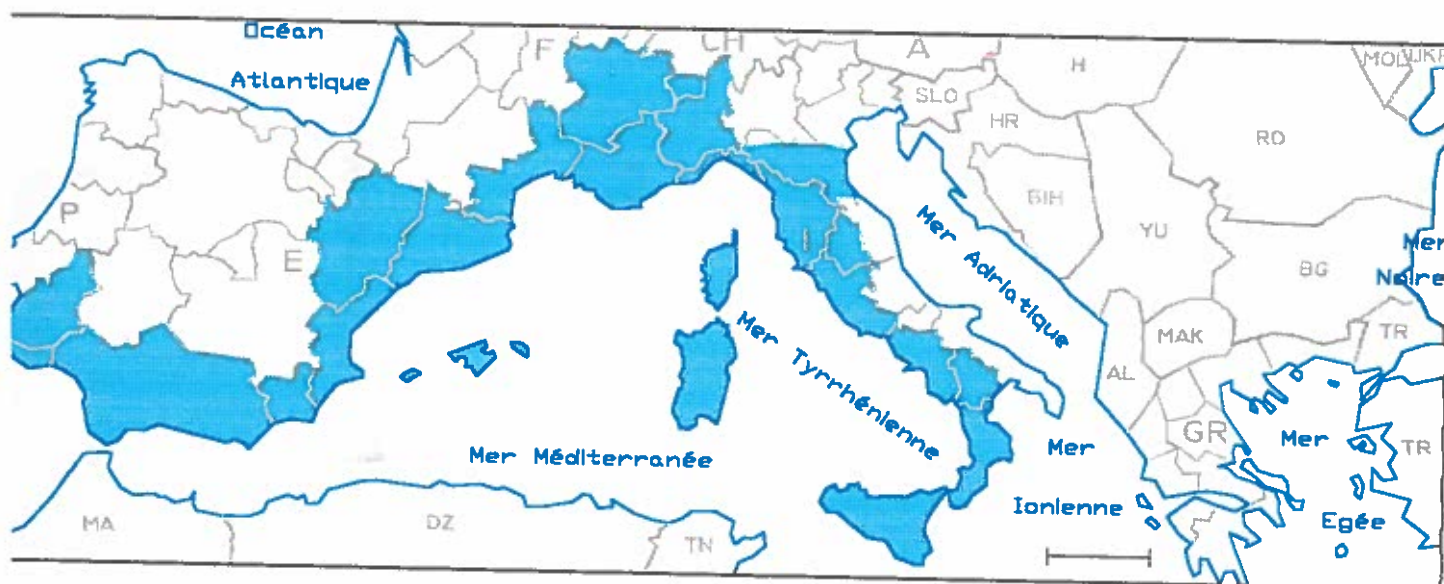


LES REALITES DES ESPACES TRANSNATIONAUX :

LE CAS DE L'ESPACE MEDITERRANEEN LATIN



CENTRE D'ETUDES
SUPERIEURES
D'AMENAGEMENT
UNIVERSITE DE TOURS
FRANCOIS RABELAIS

CHABANOL Mickaël
Mémoire de Recherche
Magistère 3 « Aménagement »
Directeur de Recherche : Jean-Paul Carrière

2002.

UNIV. TOURS POLYTECH DA



MAC 3 MR 2002 CHA



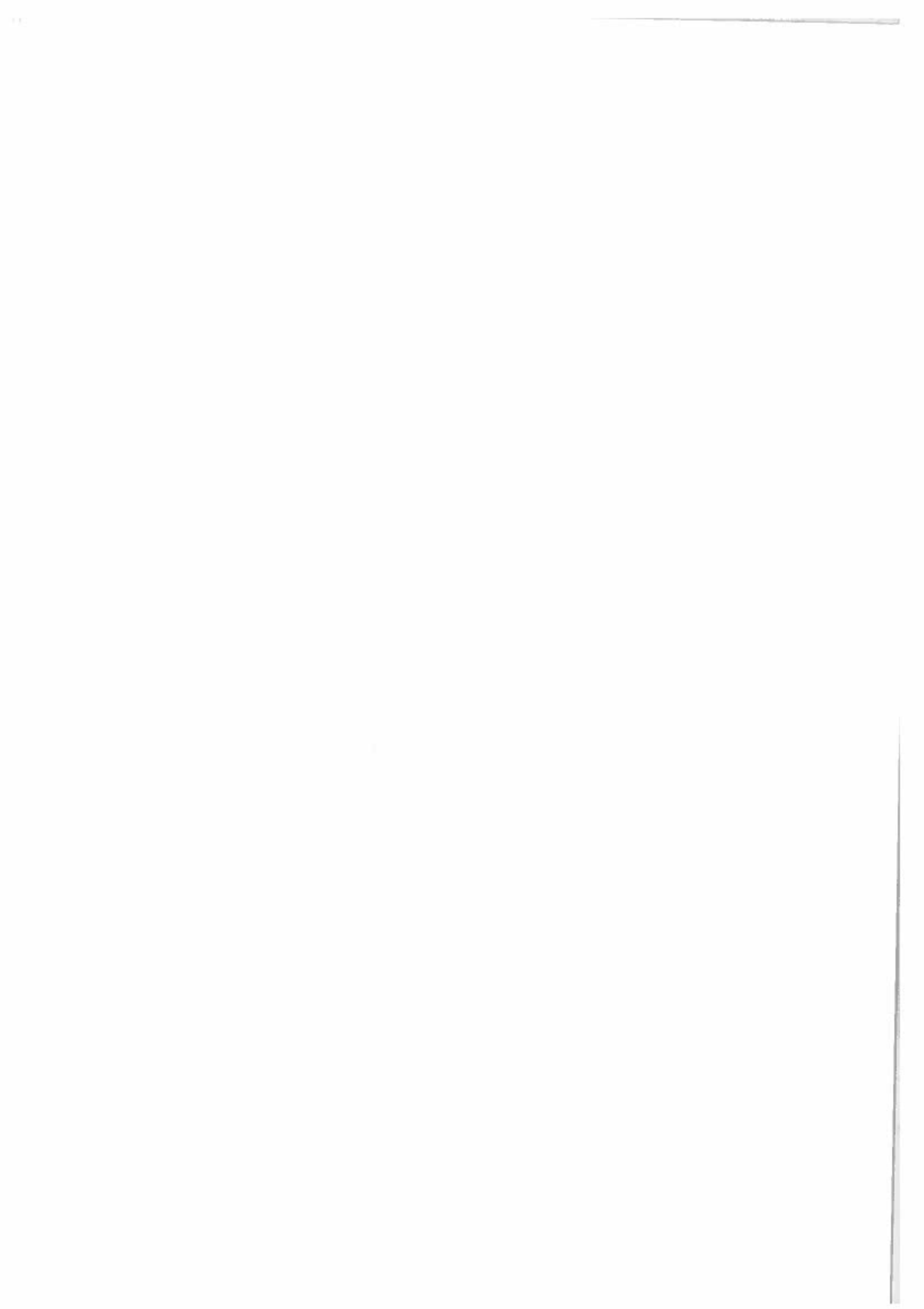
RESUME

Le questionnement sur le territoire connaît aujourd'hui un renouveau lié à la formation de l'Union Européenne et à la mondialisation. Or la mondialisation demande une recherche d'efficacité qui se traduit sur le territoire par une nécessaire souplesse et une adaptation permanente pour travailler à l'échelle adéquate selon l'action menée. L'Union Européenne est un potentiel pour l'évolution des territoires puisqu'elle a pour mission d'intégrer les Etats en un territoire, et de transcender ainsi les logiques nationales. L'objet de ce rapport est d'étudier les réalités des espaces transnationaux issus de cette dynamique. A travers l'analyse de l'espace méditerranéen latin, l'hypothèse initiale retenue est que cet espace qui est en train d'émerger, n'est pas effectif, que se soit au niveau interne ou au niveau externe. Autrement dit, la coopération interrégionale transnationale ne mobiliserait pas l'ensemble des régions concernées et cette nouvelle échelle ne serait que mal reconnue par les nations qui le composent et l'Union Européenne. L'analyse de l'implication des régions en matière de coopération interrégionale transnationale et celle de la reconnaissance de l'espace méditerranéen par les nations et l'Union Européenne au sein des politiques de transport, participant à l'intégration physique de celui-ci, permettent de répondre à l'hypothèse. L'hypothèse principale selon laquelle cet espace en émergence n'est pas effectif, que se soit au niveau interne ou au niveau externe, est infirmée pour sa première partie et confirmée pour sa seconde. En effet, la coopération interrégionale transnationale mobilise l'ensemble des régions concernées et cette nouvelle échelle n'est que peu reconnue par les nations et l'Union Européenne, à l'exception de l'Italie. Aujourd'hui, les Etats n'entrevoient l'existence de ces espaces encore jeunes, que par le biais d'une coopération interrégionale et ne les intègrent pas comme unité de réflexion dans leurs politiques, et c'est encore une fois pour pallier ce manque de reconnaissance que les régions s'investissent dans l'intégration de ces espaces. Les régions semblent engagées dans une dynamique forte qui ne se déploie que depuis quelques années, et c'est peut-être pourquoi les Etats et l'Union Européenne n'ont pas encore reconnu cet espace et n'ont pas cherché à l'intégrer dans leurs politiques. Si la dynamique se poursuit, les élus tireront-ils les leçons des frontières figées des Etats, c'est-à-dire offriront-ils un caractère malléable aux périmètres et permettront-ils des chevauchements ? Les populations sauront-elles s'identifier à ces espaces nés d'ambitions d'élus régionaux ?

386 mots

MOTS-CLEFS

Interrégionalité
Coopération
Méditerranée
Politique des Transports
Espace transnational



SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 1 |
| PARTIE - 1 L'EMERGENCE D'UN ESPACE TRANSNATIONAL | 3 |
| I. La Coopération Interregionale | 3 |
| A. Le Contexte de la coopération interrégionale..... | 3 |
| B. Des Espaces de Coopérations Interrégionaux Variables..... | 5 |
| II. L'Espace Méditerranéen Latin | 8 |
| A. Les Enjeux de ce Territoire | 8 |
| B. Un Espace Transnational pluriel..... | 10 |
| PARTIE - 2 LA RECONNAISSANCE DE L'ESPACE MEDITERRANEEN LATIN PAR LES REGIONS 19 | |
| I. La Coopération Concerne-t-elle l'Ensemble des Régions ? | 20 |
| A. Méthode | 20 |
| B. La phase de formation de l'espace méditerranéen latin intéresse les régions de manière disparate..... | 22 |
| C. L'espace de coopération motive progressivement l'ensemble des régions | 24 |
| D. Synthèse : « L'intégration interne de cet espace au regard de la coopération interrégionale » | 26 |
| II. L'Intégration de l'Espace Transnational dans les Politiques des Régions | 27 |
| A. Méthode | 27 |
| B. Les régions affichent la priorité méditerranéenne mais l'intègrent modérément dans leurs politiques | 28 |
| C. L'engagement politique des Départements, Diputaciones et Province est en phase d'initiation..... | 32 |
| III. Synthèse : L'Intégration Interne de l'Espace Méditerranéen Latin dans les Régions | 34 |
| A. Méthode | 34 |
| B. L'Espace Méditerranéen Latin est reconnu par les régions | 34 |
| PARTIE - 3 LES POLITIQUES DE TRANSPORT ET L'ESPACE TRANSNATIONAL | 37 |
| I. Les Enjeux des Transports sur l'Espace Méditerranéen Latin | 38 |
| A. Les problèmes majeurs des transports résultent autant des difficultés liées au relief que des politiques nationales..... | 38 |
| B. Les enjeux des transports sur l'espace méditerranéen | 39 |
| II. L'intégration de l'espace méditerranéen dans les politiques nationales et européennes | 41 |
| A. Méthode générale utilisée..... | 41 |
| B. Analyse des projets prioritaires | 44 |
| C. Analyse de l'intégration de l'espace méditerranéen par le réseau ferroviaire à grande vitesse..... | 47 |
| D. L'analyse de la politique de développement du cabotage maritime..... | 50 |
| E. Synthèse : « L'intégration de l'espace méditerranéen dans les politiques nationales et européennes » | 53 |
| III. La Réponse de l'Interrégionalité en Matière de Transport | 54 |
| A. Méthode | 54 |
| B. La motivation des régions à coopérer en matière de transport..... | 54 |
| C. La dimension transport dans le programme MEDOC | 56 |
| D. Synthèse : « L'apport et la prise en compte du transport dans la coopération interrégionale » | 59 |
| CONCLUSION : une réalité dans la nuance | 61 |

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 1

PARTIE - 1 L'EMERGENCE D'UN ESPACE TRANSNATIONAL 3

| | |
|---|----------|
| I. La Coopération Interregionale..... | 3 |
| A. Le Contexte de la coopération interrégionale..... | 3 |
| 1 Les régions | 3 |
| 2 La construction européenne et les régions..... | 4 |
| B. Des Espaces de Coopérations Interrégionaux Variables..... | 5 |
| 1 Définition de la coopération interrégionale | 5 |
| 2 La coopération territorialisée | 5 |
| 3 La coopération thématique..... | 7 |
| II. L'Espace Méditerranéen Latin..... | 8 |
| A. Les Enjeux de ce Territoire | 8 |
| 1 Les éléments fédérateurs de l'espace méditerranéen latin..... | 8 |
| 2 Les éléments économiques..... | 9 |
| B. Un Espace Transnational pluriel..... | 10 |
| 1 Une multitude de coopérations..... | 10 |
| 2 Des rapports différents à la Méditerranée..... | 13 |
| 3 La pluralité de l'espace se traduit dans le fonctionnement de la coopération..... | 16 |

PARTIE - 2 LA RECONNAISSANCE DE L'ESPACE MEDITERRANEEN LATIN PAR LES REGIONS.... 19

| | |
|--|-----------|
| I. La Coopération Concerne-t-elle l'Ensemble des Régions ?..... | 20 |
| A. Méthode | 20 |
| 1 La coopération historique | 20 |
| 2 La coopération actuelle dans l'espace Méditerranée..... | 21 |
| B. La phase de formation de l'espace méditerranéen latin intéresse les régions de manière disparate..... | 22 |
| C. L'espace de coopération motive progressivement l'ensemble des régions | 24 |
| D. Synthèse : « L'intégration interne de cet espace au regard de la coopération interrégionale » | 26 |
| II. L'Intégration de l'Espace Transnational dans les Politiques des Régions..... | 27 |
| A. Méthode | 27 |
| B. Les régions affichent la priorité méditerranéenne mais l'intègrent modérément dans leurs politiques | 28 |
| 1 L'analyse de l'engagement politique de trois régions françaises..... | 28 |
| 2 Synthèse : « L'engagement politique des régions à promouvoir l'espace méditerranéen latin est contrasté »..... | 31 |
| C. L'engagement politique des Départements, Diputaciones et Provincie est en phase d'initiation..... | 32 |
| III. Synthèse : L'Intégration Interne de l'Espace Méditerranéen Latin dans les Régions | 34 |
| A. Méthode | 34 |
| B. L'Espace Méditerranéen Latin est reconnu par les régions | 34 |

PARTIE - 3 LES POLITIQUES DE TRANSPORT ET L'ESPACE TRANSNATIONAL 37

I. Les Enjeux des Transports sur l'Espace Méditerranéen Latin..... 38

- A. Les problèmes majeurs des transports résultent autant des difficultés liées au relief que des politiques nationales..... 38
- B. Les enjeux des transports sur l'espace méditerranéen 39

II. L'intégration de l'espace méditerranéen dans les politiques nationales et européennes..... 41

- A. Méthode générale utilisée..... 41
 - 1 Objectifs de cette partie 41
 - 2 Les documents étudiés 42
 - 3 Les étapes de l'analyse 43
- B. Analyse des projets prioritaires 44
 - 1 L'échelle européenne..... 44
 - 2 Analyse des projets prioritaires nationaux..... 45
- C. Analyse de l'intégration de l'espace méditerranéen par le réseau ferroviaire à grande vitesse..... 47
 - 1 Les politiques nationales orientées vers leur capitale..... 47
 - 2 Synthèse : « L'intégration de l'espace méditerranéen latin par le réseau à ferroviaire à grande vitesse ».. 49
- D. L'analyse de la politique de développement du cabotage maritime..... 50
 - 1 Les politiques européennes peu engagées..... 50
 - 2 Les politiques des Etats 51
 - 3 Synthèse : « L'intégration de l'espace méditerranéen latin par le cabotage maritime » 52
- E. Synthèse : « L'intégration de l'espace méditerranéen dans les politiques nationales et européennes » 53

III. La Réponse de l'Interrégionalité en Matière de Transport..... 54

- A. Méthode 54
- B. La motivation des régions à coopérer en matière de transport..... 54
- C. La dimension transport dans le programme MEDOC 56
 - 1 Les objectifs des mesures de la coopération en matière de transport..... 56
 - 2 Analyse des projets menés 58
- D. Synthèse : « L'apport et la prise en compte du transport dans la coopération interrégionale » 59

CONCLUSION : une réalité dans la nuance 61

INTRODUCTION

Le questionnement sur le territoire connaît aujourd'hui un renouveau lié à la formation de l'Union Européenne et à la mondialisation. En effet, les Etats se limitent à des frontières fixes et parfois peu pertinentes par rapport aux enjeux du territoire. Or la mondialisation demande une recherche d'efficacité qui se traduit sur le territoire par une nécessaire souplesse et une adaptation permanente pour travailler à l'échelle adéquate selon l'action menée. C'est en partie pour répondre à cette demande d'espace ouvert, malléable et dynamique, que les Etats d'Europe se sont engagés dans la construction d'une Europe économique. L'Union Européenne est un potentiel pour l'évolution des territoires puisqu'elle a pour mission d'intégrer les Etats en un territoire, et de transcender ainsi les logiques nationales. Un de ses objectifs est de tendre à une certaine homogénéisation du territoire au regard des critères économiques, grâce à un fond de développement à vocation régionale.

