gilbert. L'idée est d'aller au-delà de Calais vers l'Allemagne. On a visité des sites à Barcelone, en Catalogne et en Occitanie. Ce sont des points stratégiques pour ensuite traverser l'Europe. L'ensemble des corridors sont intéressants pour les dessertes en Europe et c'est très facile pour les longs trains de le faire. Ce sont des perspectives très intéressantes. Le gabarit utilisé est très important pour traverser l'Europe. Nous avons pu réduire les coûts d'environ 50% en Allemagne à titre d'exemple. Pourquoi pas sur ce corridor ?

Mon troisième point revient sur la compétition entre la route et le ferroviaire. Nous payons des conducteurs de trains, le coût est beaucoup moins important que pour des chauffeurs routiers. C'est très compétitif. La compétition est également sur ce point, celui de l'emploi et de la rationalisation des coûts. Je vous remercie.

David GÓMEZ - TP Nova

Une opération comme TRAILS permet aux opérateurs privés de mieux situer leur marché. Pour TP Nova, le manque de maturité du marché espagnol en matière de multimodalité a longtemps été un frein. Cependant, dorénavant conscient de ce constat, il est possible de mettre à disposition des formations, des conseils et des outils dédiés. Les acteurs privés ne peuvent pas avancer seuls, l'accompagnement de la puissance publique est essentiel.

TRAILS est une très bonne expérience de notre point de vue. On a pu faire une étude de marché autant en Catalogne, en Espagne, en Occitanie qu'au-delà en Europe. On a pu définir les cadres et une autocritique de nos services. Chez TP Nova, on développe un trafic régulier ferroviaire avec des infrastructures que nous développons.

Grâce à TRAILS, nous avons pu coopérer et partager des informations de grande qualité. On a pu avoir de nouvelles conclusions et visions sur notre activité.

La plus évidente est le manque de maturité du marché en Espagne par rapport à la question et aux solutions multimodales. Il y a un manque de maturité sur la chaîne logistique. Nous voulons participer à cette acculturation des entreprises. Moi-même j'y ai participé et on essaie de montrer l'importance de la multimodalité pour donner des outils performants aux opérateurs routiers. Il est vrai qu'en Espagne, il y a un manque de connaissance pour savoir comment se connecter au ferroviaire. Ils n'ont pas non plus les connaissances pratiques pour passer à l'intermodalité.

Nous mettons à disposition des formations, des conseils, des outils et des containers pour qu'ils basculent dans la multimodalité. De notre côté nous rencontrons des difficultés avec les terminaux et on cherche des solutions notamment en Occitanie.

On a trouvé surtout des problèmes de prix de traction pour connecter Barcelone avec Perpignan. On a des données par kilomètre, 14€/km traction en Espagne, en France c'est 18€/km. Une offre est parvenue à 35€/km, ce n'est pas possible pour le marché. D'autres prix entre Toulouse et Barcelone sont à 28€/km ferroviaire. C'est alors difficile de concurrencer la route à ce prix-là.

Il faut donc une culture transversale et l'administration doit accompagner des solutions techniques indispensables importantes. Il y a des problèmes techniques qui doivent être résolus par l'administration et les acteurs publics.

Eric GILBERT – Directeur de la Plateforme Saint-Charles Container Terminal

Si le marché n'est pas mature, on doit le développer, car la concurrence entre la route et le fer n'est plus au centre des débats. Il faut mettre en avant cette complémentarité intermodale d'autant plus que le problème n'est pas l'infrastructure, mais davantage l'accès à cette dernière. Dans la continuité de ce qui a déjà été proposé, il faudrait un opérateur neutre pour que l'attractivité et la compétitivité du ferroviaire soient totalement libérées. Les acteurs privés sont prêts...

Bonjour, je partage le constat réalisé par tous, j'ai donc plutôt envie de détourner la question et de dire à la Commission européenne d'entendre ce que ce travail a apporté aux acteurs concernés qu'ils soient du secteur public ou privé des deux régions Occitanie et Catalogne. Ce que je voudrais ajouter, c'est ce que TRAILS apporte à la Commission européenne. Beaucoup de positif ! Parce que ces trois années d'études et d'échanges transfrontaliers entre ces acteurs issus d'horizons différents dont des acteurs du secteur public et des acteurs du secteur privé, démontrent et vous démontre

qu'effectivement le marché n'est pas mature et qu'il y a beaucoup de difficultés à résoudre... mais aussi que le marché est là !