Malgré cet objectif, l'émergence de cette nouvelle dimension territoriale ne va pas sans créer des disparités. Face constat de périphéricité face au développement économique du centre européen, des régions s'organisent progressivement en espace transnational, tout d'abord nommé « arc », afin de représenter leurs intérêts communs et de promouvoir une coopération horizontale (Baudelle, 2000). Le poids politique des régions et de ces espaces n'a cessé de croître, notamment par leurs représentations à l'Assemblée des Régions Européennes, où de véritables « lobbying » des espaces transnationaux sont exercés (Roques, 2001).

Non Dans l'étude Europe 2000+ en 1995, la Commission européenne aborde la question de ces espaces transnationaux. En 1998, elle leur propose pour la première fois la possibilité de coopérer avec le programme INTERREG II. Toutefois c'est l'adoption du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire en 2000 qui marque une étape importante dans l'intégration européenne. Pour la première fois, un document à vocation spatiale est adopté par l'ensemble des Ministres de l'Aménagement du Territoire des Etats membres. Le SDEC reconnaît dans la formation des espaces transnationaux un intérêt fondamental à l'intégration européenne (Commission européenne, 1999).

Très récents, les espaces transnationaux existent principalement par le biais de la coopération interrégionale. Cette dernière concourt à la recomposition territoriale à l'échelle européenne afin de dépasser les contraintes liées au découpage administratif des nations et afin de valoriser des échelles de projet plus ambitieuses. Toutefois, il est difficile de prévoir si ces espaces de coopération seront institutionnalisés. Un des enjeux principal est financier. En effet, Michel Barnier précise qu'après l'élargissement de l'Union Européenne à l'Est, les crédits européens disponibles pour les anciens pays adhérents seront destinés probablement à ce type de coopération s'ancrant dans une démarche de projets. Désormais le territoire s'éloigne de son rôle de récepteur passif des politiques publiques et devient un véritable acteur de son devenir. Nous sommes amenés à nous interroger sur la réalité de ces espaces en formation : La coopération est-elle effective ? Ces espaces sont-ils reconnus par l'ensemble des acteurs liés au territoire ? Les conditions sont-elles réunies pour créer un espace intégré ?

X L'espace méditerranéen latin est un de ces espaces transnationaux dont l'étude de ses réalités est présentée ici. L'hypothèse initiale retenue est que cet espace qui est en train d'émerger, n'est pas effectif, que se soit au niveau interne ou au niveau externe. Autrement dit, la coopération interrégionale transnationale ne mobiliserait pas l'ensemble des régions concernées et cette nouvelle échelle ne serait que mal reconnue par les nations qui le composent et l'Union Européenne. Cette hypothèse se base aussi sur le constat que se sont les régions qui porteraient les intérêts de ces espaces, notamment à travers les coopérations qu'elles mettent en œuvre. L'analyse de l'implication des régions en matière de coopération interrégionale transnationale témoigne de la réalité de l'arc.

Afin d'estimer si les nations et l'Union Européenne reconnaissent l'espace méditerranéen latin et si elles favorisent une intégration physique de celui-ci, la prise en compte de cette nouvelle échelle (Roques, 2000) au sein des politiques des transports est analysée. En effet, d'une part, les politiques sont porteuses de projets qui mobilisent les acteurs, et elles ont des répercussions directes sur les territoires et leurs habitants. Les politiques publiques caractérisent les choix des entités qui la rédige et guide l'action publique. D'autre part, elles peuvent être analysées facilement.

La politique des transports a été choisie pour trois raisons. La première est celle de l'évolution de la société basée de plus en plus sur l'échange et la mobilité, sur une logique de réseaux plutôt que de proximité, ce qui implique la construction et l'amélioration des réseaux de communication. Les politiques des transports essaient donc d'organiser ces besoins. La seconde est que la possibilité de créer un espace intégré nécessite l'intégration de systèmes de transports qui facilitent les échanges au sein de cet espace. La troisième raison est l'importance accordée par les régions à ce thème dans leurs coopérations.

Dans une première partie, nous nous attacherons à définir les enjeux sur l'espace méditerranéen latin ainsi que les notions d'interrégionalité et l'émergence de l'espace de coopération transnational en Méditerranée. Les éléments soulevés mettront en exergue la possibilité d'un espace non homogène en matière de coopération.

L'analyse du dynamisme de la coopération permettra, dans une deuxième partie, de vérifier si cet espace transnational mobilise l'ensemble des régions concernées. A l'issue de cette partie, la réalité régionale de l'arc sera perçue et permettra de conclure ou non à une dynamique généralisée.

Enfin, une troisième partie analysera les politiques de transport de l'Europe et des pays concernés, essentielles à l'intégration de l'espace méditerranéen latin. Elle permettra d'estimer si ces entités prennent en compte la dimension de cet espace transnational et de comprendre comment les régions ont développé des politiques de transport pour faire face aux lacunes des politiques des entités supérieures.



PARTIE - 1 L'EMERGENCE D'UN ESPACE TRANSNATIONAL

L'objectif de cette première partie est de comprendre les tenants et les aboutissants de la coopération interrégionale transnationale et de vérifier le dynamisme de coopération de l'objet de l'étude : l'espace méditerranéen latin. Nous analysons, tout d'abord, les cadres politiques européennes et nationales pour comprendre l'émergence de ce type de coopération. Puis, nous étudions l'hétérogénéité des intérêts à coopérer et à former l'espace transnational méditerranéen latin.

Pour cela, il nous faut d'abord définir la coopération interrégionale en rappelant les étapes de la construction européenne, ainsi que la place des Etats et des Régions dans cette dynamique des territoires.

I. LA COOPERATION INTERREGIONALE

A. Le Contexte de la coopération interrégionale

1 Les régions

Les Etats européens sont découpés en entités administratives comme la région et le département. Les régions résultent soit d'un découpage purement administratif, soit de régions historiques. Elles dépendent ainsi directement à l'histoire de la formation du pays auquel elles appartiennent. Parmi les modes de formation des Etats, Ingrid Ernst a développé deux modes qui permettent d'appréhender la complexité de leurs formations (Ernst, 2000).

Les **Etats fédéraux** se sont souvent constitués par l'agglomération de territoires auparavant autonomes et qui ont reconnu avoir des intérêts communs pour permettre des échanges économiques dans un premier temps. Chaque territoire originel, ou chaque région, conserve une part forte du pouvoir sur son propre territoire, mais aussi au niveau national où les régions sont représentées au sein d'une assemblée des régions, prenant le nom de pouvoir fédéral. Il cohabite à côté du pouvoir central, qui a, selon le degré de régionalisation du pays, un rôle important ou obsolète. Plus la régionalisation est avancée, plus le pouvoir fédéral a de pouvoir décisionnel et moins le pouvoir central guide les actions des régions. L'Allemagne, fédération de Länder, dispose d'une régionalisation avancée, qui rend le pouvoir fédéral beaucoup plus fort que le pouvoir central. A l'opposé, l'Italie dispose d'une régionalisation peu avancée, l'action des régions se réalise dans le respect du cadre décidé au niveau national et les financements ne peuvent être utilisés que dans ce cadre. Chaque région d'un pays exerce un pouvoir centralisé sur le territoire régional. Des régions de pays fédérés avec une avancée forte de la régionalisation peuvent présenter une centralisation très forte à l'échelle régionale, c'est le cas des Länder d'Allemagne.

Les **Etats centralisés** se sont souvent formés suivant le modèle de l'empire. Tout d'abord, un petit espace central s'élargit progressivement de manière concentrique pour former un territoire plus vaste soumis à la culture du centre du royaume. Le pouvoir central décide des politiques à mener sur son territoire, prône les valeurs universelles et s'efforce d'évincer toutes forces centrifuges risquant d'affaiblir la cohésion de son territoire. Afin d'en assurer un meilleur contrôle, il le découpe en entités territoriales, tout en veillant à ce qu'elles ne correspondent pas à des territoires préexistants. Par exemple, les départements français ont été créés sur des critères de taille et leurs noms sont empruntés à des éléments géographiques comme des rivières ou des massifs. Ensuite, un processus de déconcentration s'opère sur le territoire, le pouvoir central dépêche de son personnel pour inculquer ses valeurs

et ses lois. Enfin, un processus de décentralisation permet aux départements et aux régions de pouvoir exercer des compétences qui leur sont attribuées dans un cadre décidé par l'Etat.

Les pays ont souvent mené des politiques autocentrées pour une économie nationale. Par conséquent les zones de frontière entre les Etats ont été mises de côté, la construction des infrastructures a cherché à guider les flux vers la capitale. Mais l'Etat rencontre une crise face à la mondialisation, son échelle est devenue petite face aux enjeux mondiaux, c'est pourquoi des fédérations d'Etats naissent, comme l'Union Européenne.

2 La construction européenne et les régions

A la suite de la deuxième guerre mondiale, les Etats européens se sont engagés dans la formation d'une union entre les pays européens. L'objectif était à la fois d'assurer une stabilité politique et d'empêcher ainsi toute nouvelle guerre, et à la fois d'améliorer les conditions d'échanges économiques entre les états (la Communauté Economique du Charbon et de l'Acier, la C.E.C.A.). La stabilité assurée, un cercle restreint de pays européens a engagé un processus ambitieux de développement économique autour du traité de Rome. Ce dernier institue la Communauté Economique Européenne, ou la C.E.E, entre l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Son objectif est de libéraliser l'économie en favorisant les échanges entre les pays européens pour qu'ils soient compétitifs face au pouvoir des Etats-Unis. L'adhésion de la Grèce en 1980, puis de l'Espagne et du Portugal en 1986 renforce le poids d'une Europe économique grandissante. En 1992, le traité de Maastricht fixe de nouvelles règles pour l'Europe des Douze : l'ouverture des frontières par exemple vient modifier le paysage européen. En 1995, l'Union Européenne accueille trois nouveaux pays : la Suède, la Finlande et l'Autriche. Prochainement, des pays de l'Est intégreront l'Union, en modifiant très certainement la destination des crédits européens (Commission européenne, 1999).

Un des objectifs essentiels du rapprochement des Nations en une Europe performante en matière économique est de remédier aux déséquilibres structurels et régionaux. Afin de constituer un grand marché homogène d'envergure mondiale, il apparaît nécessaire de réduire les disparités spatiales. L'échelle régionale est choisie dès 1975 avec la création du Fond Européen de Développement Economique Régional, le FEDER. En 1988, la réforme des fonds structurels ancre les liens étroits entre Bruxelles, les Etats et les Régions. « Les promoteurs de la construction européenne ont rapidement encouragé le processus de régionalisation » (Deyon, 1997), et le Conseil de l'Europe considère très tôt que l'approfondissement et la stabilisation des démocraties européennes doit passer par la promotion des libertés locales et régionales. L'Assemblée des Régions d'Europe, l'ARE, créée en 1985, donne la possibilité aux régions de se prononcer au niveau européen. Ayant vocation de devenir à terme un « Sénat des régions », cette assemblée est transformée par le traité de Maastricht en un « Comité des régions », doté uniquement d'un rôle consultatif. Toutefois, des lobbyings interrégionaux se forment dans cette assemblée. Dès 1990, l'Europe crée des outils financiers afin de réduire les « effets frontières » d'une Europe fragmentée. En effet, chacun des pays a construit des politiques souvent autocentrées, orientées vers la capitale, au détriment des frontières. (Beauchard, 2000)

B. Des Espaces de Coopérations Interrégionales Variables

1 Définition de la coopération interrégionale

La coopération interrégionale est un travail d'échanges entre plusieurs collectivités locales. Une **coopération** implique des échanges volontaires entre au minimum deux entités ou deux individus, ici des régions, dont la participation de chacun est nécessaire. Ce terme implique également une notion d'**échanges** et repose sur la volonté de défendre des intérêts communs (Pacte). Ils doivent être multidirectionnels, et vont souvent au delà de l'objet de coopération. (Robert, 1996)

Plusieurs facteurs sont nécessaires à l'émergence d'une coopération : il faut un objet de coopération, une volonté de chaque partie et un degré de liberté suffisant laissé par les entités de niveau supérieur.

L'objet de la coopération doit intéresser l'ensemble des coopérants qui y trouvent une valeur ajoutée:

- la coopération permet un enrichissement des approches des problématiques grâce à l'échange d'expériences et à la mutualisation de moyens
- si une problématique génère des coûts importants et qu'une seule entité ne peut pas la porter seule faute de moyens financiers, la coopération permet un partage des charges financières et la réalisation d'actions
- si les enjeux d'une problématique relèvent d'un espace supérieur à celui d'une entité, la coopération apporte une mutualisation des moyens et une réponse à une échelle adaptée pour permettre la cohérence entre les entités

Le caractère **interrégional** de la coopération signifie l'implication des régions dans cette démarche. Ce terme est utilisé dès 1972 en France, lorsque la législation proposait la création de « conférences interrégionales » entre les régions françaises. Le terme est ensuite extrapolé pour qualifier toute coopération entre les régions à l'échelle européenne, qu'elles soient thématiques ou territorialisées. Lorsqu'elles sont territorialisées, ces coopérations impliquent la création partielle ou permanente dans le temps de nouvelles échelles de travail, ce qui ne va pas sans causer des craintes de la part des Etats. Lorsqu'elles transcendent les frontières, elles doivent respecter le cadre de la politique extérieure des états. (Bodineau et Verpeaux, 1998)

2 La coopération territorialisée

• La coopération transfrontalière

Afin d'assurer l'intégration des Etats dans une Europe fragmentée, la Communauté Economique Européenne choisit dans un premier temps d'atténuer les effets frontières. La coopération interrégionale transfrontalière est ainsi initiée sur une notion de proximité, en se limitant à quelques régions attenantes entre deux Etats. Pour la première fois, la coopération interrégionale transfrontalière entre des régions d'Europe est dotée grâce à la CEE de cadres et de moyens financiers. Celle-ci propose ainsi dès 1990 deux outils pour impulser ce type de coopérations: un programme de financement inter-régions, appelé INTERREG, et la possibilité de créer des structures permanentes entre des régions transfrontalières, les Euro-Régions.

De 1990 à 1996, la première génération du programme INTERREG I répond à un unique objectif de coopération transfrontalière, poursuivi dans les programmes INTERREG II et III. Il apparaît dans le volet A, où la coopération entre « les zones contiguës vise à développer des centres économiques et sociaux transfrontaliers en mettant en œuvre des stratégies communes de développement » (Commission européenne, 1995). Ce sont presque toutes les régions frontalières qui ont bénéficiées de cette aide afin de constituer des organismes, des structures et des réseaux communs. Dans un même temps, les Euro-Régions sont instituées (1991) pour répondre à ce même objectif, mais seules quelques unes ont été créées.

- **Les espaces transnationaux**

Les régions éloignées du centre européen prennent conscience de leur périphéricité

Parallèlement à la construction d'une Europe des nations, les régions éloignées du centre économique de l'Europe s'organisent pour montrer l'intérêt d'une Europe des régions et défendre leurs propres intérêts. Dans un constat de périphéricité, la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, la CRPM, est créée en 1973 à Saint-Malo par le Centre d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons pour représenter les espaces périphériques de la Communauté Economique Européenne (Lebahy, 2000). Après une longue période de démarrage, la prise de conscience s'effectue en 1989 à la suite de la publication d'un rapport de Roger Brunet et de son équipe du GIP Reclus, dans lequel il met en avant le déséquilibre du développement au sein de l'espace communautaire. Il distingue d'un côté un espace central continental dynamique, qui prend rapidement le nom de « banane bleue », et de l'autre côté un ensemble de territoires périphériques écartés. Il insiste « à quel point le littoral est vide, vide en tout cas de villes de premier rang » (Brunet, 1989).

Emanant de l'action volontariste régionale, la CRPM s'organise à mesure des nouvelles adhésions des régions qui se sentent concernées et motivées tout d'abord par le désir de faire entendre les problèmes liés à la périphéricité, puis de réfléchir à plusieurs régions sur des problématiques communes à des espaces insérés dans des dynamiques transnationales à laquelle conduit la formation d'un territoire européen ouvert. Des commissions géographiques internes à la CRPM s'organisent dès 1990 en macro – régions de coopération transnationale qui introduisent un nouveau type de joueur...dans le concert européen (Sharpe, 1993).

La dimension interrégionale transnationale prise en compte par l'Union Européenne

La notion de « périphérie maritime » devient progressivement un « **Arc de projet** » qui intéresse des régions qui ne sont ni maritimes ni en difficultés. Les « espaces transnationaux », c'est-à-dire des espaces qui se constituent à travers les Etats, témoignent du caractère obsolète des frontières nationales. Cette « idée qui gagne en Europe » (Raffarin, 1994), est prise en compte par l'Union Européenne, à tel point que la CRPM est devenue « un organe officiel de la politique européenne des régions » (Lebahy, 2000). et que les aspirations des régions périphériques à s'organiser en Arc sont traduites dans les politiques de l'Union.

En créant **treize espaces d'étude transnationaux**, les programmes de prospective de la DGXVI de l'Union Européenne, Europe 2000 (1991) et Europe 2000+ (1995), introduisent une nouvelle échelle d'analyse. Pour chacun des espaces transnationaux, ces études définissent des stratégies pour le futur. L'Arc atlantique, qui rassemble les régions littorales de l'Andalousie au Pays de Galles, s'organise rapidement en une euro-région. La Commission adapte en 1998 son outil financier INTERREG par la création d'un nouveau volet pour la coopération transnationale spatialisée. De plus, dans le cadre de l'article 10 du FEDER, des projets pilotes sont menés de manière transnationale.

Basé sur les études Europe 2000, le **Schéma de Développement de l'Espace Communautaire** (Commission Européenne, 1999) veut tendre « vers un développement spatial intégré » et reconnaît trois échelons pour la coopération territoriale : l'échelon communautaire, l'échelon transnational ou national, et l'échelon régional ou local. Les Ministres en charge de l'Aménagement du territoire ont donc donné une légitimité à l'échelle de coopération transnationale des Arcs de projets mais aussi à des groupes de pays mis en place par l'initiative communautaire à travers le programme INTERREG II volet C en matière de développement spatial. La nouvelle génération INTERREG III intègre trois dimensions de coopérations en adéquation avec les principes du SDEC. Le transfrontalier apparaît toujours dans le volet A. Le volet B, poursuit en partie le volet IIC, et propose la coopération des espaces transnationaux « entre autorités nationales, régionales et locales. Elle vise à promouvoir une meilleure intégration territoriale dans l'Union grâce à la formation de grands groupes de régions européennes. » (Commission Européenne, 2000). Le volet C poursuit en partie le volet IIC, et propose une coopération interrégionale plus vaste, qui concerne une mise en réseau de groupes de pays européens. Il « vise à améliorer l'efficacité des politiques et des outils de développement régional par un vaste échange d'informations et un partage d'expériences ».

Des régions ambitieuses

Les ambitions des régions ne cessent de croître à travers des lobbies exercés au sein du Comité des régions. L'Institut Català de la Mediterrània en témoigne par le choix du titre évocateur d'un de leurs derniers ouvrages « Un groupe de pression méditerranéen est-il viable dans l'Union européenne ? » (Roques, 2001). La CRPM et les espaces de coopérations demandent moins l'assistance financière qu'un concours en vue de l'exploitation de leurs atouts (Gizard, 1996). Ces espaces souhaitent ainsi valoriser le potentiel de développement autonome de ces zones avec une référence au concept « d'espace régional actif » (Ratti, 1997). Pour donner un caractère plus engagé du SDEC, la CRPM demande que l'aménagement du territoire devienne une compétence de l'Union dès 2007 (Baudelle, 2000), contrairement aux Ministres en charge de l'aménagement du territoire des pays européens qui considèrent au contraire que le SDEC « ne justifie pas de nouvelles compétences sur le plan communautaire ».¹

• Les espaces paneuropéens

Lorsque la coopération se réalise entre des territoires de l'Union et des territoires aux frontières (pays entiers ou régions) de l'Union Européenne, le terme de paneuropéen est employé. Le cadre de cette coopération est défini selon « les lignes directrices pour un développement spatial viable sur le continent européen » qui prennent en compte une dimension continentale renforcée.²

Aux frontières de l'Union européenne, des programmes spécifiques sont définis selon la politique extérieure de l'Union européenne. Ils évoluent au rythme des orientations de l'élargissement de l'Union. Des actions pilotes, sur la base de l'article 10 du FEDER, sont proposées. Ils bénéficient des subventions non pas du FEDER mais d'autres programmes d'aide : PHARE ou TACIS. L'Europe propose avec le programme *Ecos-Ouverture* un cadre spécifique de coopération interrégionale tournée vers des pays tiers. Dans une première génération, il est réservé aux régions, aux villes et aux pays de l'Europe centrale et orientale. En 1995, il est proposé comme programme pilote pour la Méditerranée.

Le programme INTERREG II rend possible la coopération pour la première fois avec des pays tiers (Aubarell, 2000). Mais INTERREG III intègre dans son volet B une coopération transnationale ouverte à la coopération paneuropéenne.

3 La coopération thématique

La coopération thématique peut s'établir entre des régions non contiguës sur des thèmes précis. Le programme RECITE offre un cadre pour les collectivités souhaitant coopérer dans divers thèmes comme les domaines des transports, des réseaux de villes avec « EUROCITIES », des réseaux d'îles avec « EURISLES » ou encore DYONISOS pour les régions à dominantes viticoles. Le programme TERRA, programme-pilote au titre de l'article 10 du FEDER, propose de soutenir les réseaux de pouvoirs publics locaux et régionaux compétents en matière de développement spatial.

Le cadre de la coopération proposé par l'Union Européenne offre un éventail de possibilités aux régions qui souhaitent s'investir avec leurs homologues dans des projets communs. Comment s'est alors développée la coopération sur l'espace méditerranéen latin ? Comment est né cet espace transnational, objet de l'étude ?

¹ Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire dans les Etats membres de l'Union européenne, « Extrait des Conclusions de la Présidence allemande du Conseil Européen », in SDEC, Commission européenne Potsdam, 11 mai 1999.

² « Les lignes directrices pour un développement spatial viable sur le continent européen » CE-MAT, Octobre 1997 Chypre, Conférence Européenne des Ministres chargés de l'Aménagement de Territoire.

II. L'ESPACE MEDITERRANEEN LATIN

Après une présentation des enjeux de l'espace méditerranéen latin, le dynamisme des régions pour coopérer sur cet espace est développé. En effet, l'espace transnational méditerranéen s'est créé lentement, étant issu essentiellement de coopérations locales. Des différences existent donc entre les régions concernées quant à l'approche de la Méditerranée et à la coopération. Ces éléments permettent d'entrevoir un espace de coopération à plusieurs vitesses.

A. Les Enjeux de ce Territoire

« L'Arc latin a émergé dans les années 1980 mais correspondait plus à un désir de la part des acteurs impliqués qu'à une réalité en soi » (Roques, 2000). Même si le rapport est orienté coopération, nous allons en quelques lignes présenter une approche physique et socio-économique de l'espace méditerranéen latin en s'appuyant sur le diagnostic du DOCUP d'INTERREG III – MEDOC et sur l'étude Europe 2000+ (Commission Européenne, 1995). 77 millions d'habitants, dont une majorité en Italie 57% répartis dans 13 régions, 26% en Espagne dans 6 autonomies régionales et 2 villes autonomes, et 16% en France dans 4 régions. Deux régions du Portugal et Gibraltar participent également au programme. La Grèce aura la possibilité de participer à partir de 2002 « en apportant sa propre contribution » (DOCUP, 2000)

1 Les éléments fédérateurs de l'espace méditerranéen latin

L'espace latin correspond tout d'abord aux territoires riverains de la Méditerranée occidentale. La mer unit ainsi des territoires segmentés par une succession de montagnes. Les conséquences de la topographie de l'Arc latin sont une forte concentration de population sur les côtes et dans les vallées. Dans les zones fertiles, l'agriculture intensive est en compétition avec l'urbanisation. Les arrières-pays, en majeure partie montagneux et secs, ont été soumis depuis longtemps à la déprise agricole et, par voie de conséquence, au déclin démographique.

La **topographie** de l'espace latin engendre plusieurs enjeux pour l'aménagement du territoire : la nécessité d'assurer un meilleur équilibre dans les dynamiques de développement, entre les zones littorales et les arrières pays ; le besoin d'une plus grande fluidité des échanges au travers des barrières physiques, de manière à réduire l'impact des fractures ; la régulation des activités d'urbanisation dans les zones littorales et dans les vallées, afin d'assurer un développement plus durable ; la mise en valeur des potentialités maritimes pour les échanges entre les régions de l'Arc latin.

La **culture, la qualité de vie et l'environnement** caractérisent le mieux l'arc latin (Folch et Ullied, 2000), et ce n'est pas la macroéconomie qui va montrer une cohérence de l'espace latin. En opposition à l'approche socio-économique de l'Union Européenne,³ l'Institut Català de la Mediterranià, considère les cultures, la qualité de vie, et l'environnement, « comme des piliers de la compétitivité ». Elle démontre ainsi que les points communs de l'espace méditerranéen se rassemblent autour du paysage, de la démographie, de la dynamique de l'entreprise, des modes de vie et des synergies régionales. Le paysage, fortement remanié par l'importance du tourisme et de l'industrie des loisirs, est à la limite de ces possibilités. La famille joue un rôle primordial dans l'organisation des sociétés méditerranéennes. Un cosmopolitisme s'est forgé autour de valeurs liées à un enracinement : individualisme, intégration sociale fruit d'un métissage séculaire et du catholicisme. Le dynamisme de la vie associative et la omniprésence de la fête sont des traits distinctifs des pays méditerranéens. Quant à l'entreprise elle se distingue par sa petite taille, sa créativité et son dynamisme. Cependant, il faut distinguer la notion de méditerranéité et de latinité.

³ Commission européenne.- 6^{ème} Rapport périodique sur l'évolution socio-économique des régions de l'Union Européenne, Commission européenne.

L'une des caractéristiques majeures de l'espace latin tient à **son haut degré d'urbanisation et à l'ancienneté de cette urbanisation** (Robert, 1999). Il dispose de nombreuses villes, assez proches les unes des autres, et si la densité du réseau urbain le rapproche d'une mégalopole européenne, les villes considérées individuellement restent de taille modeste et ne concentrent pas des fonctions et des équipements d'un niveau suffisant. Chaque système de villes répond à des dynamiques propres. L'étude de la CRPM sur le polycentrisme européen identifie les systèmes sur l'espace latin. Mis à part les systèmes de Barcelone, Gênes et Marseille, l'armature urbaine se tourne vers des pôles continentaux supérieurs comme Lyon, Madrid, Milan ou encore Toulouse, qui font, de fait, partie intégrante de la logique de l'Arc méditerranéen (Clairet et Bautzmann, 1995).

2 Les éléments économiques

Cette armature urbaine laisse présupposer que l'espace latin est marqué par **différentes dynamiques régionales**. Les indicateurs socio-économiques montrent une hétérogénéité marquée de l'Arc latin. Le Nord, à proximité du pentagone, apparaît dynamique avec des indicateurs de richesses parmi les plus élevés d'Europe et un niveau d'éducation élevé. L'économie, basée sur les services et l'industrie, se montre prospère, notamment par la demande de brevets européens. A l'inverse, le Sud, dominé par le secteur agricole, présente des indicateurs de richesses parmi les plus bas d'Europe et un niveau d'éducation moindre.

Cinq sous-espaces régionaux peuvent être identifiés (DOCUP, 2000) : le « noyau industriel du Nord », qui a un PIB largement supérieur à la moyenne européenne et une forte composante industrielle ; le « noyau central de services » qui a un PIB légèrement supérieur à la moyenne européenne avec un secteur industriel faible et une forte présence des services ; le « noyau industriel du Centre » qui a un PIB légèrement inférieur à la moyenne européenne avec une relative importance du secteur industriel ; un « espace charnière » qui est peu industrialisé et qui a un PIB inférieur à la moyenne européenne (Carte 14) ; et enfin « les extrêmes sud », c'est à dire les périphéries et les îles qui ont un PIB largement inférieur à la moyenne européenne avec une prédominance de l'agriculture et peu d'industrie.

Un **clivage littoral - intérieur** est observé sur l'ensemble de la zone (Carrière, 2002). Les arrières pays présentent une armature urbaine très faiblement maillée avec uniquement des petites villes. La désertification rurale a conduit souvent les arrières pays à l'abandon de ces territoires.

Les **logiques nationales** ont prédominé jusqu'à présent, orientant les réseaux souvent vers la capitale : les autoroutes convergent vers Madrid en Espagne, vers Paris en France. Les frontières ont été volontairement peu aménagées. Les logiques Nord - Sud prédominent au détriment des échanges Est - Ouest (Reynaud, 1991).

Rôle de l'arc dans le bassin

Frontières entre richesse et pauvreté, entre monde catholique et islamique, l'arc latin répond à des dynamiques propres. D'un côté, l'Union Européenne, une des premières puissances économiques mondiales. De l'autre, un bassin méditerranéen fragmenté en de multiples pays jeunes, sortant difficilement d'une période post-coloniale. La carte 1 de la démographie est éloquent : une différence moyenne d'un facteur 10 est observée entre la rive Nord et la rive Sud. L'Europe vieillit et la Méditerranée entre dans un véritable « boom » démographique. Ceci témoigne des principaux enjeux de la décennie à venir : gérer l'urbanisme, développer des « ponts entre les deux rives » (Voiron, 1995). En effet, la Méditerranée est une mer d'échanges, et non une frontière (Braudel, 1966),

B. Un Espace Transnational pluriel

L'espace transnational méditerranéen s'est créé lentement. En fait, il est issu de coopérations locales qui ont préformé cet espace. L'objet de ce chapitre est de montrer que cet espace est issu des coopérations passées et que des différences existent entre les Etats concernés sur le rapport à la question méditerranéenne et sur la manière de mener la coopération.

1 Une multitude de coopérations

L'espace méditerranéen est issu d'un ensemble de coopérations plus localisées. L'analyse veut montrer que si dynamisme existe, les coopérations locales ne permettent pas de conclure à une dynamique spécifique à l'espace transnational.

- 20 années pour s'organiser

Dans le même constat de périphéricité et mais aussi d'une culture latine, les régions méditerranéennes se sont regroupées autour de nombreux projets dont le fil directeur était la Méditerranée. Depuis 20 ans, des coopérations thématiques de dimension transnationale se sont succédées, chacune recouvrant une partie du territoire de l'arc.

Dès 1979, les régions du Sud de l'Italie participent à la CRPM, suivies en 1982 par les régions du Sud de la Grèce et de l'Espagne. Des initiatives tendant vers la matérialisation d'espaces de coopération transnationaux apparaissent en 1982. L'Association des Chambres de Commerce Méditerranéenne, l'ASCAME, est la première association d'envergure transnationale en Méditerranée (Aubarell, 2000).

Après une décennie de prise de conscience des régions périphériques de l'intérêt de travailler ensemble, les régions adhérentes à la CRPM choisissent de créer des commissions permanentes suivant l'organisation d'espaces transnationaux. La commission « **Arc méditerranéen** » au sein de la CRPM voit le jour en 1990, un an après « l'Arc atlantique », première commission créée. Dans cette envolée, les institutions régionales engagent une coopération méditerranéenne avec la mise en place de la « Route des Hautes Technologies du Sud de l'Europe » soutenue à l'époque par le programme RECITE, qui constituait alors le premier Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) en Europe, (Aubarelle, 2000). Dix régions italiennes, espagnoles et françaises se rassemblent, par l'intermédiaire de leurs organismes de transfert de technologie ou de leurs agences de développement, pour favoriser le développement d'accords technologiques entre les entreprises méditerranéennes.⁴ Renommé « l'Arc méditerranéen des Technologies », ce vaste programme initier une réelle coopération transnationale fructueuse sur le territoire, (Robert, 2000).

De nombreuses autres initiatives succèdent à ces premières, parmi elles l'**Association Arc sud-européen** qui réunit les régions littorales de Valence à Florence. Le réseau C-6, créé en 1991 comprend les villes de la Méditerranée Occidentale, il s'étend depuis 1995 à l'ensemble de la méditerranée. D'autres initiatives rassemblent moins d'adhésion, c'est la cas de « La Charte des paysages » mise en place par la commission, qui motivent seulement trois régions, (Clair et Bautzmann).⁵

⁴ entre la Murcie, la Catalogne et la communauté valencienne pour l'Espagne ; le Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Midi-Pyrénées pour la France ; la Lombardie la Ligurie, le Piémont et la Toscane pour l'Italie.