Le message que je voudrais faire passer c'est celui-ci : les transporteurs routiers veulent prendre le train. C'est un fait certain, un projet comme TRAILS démontre qu'il n'y a pas de concurrence entre les deux modes de transport mais bien une complémentarité. Aujourd'hui les routiers veulent prendre le train. Cependant, il leur est difficile de monter sur un train. Pourquoi est-ce difficile ? Le président de l'ORT, Michel Colombié l'a dit. Ce n'est pas tellement un manque d'infrastructures, car elles existent. Elles sont là, elles ont des qualités et des défauts, mais elles sont là ! La vraie difficulté est l'accès aux infrastructures. Cela a déjà été dit et je tiens à insister sur cette difficulté. Aujourd'hui les liaisons ferroviaires existent depuis Barcelone, depuis Perpignan, depuis le Boulou, vers différentes destinations. La difficulté qu'ont les investisseurs comme CargoBeamer, c'est de créer des services pour répondre aux besoins des transporteurs routiers. C'est ça je pense la vraie conclusion du projet TRAILS.

Il y a des études et des opérations qui ont été menées conjointement. Des projets ont démarré. Ce qu'il faut retenir, c'est que le marché des transporteurs routiers qui souhaitent prendre le train est une réalité aujourd'hui. C'est pour le moment difficile. En tout cas les trains et les services qui existent fonctionnent avec des difficultés mais les trains circulent. Ce qu'il faut, c'est créer de nouveaux trains et pour ça il faut comme l'a souligné Michel Colombié, rendre le système plus accessible. Alors, moi aussi je rêve, comme Michel, d'un gestionnaire d'infrastructures en France qui ne soit pas sous la tutelle d'un des opérateurs -SNCF- pour ne pas le nommer. Je vais rebondir sur ce qu'a dit Michel, en transport routier, les autoroutes ne sont pas gérées par des transporteurs routiers, en aérien les aéroports et les slots, ne sont pas gérés par des compagnies aériennes, il y a bien un organisme européen Eurocontrol qui gère les slots et les ports maritimes ne sont pas non plus gérés par des compagnies maritimes. En revanche, le réseau ferroviaire français est géré par un opérateur...

Aristarco TOMAS - Expert multimodalité

Pour l'ensemble des acteurs qu'ils soient publics ou privés, il est impératif d'élever le niveau de service pour que le ferroviaire et l'intermodalité soient au rendez-vous des transports de demain. En effet, pour assurer une bonne compétitivité et une efficacité réelle, il faut moderniser un système trop archaïque en digitalisant et en numérisant les outils (traçabilité, suivi des containers, chargements...). Les actions développées par le programme TRAILS permettent d'aller dans ce sens.

Il est vrai qu'en 2007-2008, un de nos clients nous a lancé un défi de passer un certain nombre de camions dans les trains... Compliqué à l'époque, mais aujourd'hui c'est possible. Les pays du nord l'avaient déjà fait. Nous avons rencontré des difficultés pour passer à la multimodalité, on avait des doutes et on manquait d'information. On a dû se débrouiller et à l'époque il n'y avait pas de plateforme numérique qui pouvait permettre de répondre aux besoins du client dans ce sens. C'était un risque à prendre pour développer ce type de service. Il faut de la transversalité entre les acteurs publics, clusters, producteurs, transporteurs...

Pour TRAILS, la filière du vin est une opportunité. Nous avons travaillé pour développer du multimodal qui corresponde à nos besoins et celui des transporteurs et notamment par de la formation et de l'information. Nous avons été capables de créer à partir de cette première expérience d'autres expérimentations pour des marchandises plus sensibles. Nous devons surveiller les impacts pour capter en cas de problème les responsabilités des uns et des autres. Tout est important dans une chaîne logistique. Il faut une vue très précise pour savoir qui est responsable de quoi. Nous agissons

comme un guichet unique dans un maillon de la chaîne. Il s'agit de la meilleure solution possible que nous proposons au client. Les choses évoluent très vite. On parle toujours de la supplychain, mais il faut passer de la chaîne au réseau qui doit être élastique et adaptable. Par conséquent nous avons beaucoup d'opportunités de services et de concepts que l'on peut proposer pour la multimodalité.

Pour nous il faut être compétitif, efficient, et il n'est pas possible de proposer aux clients un « sous » service. Nos clients disent que le E d'environnement se conjugue avec le E de l'Europe !