⁵ entre Andalousia, Languedoc Roussillon et la Toscana

- **L'espace méditerranéen latin**

Depuis la création de la Commission méditerranéenne au sein de la CRPM, la coopération se densifie et les espaces de coopération s'élargissent. En 1993, les régions de la Commission méditerranéenne s'accordent autour de projets communs rassemblés dans leur propre programme « MedPlus » dans des domaines comme le transport, l'environnement, le tourisme et les télécommunications, (Aubarell, 2000). Dans les études « Europe 2000+ », la Commission européenne prend en compte l'existence de cet transnational : il est alors divisé en deux parties : d'un côté la Méditerranée Ouest ou l'Arc latin, de l'Algarve au Portugal jusqu'à Naples en Italie, et de l'autre la Méditerranée du Sud-Est, du Sud de l'Italie à la Grèce. Cependant il a fallu attendre 1998 pour que la Commission adapte son outil INTERREG avec le programme « Méditerranée Occidentale et Alpes Latines » du Sud Portugal au Sud Italie. En 2000, sous INTERREG III B, elle scinde cet espace entre la Méditerranée Occidentale « MEDOC » d'une part, et « l'Espace Alpin » d'autre part.

L'espace MEDOC se limite à 25 régions d'Espagne, de France, d'Italie et du Portugal (carte 2) (DOCUP, 2000). A l'Est, il est délimité par la « diagonale aride » devenue, par la conjonction des Arcs atlantique et méditerranéen, la « diagonale verte ». Cette diagonale englobe des régions répondant à la fois aux dynamiques des deux arcs, par exemple Midi-Pyrénées. Au Nord, la proximité du Pentagone européen semble entraîner une partie de l'arc dans des dynamiques fortes. Mais cet espace est à dimension variable, les régions au sein de la commission inter-méditerranées auraient souhaité l'intégration au programme MEDOC des régions charnières comme Midi-Pyrénées ou les régions grecques reléguées au projet pilote « Archi-Med » de l'article 10 du FEDER avec l'Italie sud orientale. Actuellement, la dynamique de coopération au sein de l'arc se met en place sur l'ensemble de l'Arc. La Commission interméditerranéenne de la CRPM rassemble aujourd'hui de nombreuses régions de la Méditerranée.⁶

- **Des coopérations de frontières complètent l'intégration de l'espace méditerranéen**

Les zones frontalières réalisent des coopérations basées sur la proximité des régions, comme la carte 3 le représente. Trois zones transfrontalières font partie à part entière de l'espace méditerranéen, et deux autres ouvrent l'espace à l'Est avec la Grèce et au Sud avec le Maroc.

L'espace de coopération franco-espagnol méditerranéen est officialisé, très tôt en 1991, par la signature d'une charte de création de l'eurorégion entre Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et la Catalogne. Trois instances sont alors créées : la Conférence des Présidents, le Comité Tripartite de Coopération et la Communauté de Travail des Pyrénées. De nombreux projets ont pu être réalisés par le biais du programme INTERREG I, IIa et IIIa dans les domaines de la valorisation économique, du renforcement de la coopération et de l'amélioration des transports.⁷ D'autre part, les chambres de commerce et d'Industrie françaises et espagnoles ont également créé un organe de coopération.

L'espace de coopération franco-italien comporte une multitude d'échelles de coopération. Cet espace est inclus dans une autre zone transnationale que l'Espace méditerranéen : l'Espace Alpin, sous programme d'INTERREG IIb. Aux frontières de la France, de l'Italie, de l'Allemagne, ce dernier englobe également la totalité de l'Autriche, de la Suisse ainsi que d'une partie de la Slovénie. Mais la zone transfrontalière franco-italienne connaît ses propres dynamiques. Tous les éléments sont mis en place pour créer prochainement une eurorégion : la Communauté de Travail des Alpes Occidentales, la COTRAO de 1982; la première « Conférence des Alpes franco-italiennes » du 15 juin 1998 qui a permis d'adopter une Charte de Coopération ; et la Charte de coopération tri-régionale signée entre les chambres de commerces françaises et italiennes. Un sous-programme d'INTERREG I, II A et III A est dédié à la zone franco-italienne, concernant principalement le développement du transport, la valorisation du patrimoine, l'impulsion aux synergies économiques. Des accords de coopération sont aussi passés à un niveau plus local avec la signature d'un protocole entre la Province de Turin et le Département des Hautes-Alpes en Juillet

⁶ Déclaration commune des régions, Volos, 15 juin 2001, document crpm – Commission interméditerranéenne.

⁷ Axes d'INTERREG IIA France-Espagne (1994-1999)

1997, et avec la création de la Conférence des Trois Provinces entre les Provinces d'Imperia de Cuneo et du département des Alpes Maritimes.

Les Baléares, la Sardaigne et la Corse se sont également organisées en un réseau baptisé IMEDOC, les Iles de la Méditerranée Occidentale, constitué en 1995. Il dispose d'un cadre de travail stable pour la coopération entre les îles (Comité de Direction, Secrétariat Technique et Groupes de Travail), et vise à faire reconnaître à Bruxelles les risques de marginalisation de leur territoire et à promouvoir la coopération entre ces îles (Aubarell, 2000). En effet, dans INTERREG I, seule la coopération entre la Corse et la Sardaigne était prévue. Puis, dans INTERREG II A et III A, la possibilité de coopération était offerte entre la Corse et la Toscane. Les priorités des interventions étaient massivement orientées vers le développement des transports, à hauteur de 36% des aides communautaires avec la Sardaigne et à 62% avec la Toscane (Stumm, 2000).

D'autre part, la **coopération thématique** est également intéressante à considérer. Le programme pilote RECITE propose à l'ensemble de l'Europe, entre 1991 et 1999, la réalisation de coopérations thématiques plus vastes que l'espace méditerranéen. Cependant, au cours de la première période, ce programme a initié plusieurs coopérations impliquant un nombre critique de régions de l'espace méditerranéen (Robert et Stumm, 2000). Parmi eux, « L'Arc méditerranéen des Hautes Technologies » et les « Transports en Méditerranée » furent des projets porteurs. Ce programme est désormais intégré au volet C d'INTERREG III, qui propose un zonage Grand Sud Europe.

- **La coopération à l'échelle du bassin méditerranéen**

D'autres programmes viennent ouvrir l'Espace méditerranéen au titre de projets pilotes selon l'article 10 du FEDER⁸. Malgré la demande officielle des régions de la commission méditerranéenne de la CRPM de la participation des régions grecques au programme MEDOC,⁹ cet élargissement n'a pas eu lieu. Par contre, l'espace de la méditerranée centrale et orientale (**Archi-Med**) est une opportunité offerte à la Grèce de coopérer avec quelques régions du Sud de l'Italie, et une partie des régions peuvent se rassembler sous le programme transfrontalier grecquo-italien INTERREG III a.

Se limiter à l'analyse de la Méditerranée occidentale serait mal dessiner les contours d'une Mer carrefour des civilisations catholiques et arabes. La coopération revêt une dimension plus large, à l'échelle de l'ensemble de la mer Méditerranée. En effet, les premières coopérations ont eu lieu à l'échelle de la Méditerranée avec notamment le programme « Plan bleu » réalisé sous l'égide de l'ONU pour stopper la dégradation écologique de la Méditerranée (Reynaud, 1996). La montée en puissance de l'Union Européenne dicte, par ses décisions d'évolution et de ses partenariats, le devenir des territoires à la frontière de son territoire. Or l'Union Européenne a décidé d'intégrer prochainement les pays de l'Est et de créer une Zone de Libre Echange avec l'ensemble des pays méditerranéens. Depuis le processus de Barcelona, qui a institué le cadre de création de cette zone, les régions de l'espace transnational méditerranéen latin montrent un vif intérêt à la coopération paneuropéenne méditerranéenne. Le SDEC considère que la création d'une zone euro-méditerranéenne est indispensable à l'Arc méditerranéen, voire de « vitale » (Roques, 2000). Dès 1992, un nombre important de régions méditerranéennes signent une charte de coopération traitant de l'ensemble du bassin (Aubarell, 2000). En annexe 1, une synthèse des politiques de coopération à l'échelle de la Méditerranée précise leurs évolutions.

Ce paragraphe a mis en évidence un espace méditerranéen issu d'un dynamisme propre aux régions concernées. Mais l'importance des coopérations localisées ne permet pas de conclure à une dynamique spécifique à l'espace transnational. De plus, les régions semblent accorder des priorités différentes à la Méditerranée.

⁸ SDEC pages 45-46

⁹ Résolution de la Commission interméditerranéenne, Séville.

2 Des rapports différents à la Méditerranée

L'histoire

Les régions européennes d'Espagne, de France, d'Italie mais aussi du Portugal et de la Grèce liées à la Méditerranée se sont réunies pour former une coopération interrégionale transnationale. Les auteurs y trouvent plusieurs éléments fédérateurs. Cet espace s'est formé sur le constat de périphéricité par rapport au centre de l'Europe, il s'est également formé pour répondre à des problématiques communes liées aux difficultés de l'environnement de la Méditerranée mais aussi sur le rapport à la mer Méditerranée défini par des notions culturelles et de modes de vie qualifiées de latinité et de méditerranéité en opposition aux cultures continentales du Nord européen, (Folch et Ulied, 2000). Ce paragraphe veut montrer que la disparité entre les régions et le rapport à la Méditerranée est importante.

L'histoire des civilisations méditerranéennes justifie également cet espace. En effet, les civilisations grecque et carthaginoise plaçaient la Méditerranée au centre de la civilisation occidentale. Les romains avaient réussi à coloniser la totalité du bassin méditerranéen et une grande partie des territoires européens. Ensuite les ruptures et les fractures n'ont cessé de se succéder. Les pays méditerranéens du Sud seront alors colonisés par ceux du Nord (France, Espagne) mais aussi le Royaume Uni et seront utilisés notamment pour l'approvisionnement en matières premières. Le développement s'est ensuite axé sur le Nord de l'Europe où la révolution industrielle a débuté. Les territoires européens méditerranéens ne connaîtront cette phase que plus tard et dans une moindre ampleur. Les phases de colonisation et décolonisation et de guerre froide ont stigmatisé les fractures.

- **Des variations d'approche de la Méditerranée selon le pays**

Les modes de formations des pays et le rapport de ceux-ci avec la Méditerranée permettent de comprendre que cet espace est pluriel. Les pays concernés ont intégré différemment la notion de méditerranée.

L'Espagne et l'Italie sont tous deux des pays fédéraux. Le caractère récent de leur création, 1848 pour l'Espagne et 1861 pour l'Italie, en font des pays peu stables avec un pouvoir central remis constamment en cause. Des régimes autoritaires ont essayé en vain d'instaurer le centralisme dans ces pays, mais les expériences menées ont conduit au franquisme et au fascisme. Ces échecs ont entraîné une montée des régionalismes. En Espagne, les communautés autonomes périphériques considèrent l'Etat centralisateur « comme un pouvoir hostile aux particularismes », (Drain, 1990). « Une contre-culture fondée sur les rapports inter-familiaux » s'est développée, également en Italie en réaction à un Etat oppressif et lointain (Drain, 1990).

L'espace méditerranéen joue un rôle moteur au sein du Royaume d'Espagne

L'Espagne est à un stade de régionalisation beaucoup plus avancé que l'Italie (Ernst, 2002). Les communautés autonomes disposent de vastes champs d'action, de la compétence législative et d'autonomie financière. Même si les relations internationales et le commerce extérieur restent des compétences exclusives du gouvernement national, ce dernier a dû reconnaître peu à peu la complémentarité des actions extérieures des communautés autonomes.¹⁰ Si les statuts de certaines autonomies permettent en partie des actions de politique extérieure, aucun texte ne spécifie clairement le pouvoir réel des entités infra-étatiques en la matière. Le champ de ces compétences devrait progressivement s'élargir, (Aubarell, 2000).

Les notions d'axe méditerranéen, vallée de l'Ebre ou la corniche cantabrique permettent d'expliquer les changements économiques des vingt dernières années. L'ensemble méditerranéen joue le rôle de « leadership » et d'effet moteur dans l'Etat espagnol, (Aubarell, 2000). Sa grande dynamique favorise une image de Méditerranée

¹⁰ articles 149.1.3 CE et 149.1.10 CE

créative et compétitive. Au niveau national, la priorité espagnole se tourne vers l'Europe, la Méditerranée occupe la seconde place. En matière de coopération interrégionale, les autonomies espagnoles méditerranéennes affichent toutes la stratégie « Méditerranée ». Le dynamisme des autonomies espagnoles méditerranéennes s'exprime, notamment, à travers des initiatives pionnières en matière de coopération interrégionale. A l'initiative de Valence, un Accord de coopération a été signé en 1994 entre des communautés autonomes de l'Arc méditerranéen espagnol qui s'étendent de l'Andalousie à la Catalogne, ce qui est une première en Espagne.¹¹ Les thèmes du groupe de travail sont des questions très larges : l'hydrologie, les infrastructures de transport, l'aide aux populations dans les domaines de la santé et de l'enseignement, mais aussi le secteur touristique. Par ailleurs, la création de l'Institut Catalan de la Méditerranée par la Catalogne montre l'importance pour celle-ci de montrer sa stratégie méditerranéenne.

Les régions espagnoles misent également sur des coopérations ciblées avec le Nord de l'Europe, l'Amérique latine et les Etats-Unis. La promotion commerciale et économique permet de définir une stratégie extérieure dans le contexte méditerranéen. Les objectifs les plus recherchés par ces autonomies sont l'aide à l'internationalisation de l'économie en promouvant le territoire régional, la volonté de coopérer avec des régions européennes proches, l'engagement dans la coopération pour le développement. L'aide au développement s'oriente très largement vers l'Amérique latine en premier lieu, puis vers les Pays de la méditerranée occidentale de la rive sud. L'autonomie qui dépense le plus pour le volet Méditerranée est l'Andalousie, qui leurs consacre 22% de son budget d'aide au développement contre 70% pour l'Amérique latine.

L'Italie est principalement méditerranéenne

L'Italie, moins avancée dans le processus de régionalisation, laisse moins de pouvoir réel aux régions. Si ces dernières peuvent décider dans beaucoup de domaines, les choix des stratégies régionales doivent s'inscrire dans des lignes d'actions très étroites décidées au niveau national. L'Etat conserve également un fort contrôle par le biais des financements (Ernst, 2002). Toutes les régions n'ont pas les mêmes pouvoirs : dès 1945, les îles (la Sardaigne et la Sicile), la vallée d'Aoste, la région Frioul-Vénétie-Julienne, bénéficient d'un statut spécial offrant plus d'autonomie. La constitution actuelle réserve à l'Etat la compétence en matière de relations internationales, tout en n'excluant pas la réalisation d'activités extérieures à d'autres échelons territoriaux. Les régions sortent d'une époque d'introversion et la capacité régionale à mener des actions extérieures est à l'état embryonnaire, (Aubarell, 2000). Le cadre légal actuel circonscrit l'action extérieure à la promotion territoriale, aux relations avec l'Union Européenne, et aux coopérations pour le développement ou transfrontalières. Cependant une grande réforme est en cours afin de donner plus d'autonomie aux régions.

La totalité du territoire italien est méditerranéen. Le modèle des « trois Italies » a été présenté pendant longtemps pour expliquer l'organisation régionale de ce pays : au Nord, une Italie riche ouverte au centre de l'Europe, au Centre, une Italie très dynamique en termes économiques, et au Sud, une Italie pauvre et périphérique. La fondation Giovanni Agnelli a lancé récemment un ambitieux programme de recherche sur la nouvelle configuration territoriale de l'Italie. L'étude propose un nouveau découpage régional et met en avant une nouvelle division au nord : une partie adriatique très dynamique et une partie tyrrhénienne en perte de vitesse, (Fondation Giovanni Agnelli). La grande hétérogénéité régionale se reflète dans le positionnement géostratégique des régions latines : l'arc méditerranéen latin, l'arc alpin, l'espace alpino-adriatique. Dans les années 1970 et 1980, le Sud italien avait bâti une stratégie de « centralité méditerranéenne ». Ces régions étaient considérées comme médiateur avec l'Europe.

Durant la dernière décennie, les politiques de l'Etat s'orientent vers le centre européen. La nouvelle politique de Silvio Berlusconi de 2002 se base sur les 4i : « inglese, internet, information, internationale » et n'affiche aucunement une priorité méditerranéenne, bien au contraire. La Méditerranée prend plus un sens technique de territoires rassemblés autour de problématiques communes. Mais parallèlement, les régions italiennes, principalement du Nord, ont tissé des liens avec leurs homologues étrangers afin de traiter principalement de la politique des transports et de l'environnement. Emilie-Romagne et la Ligurie sont particulièrement dynamiques.

¹¹ L'Accord a été signé entre la Catalogne, les Baléares, Valence, Murcie et Andalousie

Ces régions italiennes méditerranéennes se considèrent de plus en plus comme membres d'une vaste zone européenne d'abord et méditerranéenne ensuite. La période de redéfinition des relations au sein du pays, des relations avec l'Europe et avec la rive sud entraîne une forte remise en question du rôle de l'Etat et du poids des régions.

La France est fortement méditerranéenne par son histoire

La France a décentralisé ses pouvoirs aux régions à partir de 1982. En matière de coopération, le législateur a prévu dès 1972, des possibilités de coopération entre les régions françaises « conférences interrégionales », qui ne furent gère utilisées. Cette coopération a très lentement évolué, de 1983 par la mise en place d'un délégué pour la coopération extérieure, en 1989 avec la création de la Commission de coopération décentralisée, jusqu'à 1992 où les régions bénéficient d'un élargissement des libertés en la matière (Aubarell, 2000). La loi Joxe offre alors une possibilité de créer des « ententes régionales », mais L'Etat conserve sa primauté sur les relations extérieures. Les régions peuvent réaliser ce que l'on nomme « la coopération décentralisée » dans le respect de leurs compétences et des lignes d'actions de l'Etat.

La France a une très forte tradition méditerranéenne qui remonte à son passé colonial. Elle joue un rôle de leader dans la zone méditerranéenne. En France, le processus de décentralisation s'est traduit par une forte connotation territoriale à l'échelle du territoire national. La politique initiée par la DATAR dotaient les régions de pôles de développement pour rééquilibrer le territoire. Le Sud français s'est alors équipé en matière de recherche et développement. L'idée d'un « Grand Sud » français oriente les politiques vers une stratégie méditerranéenne. Si le modèle est critiqué, ni le dynamisme des régions d'Espagne, ni le caractère méditerranéen de l'Italie, n'ont permis une stratégie d'une telle envergure.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), stratégiquement tournée vers la mer, profite de sa position centrale sur l'espace méditerranéen notamment dans le domaine des échanges. Cependant le dynamisme de Rhône-Alpes est influencé l'aspiration de Lyon à prétendre devenir la capitale du sud européen (Boissat, 2002). L'élection des Conseils Régionaux, depuis les lois de décentralisation, a permis de faire émerger la Méditerranée comme un défi politique. Le dynamisme de ces régions a été reconnu lors d'une enquête menée sur l'interrégionalité par la Délégation pour l'Action Extérieure des Collectivités Locales (DAECL). Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes sont en tête de classement, avant PACA et le Languedoc-Roussillon classés dans les 10 régions de l'hexagone les plus dynamiques. Les objectifs de la coopération concernent principalement la culture, le commerce et le tourisme. Il faut souligner également l'action de la société civile particulièrement dans les relations avec la rive sud de la Méditerranée. De même, la société civile des régions concernées mènent un important discours « méditerranéen ».

Un bémol important concerne la limitation des domaines d'action des régions françaises face à leurs voisines, plus autonomes (Aubarell, 2000). Il est toutefois atténué par le découpage du territoire, réalisé par l'Etat, en une série de Missions Interministérielles, dont l'une d'entre elles, nommée le « Grand Sud », comprend Rhône-Alpes, PACA et le Languedoc-Roussillon, afin de travailler dans un cadre pertinent pour la coopération interrégionale et cohérent avec le découpage du SDEC. Cette initiative va de le sens d'un accompagnement de l'Etat à interrégionalité, ce dernier considérant l'espace méditerranéen comme « priorité nationale, (DAECL, 2002).

Les régions se sont rassemblées au sein de l'Assemblée des Régions Européennes, où toutes celles appartenant à l'espace MEDOC sont représentées. Cette forte participation qui indique leur intérêt leur permet de représenter les intérêts de l'espace méditerranéen. Dans le recueil de Michèle Roques de l'Institut de Méditerranée, la synthèse a pris le nom : « un lobbying méditerranéen est-il viable au sein de l'Europe ? ».

- **La dimension méditerranéenne au sein de l'Union Européenne**

La dimension méditerranéenne de la Communauté Européenne est présente dès sa création puisque l'Italie est un des membres fondateurs. L'entrée de la Grèce en 1981, puis du Portugal et de l'Espagne en 1986 « donnent à l'Europe (...) une dimension méditerranéenne majeure » (Drain, 1990). Dans l'Europe des douze, la majeure partie des régions périphériques se situent par définition à l'intérieur de l'aire méditerranéenne. La priorité de l'Union en Méditerranée est d'amortir l'impact de l'élargissement dans les régions les plus vulnérables d'Italie et de Grèce par les Programmes Intégrés Méditerranéens (PIM) qui sont les précurseurs à la fois d'une politique d'aide des pays du Sud de l'Europe par les pays du Nord et à la fois l'inauguration de la méthode de développement régional concentrant les moyens sur un nombre réduit de projets.

La politique extérieure de l'Union Européenne, rappelée par le SDEC, « renforce l'importance de la dimension continentale du développement spatial de l'Europe ». L'élargissement futur de l'Union va se réaliser vers l'Est et non vers la Méditerranée. Le centre de gravité de l'Europe va donc glisser vers l'Est, au détriment des périphéries atlantiques et méditerranéennes.

Ce paragraphe a mis en évidence des différences marquées du rapport des régions à la Méditerranée suivant leur pays d'appartenance. Il est probable que ces différences se reflètent dans la fonctionnement du programme MEDOC.

3 La pluralité de l'espace se traduit dans le fonctionnement de la coopération

Outre les réunions de travail thématiques transnationales, chaque Etat a choisi une démarche spécifique pour rassembler les attentes du futur programme INTERREG III B – MEDOC. L'objectif de ce paragraphe est de mettre en avant ces différences.

Le gouvernement espagnol a choisi, par l'intermédiaire du ministère des finances, une participation au programme régionale. Ce ministère assure un travail de coordination en diffusant l'information, suite aux réunions du Comité de rédaction du programme. Après s'être entretenue avec le pouvoir central, chaque région est chargée de recevoir les propositions de l'ensemble des acteurs régionaux ou plus locaux, qu'ils soient publics ou représentants de la société civile. Elle doit ensuite faire parvenir régulièrement ses conclusions à la région espagnole responsable du thème au niveau transnational, qui discute alors des propositions au niveau transnational. 180 organismes apportent leurs contributions par l'intermédiaire des régions.

En France, le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement a désigné un Préfet coordonnateur pour animer la préparation du programme, couplé à un Conseil Régional qui accepte d'être « région chef de file ». Pour le programme MEDOC, le NUTS 2 PACA a été choisi. Si la concertation s'est effectuée à toutes les échelles territoriales (NUTS 1 avec le préfet de bassin, NUTS 2 et 3), le niveau régional a été, tout comme en Espagne, le plus impliqué. Un « Groupe de travail Préfecture de régions – Conseils Régionaux », créé afin de piloter les démarches, s'est réuni plusieurs fois. Des réunions, organisées à l'initiative des préfetures de région, rassemblent les partenaires publics et les services des administrations de l'Etat pour faire appel à contribution. Des « Groupes de travail par Axe » ont permis de définir les priorités françaises. Ces groupes rassemblent entre autres les représentants des collectivités, des organisations économiques, des établissements publics comme Réseau Ferré de France et des universités, pour décider ensemble les priorités des programmes.

L'Italie a réutilisé le Comité national de gestion créé lors du précédent programme INTERREG II C. Le Comité anime la totalité des démarches de préparation jusqu'à l'aboutissement des priorités nationales soumises aux réunions transnationales. Cet organisme est formé par les institutions publiques centrales, dont les autorités en

charge de l'Environnement et de l'égalité des chances, et régionales. La phase de concertation bénéficie, pour la première fois en Italie, d'un élargissement du partenariat aux collectivités locales, aux partenaires socio-économiques de la société civile grâce à l'organisation et la gestion, par le Comité national, d'un réseau utilisant les « tavoli partenariali locali », eux-mêmes mis en place et animés par les Régions dans le cadre d'un autre programme. Cette solution a participé à une prise de conscience des responsables des fonds communautaires de prendre en compte une programmation intégrée. Pour la phase de rédaction, des groupes de travail par axe ont également été créés en rassemblant des experts des secteurs publics et privés. Pilotés par le Ministère des Travaux publics, tout en restant dépendant du Comité national de gestion, ces groupes autonomes ont désigné parmi eux un rapporteur pour chacun des axes. Le rôle de celui-ci est de porter aux débats transnationaux les orientations nationales.

Synthèse

Cette partie a montré dans un premier temps, l'émergence de la notion de coopération interrégionale transnationale. Dans un second temps, l'analyse a mis en évidence le dynamisme de la coopération transnationale en Méditerranée et ses origines qui résultent d'un ensemble de coopérations plus locales. La répartition des rôles entre les régions et les nations varient donc, tout comme leur rapport à la Méditerranée. Au regard de ces variations régionales et nationales, la coopération au sein de l'espace transnational est donc susceptible de varier à son tour, et toutes les régions ne sont peut-être pas impliquées de manière identique dans le dynamisme de cet espace. Ce sera l'objet de la seconde partie.

PARTIE - 2 LA RECONNAISSANCE DE L'ESPACE MEDITERRANEEN LATIN PAR LES REGIONS

La première partie nous a montré que le champs de la coopération en Méditerranée n'était pas vierge. L'Union européenne et les Etats offrent un cadre à la réalisation de coopérations et les régions semblent s'impliquer à l'émergence d'espaces propices à mise en oeuvre.

Pour être effectifs, les espaces transnationaux doivent être reconnus par l'ensemble des acteurs des territoires concernés, au niveau interne, et par ceux appartenant à des échelles territoriales supérieures, au niveau externe. Un espace transnational n'a pas d'existence institutionnelle, il est le fruit d'un groupement de régions pour coopérer. L'intégration interne est donc fortement liée en partie à la reconnaissance de cet espace par les entités politiques, notamment régionales. En effet, les régions sont à l'origine de ces espaces et jouent un rôle primordial dans les activités de la coopération et dans la promotion de ces espaces afin de les intégrer dans le paysage administratif. Mais sans une implication forte de l'ensemble des régions dans ce groupement, l'espace de coopération ne peut pas exister dans son intégralité.

Dans cette seconde partie, nous analysons si l'ensemble des régions ont intégré l'espace transnational méditerranéen latin au regard de leurs engagements dans la coopération et de l'assimilation de cet espace dans leurs politiques. Nous émettons comme sous-hypothèse que l'espace méditerranéen latin ne mobilise pas suffisamment les entités régionales pour qualifier cet espace d'effectif. Sans nier la présence de coopérations localisées, cette hypothèse implique que l'ensemble des régions concernées par l'espace méditerranéen latin ne participent pas toutes activement à la coopération transnationale. Lors d'une participation active, elles n'y accordent pas d'importance dans leurs politiques. Les espaces transnationaux seraient ainsi une vision de l'esprit, sans réalité politique au sein des régions concernées.

Dans un premier temps, l'analyse du dynamisme de la coopération interrégionale démontrera l'intérêt variable des régions à coopérer afin de dévoiler si les régions accordent ou non de l'importance à l'émergence de cette nouvelle échelle de travail.

Dans un deuxième temps, la prise en compte de la dimension transnationale dans les politiques des régions et l'adoption de cet espace par les collectivités territoriales de niveau 3 définira si l'espace transnational méditerranéen latin est réellement intégré dans les collectivités locales.

Dans un troisième temps, une synthèse conclura sur l'intégration interne de l'espace méditerranéen au regard de la coopération et des politiques des collectivités locales.

I. LA COOPERATION CONCERNE-T-ELLE L'ENSEMBLE DES REGIONS ?

A. Méthode

Afin de montrer que l'intégration interne n'est pas encore réalisée sur l'ensemble de l'espace méditerranéen latin, une analyse des régions est menée à travers leur implication dans la coopération transnationale, que ce soit leur participation dans les prémices de la coopération, puis dans les projets du programme INTERREG MEDOC.

Quelles sont les régions qui ont participé au décollage de la coopération méditerranéenne ? pour répondre à cette question, les principales initiatives de coopération à vocation transnationale avant les programmes INTERREG transnationaux sont recherchées à travers une large recherche bibliographique et sur Internet. Deux types de données sont considérés : d'une part les projets hors du cadre du programme INTERREG, et d'autre part les étapes d'adhésion à la CRPM.

1 La coopération historique

ANALYSE DE LA COOPERATION HISTORIQUE : DONNEES

(un point est attribué par ligne)

TRANSPORT EN MEDITERRANEE
TOURISME EN MEDITERRANEE
TOTAL PROJETS RECITE I MEDITERRANEE (1)

ASSOCIATION ARC SUD EUROPEEN
ARC TECHNOLOGIQUE
CRPM Participation à une des 2 Assemblée Générale
de 1973 et 1982
TOTAL STRUCTURES ARC (2)

CHARTRE COOPERATION 1998
DECLARATION DES REGIONS MEDITERRANEEEN
NES D'EUROPE
TOTAL CHARTES (3)

INDICE DE COOPERATION HISTORIQUE = 1 + 2 + 3

La première partie de l'analyse considère les principaux projets existants sur l'arc avant la mise en œuvre des programmes INTERREG transnationaux. Chaque projet, réseau ou charte doit concourir à organiser une coopération ou un cadre de coopération, par une mise en commun de moyens régionaux relevant de l'action publique, para-publique, ou d'institutions représentant la société civile (chambres de commerce, par exemple) autour d'un thème. Le caractère transnational des projets ou des réseaux est défini par l'adhésion volontaire d'au moins 3 régions réparties sur les 3 pays concernés (Espagne, France, Italie). L'hypothèse retenue est que plus une région participe à un nombre important de projets de coopération transnationale, plus elle est « dynamique et impliquée » dans la coopération. Pour ce premier critère d'analyse, les résultats sont présentés sous forme d'une carte représentant un indice de coopération est attribué par région, selon une valeur de base (1) équivalente à un projet, un réseau ou une charte de coopération (voir encart).

L'adhésion d'une région à un projet top-down, à l'initiative des Etats ou de l'Union Européenne, traduit à la fois une reconnaissance d'une problématique commune et à la fois une volonté de coopérer. Dans cette approche, il existe un seul projet correspondant à ces critères : la Charte des paysages initiée par la Commission européenne en 1993. L'adhésion d'une région à un projet bottom-up, à l'initiative d'organismes locaux, traduit une volonté forte de la région à organiser ou à participer de manière précoce à un projet commun. Dans cette approche, nous considérons notamment les projets financés par le programme RECITE ainsi que les principales actions connues de coopération. Seules les initiatives du programme RECITE I (1990-1996) sont considérées parce que la deuxième génération de RECITE n'a pas permis l'émergence de projets impliquant significativement des régions de l'espace latin, (Stumm, 2000).

Pour recenser les projets mobilisant les régions, nous nous appuyons en grande partie sur les travaux du recueil de Maria Angels Rocques, de l'Institut Català de Mediterranià, une référence en la matière, des études de l'Agence européenne « Territoires et Synergies » et le dossier *Mare Nostrum*. La fiabilité des sources peut être considérée comme étant bonne, sans prétendre à l'exhaustivité. Même si les initiatives bottom-up ne bénéficiant pas d'un financement officiel ne sont pas très nombreuses, elles peuvent facilement ne pas être connues, (Ambarell, 2000).

La seconde partie de l'analyse se base sur les différentes étapes d'adhésion des régions à la CRPM, qui marquent également l'intérêt des régions pour cet espace de coopération. L'hypothèse retenue pour ce critère d'analyse est que plus une région s'est inscrite tôt à la CRPM, plus elle est sensibilisée et motivée pour coopérer. Les

données sont issues de la CRPM recueillies dans l'ouvrage « l'Europe des Mers » sous la direction de Jacques Beauchard. La fiabilité et l'exhaustivité des sources sont également assurées. Nous considérons la première date de participation d'une région comme membre actif à l'assemblée de la CRPM. La carte des résultats présente un indice d'ancienneté.

2 La coopération actuelle dans l'espace Méditerranée

Afin de savoir si les tendances de coopération lors de l'émergence de l'espace méditerranéen latin se poursuivent, nous proposons d'analyser ensuite l'implication des régions dans le programme MEDOC sous INTERREG II C et INTERREG III B. Nous différencions, d'une part, les régions porteuses de projet, nommées « chefs de file » par la CRPM et, d'autre part, les régions partenaires aux projets. L'hypothèse retenue est que plus une région est à l'origine d'un nombre important de projet, plus elle est impliquée et motivée dans la coopération. Le nombre de projets auxquels elle adhère, indique une implication certes, mais moins engagée.