On parlait d'une situation archaïque ... aujourd'hui, il est important de digitaliser et numériser les outils. C'est essentiel pour gagner en capacité et en qualité. Il faut que l'on puisse avoir des documents numériques pour éviter les mauvaises expériences.

Par rapport aux autres critères ; nous avons des solutions de réduction de CO² avec des mesures régulières. TRAILS manque de visibilité. Les actions sont réelles, et cela semble important. Il faut proposer des services aux clients pour gagner en efficacité et compétitivité en passant par le ferroviaire (rapidité, transit et coûts). Il faut notamment des plateformes numériques à l'exemple des marketplaces pour accéder à la multimodalité de manière numérique. Il faut que l'on gère ce trafic en temps réel. Cela nous permettrait d'être plus disponible, plus souple et plus flexible pour répondre aux clients. Les transports routiers le proposent... pourquoi pas nous ?

Il faudrait également trouver une solution pour la traçabilité. Il est important de suivre les choses en direct. De vrais outils nous feraient tous avancer dans ce sens. On est sur la bonne voie.

12h20 – Conclusions et perspectives d'avenir pour le transport ferroviaire de marchandises transfrontalier dans le Corridor Méditerranéen

Simó BATLLE - CIMALSA - Chef file de TRAILS

Nous avons vu que différents thèmes apparaissent clairement dans ces interventions : C'est la sécurité, la numérisation, l'offre de services novateurs, les interrelations, l'information, l'accès aux infrastructures...

A titre d'exemple, il y a aussi la question concernant le développement du gabarit P400 qui permet de combiner les trains et les semi-remorques. A l'heure actuelle ADIF doit valider la construction du réseau, mais il faudra attendre 2 ans pour une décision et donc 4-5 ans pour que cela existe. Il faudra donc trouver des solutions en attendant... C'est typiquement un sujet qui concerne les acteurs publics. Voici, les questions que nous souhaitons poser aux acteurs institutionnels présents aujourd'hui.

1/ Vous avez écouté / participé à cet échange avec des professionnels engagés dans le développement du fret ferroviaire et de l'intermodalité à niveau européen ... Quelle est votre réaction du point de vue des institutions européennes ? Quelles sont les perspectives d'évolutions que vous envisagez, que vous préparez ?

2/ Homogénéiser et harmoniser la réglementation du rail (fret) au niveau européen concernant les conditions d'accès et d'utilisation des infrastructures dans les différents pays est un point clef de son développement. Pouvez-vous nous dire où en sont vos réflexions aujourd'hui et quelles actions sont envisagées ?

3/ De quoi l'UE a-t-elle besoin pour favoriser les aides à l'exploitation et au service (sillons, wagons isolés, terminaux...) telles que celles déjà proposées par certains pays (Allemagne, Italie, France) et ainsi homogénéiser les conditions d'accès au réseau transeuropéen ferroviaire et favoriser une plus grande utilisation des infrastructures ferroviaires ?

4/ TRAILS a démontré que la coopération transfrontalière permettait de lever certaines barrières au développement du fret ferroviaire en Europe car elles sont plus importantes encore au niveau des frontières. Comment la politique régionale de l'UE pourraient-elle soutenir ce type de démarche dans l'avenir ?

Ricardo FERREIRA - DG REGIO, Unité Interreg

La coopération transfrontalière est une fois de plus mise en avant par un projet comme TRAILS. Cette échelle de réflexion est primordiale pour trouver des solutions dans un domaine comme la logistique qui est transversal. Au-delà de la thématique, il est question de cohésion, cœur de la construction Européenne depuis sa création.

Merci pour l'invitation. Le plus important ici, est de souligner le potentiel de la coopération transfrontalière. TRAILS est un projet de type Interreg. INTERREG ne finance pas les infrastructures, mais souligne qu'il faut faire de la coopération. Il est important de trouver des mécanismes de coopération de chaque côté de la frontière. Il est important de développer cette collaboration. Vous avez évolué en termes de digitalisation, vous avez effectué le retour d'expérience sur les besoins, la mise à disposition d'une cartographie fine... Il est évident que cela facilite la création de ce partenariat et cela est nécessaire pour trouver des solutions.