Les données du programme d'INTERREG II C ont été traitées dans l'étude stratégique de la Méditerranée réalisée par la cellule prospective de la CRPM, laquelle avait obtenu les fichiers des statistiques européennes. La fiabilité des sources s'avère donc très bonne. Les données du nouveau programme MEDOC (2000-2006) n'étaient pas traitées et proviennent des propositions de projets mis en ligne en Avril 2002 sur le site Internet du secrétariat transnational du programme, le Ministère italien des infrastructures.¹² La source des données est par conséquent très fiable. L'analyse a demandé un lourd travail d'exploitation des 236 projets déposés. 33 projets ne comportaient pas de données (14%) et quelques uns peuvent être abandonnés ou ajoutés à la liste. Cette quantité est infime et ne nuit pas à l'étude de notre critère de recherche qui est de connaître le nombre de projets par région. Les données sont donc représentatives.

La faible durée de ce programme INTERREG II C, de 1998 à 2000, peut tronquer les résultats pour des régions qui auraient eu des difficultés à s'organiser. La période plus longue et les sommes allouées plus importantes au nouveau programme MEDOC 2000-2006 se base sur un plus grand nombre de projet, et l'analyse est ainsi plus représentative. Seulement, le nombre de projets ne peut pas être considéré comme exhaustif, toutes les régions n'ayant pas encore choisi l'ensemble des projets auxquels elles adhèrent.

¹² www.ilpp.it

B. La phase de formation de l'espace méditerranéen latin intéresse les régions de manière disparate

L'analyse de l'implication historique des régions nous montre tout d'abord une volonté disparate à coopérer. Les régions les plus dynamiques se sont engagées avec un indice de 3 à 5, alors que les moins impliquées se limitent autour d'un indice nul à 2. L'analyse des résultats représentée par la carte 4 laisse apparaître deux tendances de variations : une variation Nord – Sud et une autre par pays.

• Une variation Nord – Sud

La variation Nord – Sud montre, au regard des critères étudiés, un groupe de régions plus dynamique sur la partie Nord de l'Arc méditerranéen. L'espace initiatique de la coopération semble se limiter à un arc relativement restreint rassemblant les régions comprises entre Catalogne en Espagne et Ligurie en Italie tout en incluant les régions françaises. Dans la partie Nord, les régions littorales sont les plus dynamiques et la région Provence – Alpes – Côte-d'Azur domine le jeu de la coopération en étant la seule à capitaliser un indice de 5. Catalogne, Languedoc-Roussillon et Ligurie sont également très impliquées, puis des régions plus continentales comme Rhône-Alpes, Piemonte, Lombardia ou encore Midi-Pyrénées participent à ce dynamisme du Nord. Sur le reste de l'espace méditerranéen, l'ensemble des régions a obtenu au minimum un indice de 1, mise à part Emilia - Romagna qui n'a participé à aucun projet. Cinq régions, dont 3 îles, totalisent un engagement non négligeable d'un indice de 2 (Valencia, Baléares, Sardaigne, Sicile et Toscane), sans toutefois pouvoir qualifier d'un réel dynamisme insulaire. D'autre part, aucune région du Portugal n'a participé à des actions de coopération durant la phase d'initiation.

Si le développement économique avancé des régions du Nord peut expliquer en partie la dynamique, aucun lien de causalité n'a été établi à notre connaissance. Au contraire, Emilia - Romagna bénéficie d'un PIB parmi les plus élevés d'Europe et fait partie des régions les moins dynamiques en matière de coopération. Cet « effet Nord » correspond plutôt à une conjonction des « effets frontières » (voir la carte 5 des coopérations locales). En effet, chacune de ces régions constitue la frontière soit franco-espagnole soit franco-italienne. Au début des années 1990, le programme RECITE proposait une possibilité de coopération thématique sans caractère géographique. Parmi les projets, deux ont intéressé plus particulièrement l'espace méditerranéen latin : « transport en méditerranée » et l'« Arc méditerranéen des Technologies ». Ils ont mobilisé encore une fois les régions de la partie Nord pour travailler ensemble sur des problématiques communes. Si les coopérations transfrontalières sont rendues possibles dès 1991 par les financements de la Commission européenne, une dynamique particulière a peut-être suivi. Cependant les données de ce critère d'analyse considèrent de nombreux actes de coopération bien antérieurs au programme transfrontalier de l'Union. Les programmes transfrontaliers ne sont donc pas à l'origine de cette volonté de coopérer, mais ils ont dû agir en synergie avec cette volonté, (Ambarell, 2000).

• Un variation selon le pays d'origine

La carte 4 des coopérations historiques met en avant des variations importantes d'engagement des régions dans la coopération selon le pays d'appartenance. En considérant une hypothèse forte de coopération, avec un indice compris entre 3 et 5, le déséquilibre entre les pays est très marqué. Pour le démontrer, nous calculons le taux de participation par pays des régions concernées par l'espace méditerranéen latin,¹³ en considérant comme participation active toutes les régions ayant un indice supérieur à 3. Au regard de nos critères, les régions françaises concernées sont les plus engagées, en atteignant un taux de participation active des régions de 80%. Les régions d'Italie et les Generalitats d'Espagne sont faiblement engagées dans la coopération avec seulement 23% et 16% d'entre elles. Le fort taux de réussite français est à pondérer par le faible nombre des régions concernées (5) au regard du nombre important des régions italiennes concernées (13), qui offrent un panel plus important. En considérant une hypothèse faible de coopération, avec un indice entre 2 et 5, le déséquilibre entre les pays est moins marqué. Cependant, la France reste au

¹³ Sont considérées ici les régions intégrées dans le programme INTERREG IIIB MEDOC et Midi-Pyrénées

même taux de participation, l'Espagne prend la seconde place avec une Generalitat sur deux concernées participant et l'Italie arrive peu après. Malgré le faible nombre de régions concernées, ces résultats montrent une place primordiale des régions françaises dans cette coopération interrégionale, ce qui est confirmé dans le recueil de Maria Angel Rocques de l'Institut Mediterraenià de Catalunià, (Aubarell, 2000). Cependant, il s'agit de 5 régions sur les 26 concernées sur l'ensemble de l'espace de coopération, seules elles ne permettent pas une dynamique assez large pour qualifier l'espace méditerranéen d'« intégré » par l'ensemble des régions.

Le faible engagement des Generalitates espagnoles, démontré selon nos critères d'études, ne suit pas le sens des écrits de Aubarell, où elles sont qualifiées de « primordiales » et d'« avant-gardistes » dans le domaine de la coopération méditerranéenne (Aubarell, 2000). Mais aucun chiffre ne vient affirmer ou démontrer leurs résultats, qui manqueraient plutôt d'objectivité : la distinction doit être faite entre la coopération localisée ou à la dimension transnationale de l'espace méditerranéen latin. Les coopérations plus localisées participent une solidification du tissu de la coopération à dimension méditerranéenne. Le nombre de structures ou de chartes locales sont rassemblés dans la carte 5 qui confirme l'« effet frontière » comme catalyseur de projet. Les résultats montrent une adéquation des espaces observés sur cette carte (5) et sur celle des prémices de la coopération méditerranéenne (4). Le rôle « primordial » de la Generalitates de Catalunià du recueil de l'Institut Català de Mediterraenià ressort. La qualification de « structurant » de la coopération à un niveau plus local, et certainement de « moteur » des Generalitates espagnoles, est peut être plus adaptée. Par contre, la région Provence - Alpes - Côte-d'Azur, qui semble jouer un rôle « moteur » au niveau de l'espace transnational méditerranéen, ne semble pas jouer ce rôle pour les régions françaises concernées au regard des critères étudiés.

- La motivation par la question de la périphéricité.

L'ancienneté de la participation des régions à la CRPM montre d'autres tendances. Ce critère ne met pas en évidence l'effet Nord, mais un intérêt marqué des îles, des régions de l'extrémité Sud - Italie et des régions espagnoles. Cependant, ce critère s'appuie sur la volonté des régions à représenter l'intérêt des zones périphériques par rapport au centre européen. En effet, l'indice d'ancienneté prend en compte la première adhésion des régions à la CRPM, c'est-à-dire lorsque les commissions géographiques n'étaient pas encore créées. Ces régions étaient ainsi intéressées par une problématique proche, qui n'était pas directement celle de la coopération transnationale, mais celle de la périphéricité. Les résultats de la partie historique de la coopération permettent de modifier le raisonnement de Baudelle, qui met en avant un « effet Arc » dans la coopération transnationale, c'est-à-dire que le « dynamisme des espaces transnationaux était basé sur les régions ultrapériphériques », et que les régions situées au centre l'arc - dans le cas de l'espace méditerranéen se sont les régions du Nord - étaient qualifiées de « ventre mou » de la coopération, (Baudelle, 2000). Or notre analyse démontre que le dynamisme observés dans les régions périphériques par Baudelle est plutôt la prise de conscience des régions de leur périphéricité, mais aucunement un dynamisme en matière de coopération transnationale. Son extrapolation de la notion de périphéricité à celle de coopération n'est pas justifiée et les régions qui sont définies par l'auteur comme « ventre mou » sont, au contraire, les régions motrices de la coopération en Méditerranée.

Ces variations de l'engagement des régions ne permettent pas de conclure à un intérêt généralisé des régions à la coopération transnationale méditerranéenne. Les régions du Nord et les régions françaises sont les plus dynamiques. Au regard des critères d'analyse, l'espace méditerranéen n'est pas intégré. Mais ces variations d'intérêt se sont-elles perpétuées au delà de cette phase d'organisation et de prise de conscience d'appartenir à un espace transnational commun ?

C. L'espace de coopération motive progressivement l'ensemble des régions

L'analyse de la coopération dans le cadre des programmes INTERREG transnationaux mis en place depuis 1998, permet de comprendre si actuellement l'ensemble des régions sont intéressées par l'espace méditerranéen latin.

Sous INTERREG II, une forte concentration des « chefs de file » s'est opérée entre trois régions : Provence-Alpes-Côte d'Azur d'abord, Languedoc-Roussillon et la Corse ensuite (7 et 3 projets). Les tendances observées lors de l'étude de la coopération historique se poursuivent et se concentrent sur un Nord français. Toutes les autres régions mènent entre aucun et un projet. Le rôle primordial des régions françaises à la coopération transnationale est à nouveau démontré, tout comme le manque de dynamisme des régions espagnoles. Cependant, ces résultats sont à pondérer par la faible durée du programme Méditerranée Occidentale et Alpes Latines entre 1998 et 2000. Seules les régions qui disposaient d'un dispositif de coopération déjà opérant pouvaient alors postuler à la gestion de projet.

- Une généralisation de la coopération

Sur les 236 projets déposés pour le programme MEDOC sous d'INTERREG III, 203 étaient analysables. L'analyse des régions « chefs de file » des projets (carte 6) montre une évolution de la coopération. Une généralisation de la coopération s'opère par la diminution de la fracture Nord-Sud qui profite à un élargissement à d'autres régions. Même si la participation des régions varie, la carte 7 des régions partenaires aux projets montre que toutes se sentent désormais concernées. En effet, si toutes n'ont pas l'ambition de mener des projets, chacune des régions adhère à au moins neuf projets. Les régions du Sud semblent amorcer un « décollage » à l'intérêt de la coopération méditerranéenne. Calabria, située à l'extrême sud italien, est la seule région à présenter 23 projets et dépasse largement les régions auparavant en tête de file. Catalogne, Provence - Alpes - Côte-d'Azur, Ligurie et la Corse ont tout de même chacune proposé de nombreux projets (entre 15 et 17). Un nouveau groupe de régions dynamiques se distingue également en proposant pour la première fois avec un nombre de projet supérieur à la moyenne (7) : Toscane, Lombardie, Valence et Lazio, puis Sardaigne et Andalousie. On assiste à une réelle dynamique d'ensemble, même si les régions d'un Nord élargi restent majoritaires dans la proposition de projets.

- Cependant, une implication faible de quelques régions

Cette généralisation de la coopération ne va pas sans le désintéressement d'autres régions. Ce sont les régions situées en arrière du littoral ou au Sud de l'espace méditerranéen qui se placent en retrait de la coopération. En effet, certaines régions du Sud n'ont pas effectué la phase de « décollage », parmi elles les régions du Portugal, Murcie, i Baleari, Sicile, Basilicate ou encore Campanie. D'autres régions situées plus à l'intérieure des terres, notamment au Nord - Rhône-Alpes, Piémonte, Vallée d'Aoste et Emilia-Romagne - semblent moins s'intéresser à l'espace MEDOC. Il est possible que certaines de ces régions aient mis en priorités d'autres dynamiques de coopérations, comme celle de l'arc alpin par exemple. Umbrie, Aragon et Basilicate proposent entre aucun et un projet, signifie un désintéressement fort. Le retrait de ces régions est-il lié à un manque de capacité à mener des projets ?

L'implication régionale aux projets demande en effet moins d'investissement des régions et moins de responsabilité, que de mener un projet. Ce critère d'analyse confirme le manque d'intérêt de ces régions avec seulement une adhésion à 9 projets alors que la moyenne d'adhésion s'élève à 28 projets par régions. A l'inverse, des régions qui portent peu de projets - Campanie, i Baleari ou Sicile - adhèrent à de nombreux projets, c'est le cas également des régions de l'intérieur des terres (Rhône-Alpes, Val d'Aoste et Piémonte). Ces régions doivent manquer de capacité à mener les coopérations ou partagent leurs efforts pour d'autres espaces de coopérations. Les régions les plus dynamiques (au dessus de la moyenne) restent également celles qui adhèrent au plus grand nombre de projets et se situent toutes au dessus de la moyenne d'adhésion. La carte 6 des partenaires montre également que les distinctions Nord-Sud s'estompent.

- **Les variations de l'implication selon le pays s'estompent**

Les variations par pays se sont largement atténuées d'INTERREG II à INTERREG III. La France avait proposé 56 % des projets sous INTERREG II, malgré le faible nombre de régions concernées, 4 sur les 25 du programme. Par contre, le pourcentage de partenaires ayant adhéré aux projets diminuait à 19 % au profit des régions italiennes lesquelles adhèrent à 64 % des projets. Ces chiffres nous montrent l'intérêt des régions italiennes à participer à la coopération méditerranéenne, avec une moyenne d'adhésion de 11 projets par région (carte 8). Ils expriment également la capacité des régions françaises à porter les projets de coopération par rapport aux difficultés des régions italiennes. Les régions espagnoles semblent avoir des difficultés à la fois à porter les projets et à y adhérer en étant pour les deux critères en dessous de la moyenne. Gemma Aubarell insiste sur la capacité innovatrice des régions espagnoles en matière de coopération, et sur des régions françaises qui seraient « handicapées » par la centralisation du pouvoir pour porter une coopération efficace. Nos résultats démontrent le contraire.

Sous INTERREG III, les différences entre les pays s'estompent. Alors que les régions espagnoles et italiennes proposent en moyenne 7 projets, les régions françaises en portent toujours plus que la moyenne, avec 11 projets par région. Si l'écart n'est pas négligeable, le dynamisme des régions se rapproche. La répartition en nombre total de projets portés n'est plus en faveur de la France, et la première place revient à l'Italie avec 54% des projets initiés. La France ne porte plus que 23% du nombre total de projets et l'Espagne 22%. Cette première place l'Italie signifie une prise de conscience de la plupart des régions italiennes de leur appartenance à cet espace transnational. Quant à l'adhésion aux projets, chaque pays est proche de la moyenne régionale de 28 projets sur l'ensemble de l'espace méditerranéen (29 pour l'Espagne, 28 pour l'Italie et 33 pour la France).

D. Synthèse : « L'intégration interne de cet espace au regard de la coopération interrégionale »

Au regard de leurs engagements dans les prémices de la coopération transnationale, cet espace n'a pas été intégré par l'ensemble des régions. Dans ce paragraphe, nous analysons si l'ensemble des régions ont intégré l'espace transnational méditerranéen latin dans la phase actuelle de coopération. L'analyse montre que les régions du Nord de l'Arc méditerranéen portent plus d'intérêt à cet espace et que les régions françaises jouent un rôle majeure à l'initiation de cet espace de coopération.

L'étude infirme les travaux de Beauchard, qui présentaient l'origine du « dynamisme des espaces transnationaux sur les régions ultra-périphériques ». De même, les travaux issus du recueil de Maria Angels Rocques amenaient à croire que les régions espagnoles étaient les plus performantes en matière de coopération face à des régions françaises qui ne pouvaient pas mener de coopération ambitieuse. Or l'étude montre que le berceau du dynamisme de coopération sur l'espace méditerranéen latin est basé au Nord, sur les régions françaises littorales.