L'Union Européenne propose des outils pour faire émerger et maintenir la cohésion commune. La coopération interrégionales et INTERREG incluent une petite partie de coopération. Il ne faut pas ignorer les voisins et tous les programmes « mainstream » financés par la politique de cohésion. Ils devront prouver leur degré de compatibilité. INTERREG a un objectif numéro 1, celui d'accompagner la gouvernance dans la coopération. Nous avons quelque chose que nous appelons le soutien au-delà du financement. Il faut y voir la capacité à interagir. Pour se faire, nous avons toute une série de solutions au niveau transfrontalier. Différentes régions nous informent des obstacles rencontrés et nous proposons un soutien juridique à travers la mobilisation d'un avocat spécialisé pour examiner comment ces obstacles juridiques peuvent être levés.

Vous pouvez vous connecter sur notre plateforme dans laquelle nous avons mis en évidence le partage d'expériences et témoigner de la similitude de certains projets dans une dimension éminemment transfrontalière.

Lucas BOSSER, Conférence des Régions Périphériques et Maritime, Association des régions périphériques de l'Union Européenne dont font partie l'Occitanie et la Catalogne.

La Conférence des Régions Périphériques et Maritime a pour objet de défendre les intérêts des régions comme la Catalogne et l'Occitanie auprès de la Commission Européenne. Par la qualité des livrables et son caractère duplicable, le travail mené par TRAILS et ses partenaires intéresse la CRPM.

Mon travail est de défendre les intérêts des régions auprès de la Commission européenne. Dans cette perspective-là, c'est vrai qu'un projet de qualité comme celui-ci est d'un grand intérêt pour nous. Il

démontre comme l'a rappelé Monsieur Ferreira, que si les fonds structurels ne sont pas nécessairement les plus à même de répondre aux besoins d'investissements infrastructurels dans des régions et de mise en œuvre, il y a des outils plus appropriés comme le MIE. Il n'en demeure pas moins que ces programmes-là, que ce soient les différents programmes INTERREG ou les fonds structurels ont une vraie importance pour développer des solutions, pour trouver des moyens de répondre aux besoins de transport dans les régions et les territoires.

Je pense à ce titre que les conclusions sont très intéressantes. C'est intéressant pour l'association, premièrement parce que ces résultats sont duplicables dans d'autres régions en Europe pour répondre à des problèmes similaires. Et deuxièmement, ce programme fait part de pistes de réflexions pour nourrir les projets de l'Union Européenne.

Il y a une semaine lors d'une assemblée générale des régions, et en échangeant avec le cabinet et avec Karima DELLI présidente de la commission transport, il a été acté la nécessité de récupérer ce type d'informations pour faciliter le travail de soutien et d'assurer que les défis des territoires trouvent les bonnes réponses dans les instances européennes. Les messages à faire passer sont que les travaux que vous développez au niveau régional et transfrontalier puissent remonter au niveau de la Commission Européenne. C'est un plaisir de participer à ces échanges. Je retiens la qualité des échanges de cette matinée.

M. Simó BATLLE : Quelle est votre réaction du point de vue des institutions européennes ? Quelles sont les perspectives d'évolutions que vous envisagez, que vous préparez ?

M. Wojciech SOPINSKI – Conseiller de la Coordinatrice du Corridor Méditerranéen

TRAILS est indiscutablement un projet qui soulève l'importance de la Catalogne et de l'Occitanie dans l'Europe de la logistique. Au regard des résultats présentés, il serait aisé de se prononcer favorablement pour la suite à donner. Mais à partir de quelle ligne budgétaire ?

Les soutiens pour la modernisation des réseaux espagnols et français sont déjà bien engagés, tout comme pour les connexions transfrontalières (au niveau de Lyon-Turin pour la France à titre d'exemple). Cependant, pour l'espace en question, il est plus difficile de répondre directement aux modalités de financement disponibles. En effet, il n'est pas du ressort de la seule Commission de faire un choix, les Etats membres sont responsables des projets qu'ils portent devant l'instance européenne. Les régions sont finalement en concurrence dans leurs propres frontières...

En revanche, trois points pourront être rapportés au niveau de la Commission :

1/ L'importance de la transversalité pour assurer le succès de telles opérations. Pourquoi ne pas profiter des discussions autour des transports passagers pour initier une section transfrontalière plus active ?

2/ La mauvaise accessibilité aux infrastructures montre qu'il est essentiel de lever ce frein pour activer d'autres leviers.

3/ La modernisation et l'innovation sont des sujets portés au niveau européen. La Commission est déjà engagée dans cet accompagnement.

Ce sont deux régions très importantes sur le territoire européen en ce qui concerne les transports. En raison de deux points : On parle de régions très puissantes au niveau économique et qui par l'aspect transfrontalier connectent les pays membres. C'est très important, car elles sont très connectées au

niveau routier et ferroviaires et j'espère que le projet à venir proposera une étape suivante sur la base de ce qui a été développé. Il y aura une continuité à cette première étape.

Je viens du département qui est responsable de la conception et de la mise en œuvre des politiques qui vont dans ce sens. Aujourd'hui, nous avons entendu beaucoup de remarques qui concernent les niveaux de service sur un point de vue problématique notamment en matière ferroviaire. Moi-même et mes collègues, nous nous focalisons plus sur ce qui concerne le soutien direct au développement des infrastructures de transports notamment sur l'interopérabilité « physique » dans les zones transfrontalières. Je suis responsable de ces questions pour le corridor méditerranéen afin d'évaluer les perspectives financières. Entre 2013 et 2020, nous avons cofinancé, grâce à un mécanisme dédié, l'interconnexion en Europe à travers plus de 1000 projets, pour un montant total de 23 milliards d'euros au total. En ce qui concerne le corridor méditerranéen, nous pouvons dire que nous avons aujourd'hui 148 projets qui sont en train de se développer et l'Union Européenne a payé plus ou moins 3 millions d'euros. A partir de cette année, nous avons un nouveau budget avec un montant total de presque 26 milliards d'euros et nous venons de lancer en septembre le premier appel à proposition avec un montant global de presque 2 millions d'euros. C'est un montant disponible pour des raisons centrales et je pense que les délais pour postuler et pour envoyer les dossiers sont fixés en février ou en mars 2022. La nouveauté est que chaque année l'appel à proposition suivra le même format et un montant global fixé autour de 2 milliards d'euros chaque année pour les 3 premières années. Nous connaissons les objectifs et nous savons que chaque année cet appel sera lancé en début septembre. Je tenais à vous l'annoncer car ce format offre plus de stabilité notamment pour les acteurs/investisseurs privés (s'ils ratent l'appel de cette année, ils pourront candidater l'année suivante).

Je vais d'abord répondre à la question qui porte sur « Qu'est-ce qu'on fait maintenant au niveau du soutien aux infrastructures ? » puis je reviendrai ensuite sur les propos des différents intervenants de la matinée. Je dirais que nous sommes très actifs en ce qui concerne le soutien en Espagne et en France. Cela veut dire que nous avons investi beaucoup dans l'amélioration des connectivités entre les pôles de la péninsule ibérique. Nous avons aussi beaucoup investi dans l'augmentation/amélioration de l'interopérabilité du réseau espagnol. Il est question d'investissements qui sont situés en début de corridor entre Algeiras et Murcia et Barcelone ou Murcia-Castellbisbal. On a partout des projets qui sont destinés à favoriser un système ferroviaire plus intermodal en Espagne en utilisant l'écartement européen.

En France, bien sûr, nous nous focalisons beaucoup sur le cofinancement de la traversée Lyon-Turin, mais je dois admettre que le maillon manquant est malheureusement la section très problématique entre Montpellier et Perpignan. Je dirais très problématique car c'est la section qui débouche sur les liaisons transfrontalières. C'est une section qui pourrait accepter un trafic plus large dans le futur et parce que nous savons que les investissements du côté de l'Espagne seront terminés après 2025. Cela veut dire d'ici 3 ou 4 années. On espère qu'il y aura moins de pression ferroviaire sur la frontière et je dois admettre que l'on s'inquiète par la réticence de l'Etat français sur cette infrastructure. Je vous le dis très directement car notre section est attentive à cette question. Alors ma conclusion est, qu'il faut investir et améliorer la ligne conventionnelle. Je sais que les deux Etats et régions sont très impliqués et je dirais que c'est très important de rendre cette section plus interopérable notamment au niveau de Perpignan. Je rappelle aussi que les problèmes d'électrification ne rendent pas complètement rentable le service et je laisse toute cette discussion du coût de l'électrification de côté aujourd'hui car la Commission européenne est complètement consciente du sujet.