La coopération s'est ensuite généralisée

La seconde partie de l'analyse montre que les variations régionales s'estompent au profit d'une généralisation de la coopération à l'ensemble des régions. Si des variations d'investissement des régions subsistent, toutes participent au moins à neuf projets sous le programme INTERREG III. Au regard de l'intérêt des régions à coopérer, la sous-hypothèse selon laquelle l'espace méditerranéen latin ne mobilise pas suffisamment les entités régionales pour qualifier cet espace d'effectif est partiellement infirmée. En effet, l'analyse de cette sous-partie montre que si l'ensemble des régions concernées par l'espace méditerranéen latin n'ont pas toutes participé à l'émergence de cet espace, chacune s'investit désormais activement à la coopération transnationale. Mais il nous faut maintenant savoir si les régions se limitent aux actions de coopération ou si elles accordent de l'importance à l'espace méditerranéen latin dans leurs politiques.

L'implication des régions dans l'espace latin par le biais des projets de coopération se poursuit-elle dans leurs engagements politiques ?

II. L'INTÉGRATION DE L'ESPACE TRANSNATIONAL DANS LES POLITIQUES DES RÉGIONS

A. Méthode

L'analyse de l'implication des régions est menée par la prise en compte de la dimension transnationale dans les politiques des régions, afin de savoir si l'intégration interne est réalisée sur l'ensemble de l'espace méditerranéen latin. L'adoption de cet espace par les collectivités territoriales de niveau 3 permet également de définir si l'espace transnational méditerranéen latin est réellement intégré par les collectivités locales.

Tout d'abord, nous proposons d'étudier l'engagement politique et de ses réalités par la participation des régions à l'Assemblée des Régions Européennes, l'ARE. En effet, l'adhésion est un acte volontaire. Cet engagement reflète la volonté politique d'une région à représenter ses intérêts et vraisemblablement ceux de l'espace transnational. L'ensemble des régions de l'espace méditerranée y participent-elles ?

Ensuite, les lignes générales des politiques régionales sont mises au regard de leurs implications dans la promotion de l'espace méditerranéen latin. Dans les temps impartis, toutes les régions ne peuvent pas être examinées. Le choix s'est attaché à étudier des régions dynamiques à proximité de la Région Rhône Alpes. Pour des raisons d'exploitation des données plus homogènes et comparables d'une part, et pour faciliter la réalisation d'entretiens d'autre part, nous avons choisi les régions françaises du Languedoc – Roussillon, Provence – Alpes – Côte-d'Azur et Rhône-Alpes. En effet, ce critère se base sur l'hypothèse qu'une région motivée par l'espace transnational méditerranéen doit le matérialiser dans ces choix politiques. L'analyse des stratégies des politiques méditerranéennes des régions françaises est effectuée à travers l'étude des principaux documents de stratégie dont disposent les régions françaises : les Schémas Régionaux d'Aménagement du Territoire ou SRADT (2000-2020) et les Contrats de Plan Etat-Région ou CPER (2000-2006). Le premier oriente les politiques de la Région à l'horizon 2020. Le second document est une planification financière de l'utilisation des crédits de l'Etat sur une durée de 6 ans au niveau régional. Fruit d'une concertation entre l'Etat, représenté par le Secrétariat Général à l'Aménagement Régional (SGAR), et de la Région, la vocation du CPER est de définir les principales actions régionales. Dans la génération 2000 – 2006, la possibilité était laissée aux régions de créer une ligne budgétaire « coopération interrégionale ». L'analyse des objectifs du SRADT et des engagements financiers du CPER seront complétés par des entretiens avec les responsables régionaux de la coopération méditerranéenne ou des relations internationales. Menés par l'auteur de cette recherche au mois d'Avril 2002, ces entretiens téléphoniques apportent des éléments de réalités de la coopération absent de tout document.

Enfin, les engagements politiques des collectivités territoriales de niveau 3 permettent d'évaluer si l'espace transnational est considéré par des collectivités plus locales. L'hypothèse retenue pour ce critère d'analyse est que la diffusion d'une dynamique à une collectivité plus petite assure une plus grande reconnaissance et une plus grande intégration de l'espace transnational au niveau interne. Si l'intérêt que portent les régions à cet espace transparaît dans les départements, les généralités et les provinces, l'arc méditerranéen sera qualifié d'intégré au niveau interne. Or ces structures se réunissent depuis peu au sein d'une association, « l'Arc latin ». Mais toutes sont-elles impliquées ? Les données proviennent de listes fournies par l'association.¹⁴ Elles sont donc fiables. Un indice de couverture montre la proportion des départements, diputaciones et provinces couvertes au sein d'une région.

¹⁴ données sur le site internet www.arclati.net

B. Les régions affichent la priorité méditerranéenne mais l'intègrent modérément dans leurs politiques

Tout d'abord, il est aisé de constater que l'intégralité des régions concernées par l'espace méditerranéen latin sont représentées au sein de l'Assemblée des Régions Européennes. Elles peuvent ainsi exprimer leur volonté régionale et représenter les intérêts de l'espace méditerranéen. Ce résultat souligne l'engagement politique des régions méditerranéennes. D'ailleurs certains auteurs, dont Maria Angels Roques, qualifie de « lobbying » méditerranéen au sein de l'ARE (Roques, 2001). Mais ces priorités affichées sont-elles retranscrites dans les politiques régionales ? Les politiques des régions ont-elles intégré l'espace transnational ?

Nous avons vu précédemment que la coopération transnationale en Méditerranée Occidentale semble être amorcée et dynamique sur presque la totalité du territoire concerné, même si certaines régions restent moins dynamiques. L'analyse de cette partie des régions tente de mettre en avant le fait que l'intérêt qu'elle se porte à l'espace méditerranéen latin ne transparait pas jusqu'à des applications dans leurs politiques régionales. Elle se borne à l'étude de trois régions françaises engagées fortement dans la coopération interrégionale méditerranéenne.

1 L'analyse de l'engagement politique de trois régions françaises

• Languedoc – Roussillon

Pour le Directeur des Politiques européennes à la Région Languedoc-Roussillon,¹⁵ les priorités de sa région en matière de coopération s'orientent vers l'ensemble de la Mer Méditerranée. Si la région considère la coopération intra Europe comme « nécessaire », elle qualifie son élargissement au bassin de « primordial ». Elle regrette le peu de relations tissées avec le Maghreb, mais elle préfère se placer pour l'instant en observateur. En effet, elle attend les résultats d'une réflexion menée au titre d'INTERREG, par la région Provence – Alpes – Côte-d'Azur sur l'aménagement du territoire de l'ensemble du bassin, pour se positionner dans les coopérations futures. Le nouveau président, Monsieur Blanc de la région Languedoc-Roussillon insiste fortement à la mise en place d'une réelle coopération à l'ensemble de la Mer Méditerranée.

Dans le but de réaliser le SRADT, l'enquête « Stratégie 2000 plus » de 1997 basée sur 50 000 questionnaires destinées à la population a fait ressortir trois points clefs dans les priorités du Conseil Régional : nature, proximité et ouverture. L'ouverture inclut la coopération interrégionale, transfrontalière et décentralisée. La région a intégré les attentes de la population en articulant le SRADT autour « d'une double ambition » dont la seconde stipule que « la région doit favoriser l'équilibre entre ses territoires, organiser leur dialogue et leur ouverture sur le Bassin méditerranéen et l'Europe ». Le point III-4 du SRADT est consacré exclusivement au « rayonnement méditerranéen et européen du Languedoc-Roussillon ». La région souhaite « conforter et amplifier (...) la coopération interrégionale et transfrontalière » en « jouant la carte méditerranéenne (comme) élément fort de sa stratégie de développement et (comme) lien privilégié entre les Régions européennes du sud et des régions non européennes de la Méditerranée ».

Dans le CPER, un volet « interrégional » a été créé, deux mesures le composent, mais aucune ne concerne directement l'espace méditerranéen. Le premier traite des « politiques interrégionales de Massif », inclus désormais dans l'ensemble des CPER 2000-2006, et intéressent les conventions du Massif Central et du Massif Pyrénéen. Le second traite des « programmes spécifiques » dont la ligne ferroviaire Béziers-Clermont-Ferrand qui connectera l'Arc au Nord de l'Europe. Quelques actions sporadiques dans le Contrat bénéficient à l'espace méditerranéen latin, mais la formulation des objectifs est clairement orientée vers la région et ne considère jamais l'apport de ces actions à cet espace. Par exemple, l'action XIII.5 a pour objectif de « maintenir et restaurer la compétitivité des ports de commerce » mais ne traitent pas de leur intégration dans une dynamique de l'espace méditerranéen. Le projet de ligne ferroviaire cadencée entre Montpellier et la frontière espagnole sera le projet structurant de l'Arc méditerranéen en complétant l'offre du TGV

¹⁵ Entretien téléphonique avec le Directeur des Politiques européennes du 6 Avril 2002.

Languedoc-Roussillon hors Contrat de Plan. La finition de l'Autoroute 75 jusqu'à Béziers, elle aussi financé hors Contrat de Plan contribuera également au raccordement de l'espace méditerranéen au nord de l'Europe.

Cependant, au regard des objectifs principaux du CPER, aucun engagement fort de la Région ne peut être perçu. Un décalage d'objectif est significatif avec l'absence d'inscription d'actions favorisant l'émergence de l'espace méditerranéen au sein du CPER, contrairement aux objectifs du SRADT.

• Rhône – Alpes

Monsieur Boissat, responsable des programmes Méditerranée Occidentale et Alpes à la Direction des Programmes Coordonnées intègre la place de la Méditerranée parmi les intérêts de la Région Rhône-Alpes.¹⁶ La coopération, qu'elle soit à destination de l'Arc méditerranéen ou non, est basée à la fois sur une logique d'utilisation des crédits européens, sur une ambition européenne développée en Rhône Alpes, puis sur l'intérêt de mutualiser les expériences.

Tout d'abord, la Région Rhône – Alpes s'inscrit dans une logique de consommation de crédits. En effet, après l'élargissement de l'Europe, les dotations financières pour l'Objectif 2 diminueront considérablement au profit des programmes INTERREG transnationaux. Il faut dès lors s'intégrer dans la logique de ces programmes, même si les crédits alloués sont encore faibles et difficiles à mettre en place.

Ensuite, la région Rhône-Alpes veut promouvoir l'identité européenne et à l'ambition de devenir la capitale Sud-européenne. La coopération doit aller dans le sens de ses objectifs. Ce n'est donc pas le programme qui formalise la stratégie mais l'approche – projet. La région accepte la coopération uniquement si le projet participe à la réalisation de ses lignes d'actions d'internationales votées annuellement. INTERREG est considéré comme un outil parmi d'autres, qui intervient plus en aval. Il n'y a aucune préférence stratégique entre l'espace alpin ou l'espace méditerranéen, ces deux coopérations sont complémentaires. L'engagement de Rhône-Alpes dans l'association Arc Sud européen marque cependant un engagement fort de la région à impulser un développement économique de l'Arc dans le domaine des transports, et sert évidemment ces intérêts de devenir la capitale des sud (Boissat, 2002). L'Arc méditerranéen et la Méditerranée font parti de leurs nombreuses priorités, mais n'est ni l'unique, ni la principale.

Enfin, le but est également de raisonner à une échelle de territoire adaptée à une problématique donnée et de mutualiser leurs expériences. Chaque région prépare des projets, puis elle demande l'avis aux autres régions. Le projet doit participer aux intérêts régionaux et l'apport de l'extérieur doit également contribuer à une amélioration du projet.

Dans le SRADT de 2000-2020, la région Rhône-Alpes relève comme deuxième défi : « une région clefs pour l'Europe et le Monde » et souhaite à ce titre engager les coopérations nécessaires pour qu'elle s'ouvre à des grands projets d'aménagement du territoire avec les régions complémentaires de mêmes enjeux économiques notamment vers le sud et la Méditerranée. Dans sa contribution aux ateliers lors de la réalisation du SRADT, l'Agence Régionale d'Aménagement et de Développement du Territoire qualifie le positionnement « d'interface » de Rhône-Alpes entre le système rhénan vers le centre de l'Europe et la méditerranée vers la nord de l'Italie et de l'Espagne. Le CES rappelle également que cette région « doit jouer le rôle d'interface entre l'Europe méditerranéenne et l'axe majeur Londres – vallée du Rhin – Lombardie » en développant ses coopérations. Les discussions voient en fait Rhône-Alpes comme une « région transeuropéenne des Alpes à la Méditerranée ».

Dans le CPER, le programme XIII « coopération décentralisée » a été spécialement créé afin de développer les échanges avec leurs homologues des pays étrangers. Trois domaines de coopérations sont retenus dans le Contrat de Plan : la formation en France d'étudiants étrangers, l'encouragement aux échanges inter-entreprises et renforcement de la coopération institutionnelle. Le CPER n'oriente pas les financements vers des zones géographiques précises. 30 Millions de Francs sont octroyés à ce programme, dont un tiers provient du Conseil Régional, un tiers de l'Etat dans le cadre du plan, et un tiers du Ministère des affaires étrangères et de la coopération. Les politiques de transport profitant à

¹⁶ Entretien téléphonique avec Monsieur Boissat, Responsable des Programmes Méditerranée Occidentale et Alpes à la Direction des Programmes Coordonnées, le 15 Avril 2002.

l'espace méditerranéen latin sont principalement la liaison est-Ouest Lyon-Turin et le raccordement au Sud par la terminaison de l'axe alternatif à l'A7.

L'ensemble du document ne permet pas de montrer un engagement fort vers la Méditerranée, seules quelques phrases d'introduction rappellent l'implication de Rhône-Alpes dans la coopération : « l'ouverture à l'international supposera des investissements structurants (...) notamment pour les liaisons ferroviaires avec l'Italie... ». Par ailleurs, la région a également publié un document d'actions stratégiques en terme de coopération dans laquelle une rubrique « INTERREG » présentant les objectifs de la région et une autre rubrique « méditerranée » plus axée sur l'ensemble du bassin méditerranéen. Dans l'ensemble des documents la politique méditerranéenne de la région Rhône-Alpes apparaît être une politique de coopération parmi d'autres.

- Provence-Alpes-Côte d'Azur

La personne chargée des relations extérieures n'a pas pu être rencontré et le SRADT de la région PACA n'était pas disponible. Nous baserons notre analyse sur le document de contribution de l'Etat au SRADT : « l'analyse de la stratégie de l'Etat en Provence-Alpes-Côte d'Azur ». La préfecture de région voit parmi les trois grandes priorités la « lutte contre son enclavement et la valorisation du pôle de rayonnement international euroméditerranée ». Le document insiste sur le risque de marginalisation de l'ensemble de la région dans les grands courants d'échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe et même avec les régions et les pays du Sud (Italie et Espagne) à cause d'une faiblesse des réseaux, notamment par saturation. C'est pourquoi, l'Etat considère qu'il est légitime de « développer et renforcer les liaisons internationales qui conduit à renforcer l'axe alpin (...) et l'axe méditerranéen. Pour ce faire, la création d'une ligne ferroviaire performante Marseille-Fréjus-Vintimiglia et le développement des activités aéroportuaires et portuaires en intégrant la dimension méditerranéenne sont primordiales. Un des projets proposé les plus importants, selon l'Etat est le renforcement des pôles de Marseille-Fos, de Nice et de Toulon dans l'affirmation de leurs fonctions méditerranéennes afin de « conforter l'opération d'intérêt Nationale - Euroméditerranée »

Dans le CPER, le programme III.4 « développer les coopérations et les échanges en méditerranée » s'insère dans le titre III « Accéder aux territoires et ouvrir la région ». La région entend « jouer un rôle particulier » dans la mise en œuvre du partenariat euroméditerranéen. Elle propose deux sous-programmes : un consacré à la coopération décentralisée à hauteur de 55 Millions de Francs, et un autre à la coopération transnationale et transfrontalière à hauteur de 12 Millions de Francs. Cette région est la seule étudiée à inscrire clairement son engagement dans le partenariat méditerranéen au contrat de plan 2000-2006. Dans le reste du document, la région s'engage à travers de nombreux programmes à favoriser l'axe méditerranéen en développant notamment les itinéraires routiers Est-Ouest reliant la Côte d'Azur et Gap vers l'Italie, mais également ceux améliorant la connexion avec le Nord de l'Europe par un itinéraire alternatif à l'Autoroute A7 par Digne, et les liaisons ferrées en lançant les études nécessaires au renforcement des capacités sur la ligne Cannes - Vintimiglia. Par contre, il est précisé que l'étude de liaison à grande vitesse entre Marseille et l'Italie via la Côte d'Azur est financé hors contrat de plan. Les ports sont également développés en les intégrant dans une dynamique plus large, et celui de Marseille est « un enjeu stratégique de la Méditerranée. »

Par rapport aux autres régions étudiées, de nombreuses lignes budgétaires contribuent directement ou indirectement au développement de l'Arc et du bassin dans sa totalité. Le fort engagement de PACA dans la coopération méditerranéenne se reflète donc dans le CPER.