Il y a en plus une différence entre les coûts en France et les coût en Espagne... Mais il y a aussi une cerise sur le gâteau, le très joli tunnel qui est très cher, même si je suis certain que c'est un sujet qui sera résolu par les deux Etats qui gèrent l'infrastructure de ce tunnel.

Enfin, je veux souligner le point le plus important que je vais rapporter à tous mes collègues à la Commission et aussi à ceux qui travaillent sur les corridors fret et qui s'occupent de tous les sujets communs du secteur du rail. Ils sont d'ailleurs particulièrement attentifs aux acteurs commerciaux et logistiques.

Premier point, j'ai trouvé plusieurs constats intéressants sur le transport de demain et sa capacité à engager la transversalité. Oui, il faut améliorer les accès aux infrastructures en matière de fret et de passagers. Pourquoi les deux régions ne pourraient-elles pas améliorer les transports de passagers ? C'est peut-être un bon sujet de discussion pour construire une section transfrontalière plus active pour les liaisons ferroviaires.

Pour le deuxième point, il est vrai que les services ne sont pas accessibles. Je devais me rendre dernièrement à Perpignan et le choix était très clair, la meilleure solution était de prendre l'avion à Barcelone et revenir vers Perpignan en voiture car l'offre en train n'était pas efficace et attractive.

Troisième point, il faut augmenter la capacité de l'infrastructure même s'il manque beaucoup d'équipement au niveau de wagons spécialisés et des terminaux. Ce sont des sujets que l'on suit autour des terminaux rail-route et que l'on soutient partiellement par des cofinancements en faveur de l'interconnexion en Europe. Les intervenants espagnols ont souligné le manque de maturité du marché national pour les transports intermodaux. Je pourrais répondre que c'est aussi une clé principale du soutien financier de l'Europe pour connecter les ports de la Méditerranée et mieux connecter les générateurs de trafic. Pour toutes les industries qui se situent entre Valence et autour de la Catalogne, on a plusieurs projets. Toutes les innovations digitales mentionnés par les interlocuteurs ou encore les constats sur le P400 et les standards sont des sujets très importants et soutenus au niveau européen.

Je voudrais encore une fois vous remercier pour l'invitation et j'espère que nous pourrons continuer notre discussion de ce jour.

M. Michel COLOMBIE : Merci de votre présence. On parlait d'accessibilité aux réseaux ce matin. Comment faire pour obtenir des budgets européens ? Il est compliqué d'y avoir accès. Il faut une ingénierie dédiée pour y arriver. Beaucoup de projets ne vont pas au bout à cause de cette difficulté.

M. Wojciech SOPINSKI : Oui, c'est compliqué et il y a de la concurrence. Il y a deux volets sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. C'est un instrument instruit au niveau central, c'est Bruxelles qui prend la décision finale. Car c'est ici que nous avons la vision la plus large et la plus objective sur les corridors et les continuités entre eux.

Il y a aussi un deuxième volet, en dépit de l'aspect centralisé : ce sont les Etats membres qui décident quels sont les projets soutenus à Bruxelles avant la dernière évaluation. C'est là, que les problèmes commencent car certains projets manquent parfois de visibilité au niveau national. Il manque parfois des discussions entre certaines régions et la capitale qui a elle-même plusieurs choix à faire. Cette dernière est incapable d'écouter chacune des régions de la même façon. Mais ici, pour la décision finale, c'est très important que ce budget soit centralisé. Cela nous donne la capacité, en parlant directement avec les capitales, de choisir quels projets sont importants pour l'Union. Ce n'est pas toujours favorable, j'en veux pour preuve les sujets soulevés ce jour, qui ont débuté dans les années 1990.

Mme. Laia MERCADE : Il y avait des programmes européens qui ont financés des services , comme Marco Polo à titre d'exemple. Est-il prévu de les poursuivre ?

M. Wojciech SOPINSKI : Je pense que ce genre d'aide est disponible dans le contexte du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Mais cela doit être lié aux études préparatoires qui mènent au projet physique d'infrastructures. Il n'y a pas beaucoup d'« appétit» pour ce qui a été fait par le programme Marco Polo. Rien n'est vraiment planifié, mais par exemple les régions espagnoles et les régions italiennes sont très actives au niveau du développement de transports verts dans l'idée de combiner le transport maritime avec le fret ferroviaire, mais comment soutenir le transport maritime ? Il n'y a pas beaucoup de continuité au niveau de la Commission Européenne pour planifier parce que le budget est malheureusement trop limité.

Fin de la matinée