2 Synthèse : « L'engagement politique des régions à promouvoir l'espace méditerranéen latin est contrasté »

Le bilan de l'engagement politique réel des régions est contrasté. Sur les trois régions étudiées, la région Provence – Alpes – Côte-d'Azur est la plus engagée dans la coopération au sein de l'espace méditerranéen latin. Elle est la seule à intégrer effectivement l'espace méditerranéen transnational et ses enjeux au sein de ces politiques. Son Contrat de Plan Etat – Région est le seul à consacrer un réel axe à la coopération méditerranéenne et au bassin méditerranéen. De plus, le CPER propose des actions concrètes participant à une intégration de l'arc en matière de transport.

- **Un « affichage » de la priorité méditerranéenne**

Chacune des régions affiche dans leur Schéma Régional d'Aménagement du Territoire l'intérêt d'une ouverture vers la Méditerranée, les CPER sont souvent en rupture avec les objectifs du SRADT. Celui du Languedoc – Roussillon et celui de Rhône – Alpes n'ont aucun axe spécifique à la méditerranée. Rhône – Alpes intègre une dimension méditerranéenne parmi d'autres pour développer son ambition de devenir la capitale du Sud de l'Europe. Mais dans son CPER, aucune action concrète destinée à la structuration de l'espace méditerranéen latin n'est prévue. Quant au Languedoc-Roussillon, il insiste sur une coopération élargie à l'ensemble de la Méditerranée dans le SRADT, mais peu d'actions concrètes retranscrivent ces ambitions dans le CPER. Cette région se positionne dans une attitude attentiste et le directeur de la coopération confiait « qu'il ne faut pas croire que la région a des coopérations quotidiennes avec la Ligurie ou avec une autre région, les coopérations menées avec nos partenaires français (PACA) ne sont déjà pas toujours très évidentes, alors sur l'ensemble de l'Arc... » Par contre, les coopérations avec les régions voisines, comme l'Autonomie de Catalogne, sont « plus intenses et plus faciles. »

- **Un manque de relais dans leurs politiques**

L'intégration de la dimension transnationale dans les politiques des régions semble, au regard de l'analyse des SRADT et des CPER, peu réalisée. De plus, l'analyse portait sur trois régions engagées fortement dans la coopération. Seule, la région PACA, une des régions fortement engagées, a intégré l'espace transnational et ses problématiques dans ses politiques. L'extrapolation de ces résultats à l'ensemble des régions de l'espace méditerranéen latin conduit à conclure à une faible intégration de cet espace dans les politiques régionales, mis à part les projets de coopération. L'analyse des politiques de l'ensemble des régions menée par le Docteur Robert à l'Agence européenne « Territoires et Synergies », basée sur une analyse des documents stratégiques et d'entretiens avec les responsables régionaux, montre également que les régions raisonnent encore uniquement au sein des programmes transnationaux sans en intégrer des actions au sein de leurs politiques régionales.

C. L'engagement politique des Départements, Diputaciones et Province est en phase d'initiation

Afin de vérifier si le dynamisme est diffusé aux collectivités plus locales, nous nous proposons d'analyser le niveau d'implication des Départements, Diputaciones et Province. L'analyse s'appuie sur la création de l'association « Arc latin ». A l'initiative des Alpes Maritimes, la collaboration entre les Diputaciones, les Provinces et les Départements sur l'ensemble de l'espace méditerranéen a débuté dès 1999. Un document commun intitulé « Quelle vision et quelle stratégie territoriale pour l'Arc latin ? » a été ratifié en 2001 lors d'une conférence à Barcelone par une partie des collectivités concernées. Cette initiative est forte de sens : elle signifie une vision partagée d'un territoire et une volonté de s'orienter vers une stratégie commune. L'association a pour but de « promouvoir conjointement sur l'espace du littoral, des arrières pays et des îles de Méditerranée Occidentale (...), un développement économique et un aménagement durables qui respectent et renforcent l'identité latine et méditerranéenne » et de « permettre le fonctionnement d'une représentation politique des collectivités territoriales de niveau 3 sur cet espace géographique ».

- **L'adhésion de 35% des Départements, Diputaciones et Province**

Lors de la ratification de la charte en 2001, seulement 38 collectivités de niveau 3 ont signé sur un potentiel de 107 sur l'espace du programme MEDOC. L'adhésion de 35% des collectivités permet de qualifier la démarche d'une prise de conscience, mais ne permet pas de qualifier la dynamique de forte. La carte 9 présente la part des départements, diputaciones et province ayant adhéré à l'association. Les collectivités adhérentes sont réparties de manière discontinu principalement en trois foyers de dynamisme : la frontière franco-espagnole, la frontière franco-italienne élargie et l'Andalousie.

Démontrés lors de l'analyse précédente, les effets frontières et la fracture Nord – Sud sont à nouveau mis en évidence. En effet, Les « effets frontières » sont plus évidents à cette échelle d'analyse. En effet, les départements situés loin des zones d'influences des deux frontières se sentent moins impliqués, par exemple les Bouches du Rhône, le Var ou l'Ardèche. Les diputaciones et province situés au sud se sont peu investis dans la démarche, seules les diputaciones d'Andaluzia et les Province du Lazio ont participé dès la signature de cette charte. Cette échelle, plus fine d'analyse, met en évidence un troisième phénomène : l'effet littoral. S'il était difficile de le caractériser avec le niveau d'analyse d'unité territoriale 2, le niveau 3 met en exergue le fait que les territoires situés à l'intérieur des terres se sentent moins concernés par leur intégration dans l'espace transnational méditerranéen : aucun département de Rhône-Alpes, aucune provincia de Lombardia n'ont ratifié la charte et une seule diputacion d'Aragona a adhéré. Cependant, les îles n'ont également pas souhaité adhérer.

- **Une mobilisation des Départements, Diputaciones et Province prometteuse**

Les données communiquées par e-mail par J. Lefebvre en Mars 2002, chargé au Conseil Général des Alpes Maritimes de la formation de l'association « Arc latin », font état de l'intéressement de 34 collectivités de niveau 3 supplémentaires à cette association. Le nombre d'intéressés est donc porté à 72 sur 107, soit environ 65% des concernés. Même si elles n'ont pas toutes formalisées leur adhésion, le dynamisme semble alors se généraliser. Certaines similitudes par rapport aux analyses précédentes de l'investissement des régions reviennent. C'est le cas du manque d'intérêt au partenariat méditerranéen des province d'Umbria, et des départements ou province des régions plus continentales comme Rhône-Alpes ou Lombardia.

Le caractère récent de cette association peut expliquer que toutes les collectivités n'ont pas encore adhérees. En effet, l'année en cours sera seulement la troisième année de mise en commun des énergies départementales et les collectivités départementales n'ont même pas forcément conscience de leur appartenance à l'espace méditerranéen latin. C'est le constat que j'ai pu faire en contactant les départements de la Loire et de l'Ardèche.

Les années qui suivent vont être déterminantes pour le rôle des départements, diputaciones et province. Contrairement aux régions qui entrent en fin de phase d'initiation à la coopération, les collectivités territoriales de niveau 3 sont au cours de la phase de mise en réseau et ne sont pas encore entrées dans la phase d'initiation.

- **Une mauvaise articulation de la coopération entre les régions et les collectivités de niveau 3**

D'autre part, l'articulation entre les collectivités locales de niveau 3 et celles de niveau 2 ne semblent pas exister. Les entretiens menés avec les régions françaises nous précisent que peu de liens existent entre la région et les départements en matière de coopération. Par exemple, la région Languedoc-Roussillon connaît la participation des départements à l'association « arc latin », mais ignore les objectifs précis de celle-ci et n'entretient pas de relation avec ses départements en la matière. La région Rhône Alpes insiste sur l'importance de la participation des collectivités plus locales, parmi les Conseils Généraux et les villes, mais elle constate que la conscience méditerranéenne des collectivités territoriales en Rhône-Alpes est peu développée, seules les villes moyennes se sont mises en réseau avec d'autres villes méditerranéennes. Par contre, la coopération avec les Alpes franco-italienne est beaucoup plus intégrée à tous les niveaux de pouvoirs. Selon M. Boissat, chargé du programme Méditerranée Occidentale à la Région Rhône - Alpes, le principal problème « est que la volonté des élus de promouvoir des enjeux liés au SDEC n'est pas relayée à une promotion de la coopération transnationale.

Enfin, l'intérêt que portent les régions à cet espace transparaît depuis peu aux niveaux des Départements, des Diputaciones et des Provincie, mais si une dynamique se crée il est encore trop tôt pour la qualifier de prise de conscience collective. Au regard de l'adhésion des Départements, Diputaciones et des Provincie à l'association « Arc latin », l'arc méditerranéen n'est pas intégré dans les espaces qui le composent. Les collectivités territoriales de niveau 3 sont à une phase de mise en réseau. Il est donc trop tôt pour estimer l'impact qu'aura leur coopération.

III. SYNTHÈSE : L'INTÉGRATION INTERNE DE L'ESPACE MÉDITERRANÉEN LATIN DANS LES RÉGIONS

A. Méthode

Pour réaliser la synthèse des critères étudiés dans l'ensemble cette deuxième grande partie sur la réalité de l'espace méditerranéen latin, les différents résultats sont combinés selon la méthode suivante : l'arc méditerranéen historique, l'arc de coopération INTERREG et l'implication des collectivités territoriales de niveau 3. L'arc méditerranéen historique considère le nombre de projet total de la carte de synthèse sur l'histoire de la coopération. Ce critère d'analyse apporte entre 0 et 5 points. L'arc de la coopération actuelle se base sur le nombre de projet porté par les régions « chefs de file » du programme MEDOC sous INTERREG III. Ce critère d'analyse apporte entre 0 et 23 points. L'implication des collectivités locales de niveau 3 se base sur la carte des indices de couverture. Ce critère d'analyse est pondéré par un facteur 1,5 et apporte ainsi entre 0 et 4,5 points.

B. L'Espace Méditerranéen Latin est reconnu par les régions

Pour être effectifs, les espaces transnationaux doivent être reconnus par l'ensemble des acteurs des territoires concernés qui le composent, et par les échelles territoriales supérieures. L'intégration interne est donc fortement liée en partie à la reconnaissance de cet espace par les entités politiques, notamment régionales. En effet, les régions sont à l'origine de ces espaces et jouent un rôle primordial dans les activités de la coopération et dans la promotion de ces espaces afin de les intégrer dans le paysage administratif. Mais sans une implication forte de l'ensemble des régions dans ce groupement, l'espace de coopération ne peut pas exister dans son intégralité.

L'objet de cette partie, était d'analyser si l'ensemble des régions ont intégré l'espace transnational méditerranéen latin au regard de leurs engagements dans la coopération et de l'assimilation de cet espace dans leurs politiques. La carte 10 de synthèse rappelle que l'intérêt que portent les collectivités à cet espace transnational est généralisé mais n'est pas homogène.

- **L'espace initiatique de la coopération sur l'espace méditerranéen n'intéressait que quelques régions, mais le dynamisme gagne l'ensemble des régions**

La première partie analyse les engagements des régions dans les prémices de la coopération transnationale. Il ressort que l'espace méditerranéen n'était pas intégré par l'ensemble des régions. Les régions du Nord de l'Arc méditerranéen portent plus d'intérêt à cet espace et les régions françaises jouent un rôle majeure à l'initiation de cet espace de coopération. Cependant, la coopération tend à se généraliser à l'ensemble des régions, même si des variations d'investissement subsistent.

L'hypothèse, selon laquelle l'arc méditerranéen de la coopération actuel ne bénéficie pas d'une intégration interne suffisante dans les entités régionales pour que cet espace soit effectif, est donc infirmée au regard de l'intérêt des régions à coopérer. En effet, la première partie de l'analyse montre une participation active de toutes les régions à la coopération transnationale.

- **Cependant, les régions n'intègrent pas encore la dimension de cet espace dans leurs politiques**

Il a ensuite fallu vérifier dans une seconde partie si l'implication des régions dans l'espace latin dans les projets de coopération se poursuit dans leurs engagements politiques et si les collectivités territoriales de niveau 3 ont adopté cet espace. En fait, l'intégration de la dimension transnationale dans les politiques des régions semble peu

réalisée. En effet, seule la région PACA, une des régions fortement engagées, a intégré l'espace transnational et ses problématiques dans ses politiques. L'extrapolation de cette analyse à l'ensemble des régions de l'espace méditerranéen latin conduit à conclure à une faible intégration de cet espace dans les politiques régionales, mis à part les projets de coopérations. De plus, l'adoption de cet espace transparait depuis peu au niveau des Départements, des Generalitates et des Provincie, où si une dynamique se crée, il est encore trop tôt pour la qualifier de prise de conscience collective. Les collectivités territoriales de niveau 3 sont à une phase de mise en réseau. Au regard de l'adhésion des Départements, Diputaciones et des Provincie à l'association « Arc latin », l'arc méditerranéen n'est pas intégré dans les espaces qui le composent.

L'hypothèse, selon laquelle l'espace méditerranéen latin ne bénéficie pas d'une intégration interne suffisante des entités régionales pour qualifier cet espace d'effectif est donc affirmée partiellement au regard de la seconde partie de l'analyse. En effet, si les régions participent activement à la coopération, et la représente à l'Assemblée des Régions d'Europe, elles accordent peu d'importance dans leurs politiques internes à l'espace transnational. De plus, les collectivités territoriales de niveau 3 sont uniquement en phase de mise en réseau, et seule une faible part d'entre elles ont assimilé cet espace.

Synthèse

Finalement, si l'ensemble des régions ont intégré l'espace transnational méditerranéen latin au regard de leurs engagements dans la coopération, elles retranscrivent rarement un intérêt pour cet espace dans leurs politiques. L'espace méditerranéen latin bénéficie donc d'une intégration interne suffisante des entités régionales pour qualifier cet espace d'effectif au regard du dynamisme de la coopération. Mais elles n'y accordent pas d'importance dans leurs politiques, et la reconnaissance de cet espace par les entités politiques de niveau 3 n'est pas réalisée. L'hypothèse est donc partiellement infirmée. Toutefois, les espaces transnationaux ne sont pas qu'une vision de l'esprit puisque coopération est active depuis quatre années. L'espace méditerranéen latin donne plutôt l'impression d'émerger avec des dynamiques fortes.

Pour être effectifs, les espaces transnationaux doivent être reconnu de l'ensemble des acteurs des territoires concernés au niveau interne, mais également au niveau externe par les échelles territoriales supérieures. Nous allons essayer de voir si l'Europe et les Etats concernés prennent en compte les enjeux liés à l'espace méditerranéen latin de leurs politiques des transports pour favoriser une intégration de cet espace le biais des transports? Ce sera l'objet de la troisième et dernière partie de ce rapport.

PARTIE - 3 LES POLITIQUES DE TRANSPORT ET L'ESPACE TRANSNATIONAL

La première partie a montré que le champ de la coopération en Méditerranée n'est pas vierge. L'Union Européenne et les Etats membres offrent un cadre à la réalisation de cette coopération et les régions semblent s'impliquer à l'émergence d'un espace qui soit propice.

La seconde partie a mis en évidence une intégration interne mitigée de cet espace. En effet, si ce dernier mobilise l'ensemble des régions concernées au regard de l'intérêt qu'elles portent à la coopération, il n'est pas suffisamment assimilé pour être intégré au sein de leurs politiques régionales. Mais le temps semble favoriser une dynamique qui se généralise.

L'appropriation de l'espace méditerranéen latin par les régions est à une phase d'initiation. Les régions, à l'origine de ces espaces, jouent un rôle primordial dans les activités de la coopération et dans leur promotion afin de les intégrer dans le paysage administratif. Leur dynamique suffit-elle à faire reconnaître les espaces transnationaux par les Etats et l'Union Européenne au-delà d'une simple « autorisation » à coopérer offerte aux régions ?

Dans cette troisième partie, nous cherchons à savoir si les Etats et l'Union Européenne reconnaissent et assimilent les espaces de coopération méditerranéens. Pour cela, nous faisons le choix d'analyser les politiques de transport de l'Union Européenne et des Etats concernés. D'une part, les politiques justifient et intègrent l'ensemble des actions publiques, qui ont des répercussions directes sur l'espace ou sur les populations. D'autre part, dans la société des transports et de l'information, les « politiques des transport » sont primordiales à l'intégration physique d'un espace. De plus, le thème des transports est un des quatre principaux thèmes de coopération choisi par les régions au sein du programme INTERREG MEDOC.

Nous émettons comme hypothèse que l'espace méditerranéen latin ne bénéficie pas d'une reconnaissance assez importante de la part des Etats et de l'Union Européenne pour que les politiques de transport puissent favoriser une intégration physique forte de celui-ci et que les régions, percevant cette absence de priorité, essaient de combler par le biais de la coopération les lacunes de ces politiques au regard de l'espace méditerranéen.

Après une présentation des principaux enjeux de l'espace méditerranéen latin en matière de transports dans une première partie, une deuxième montre l'absence de la priorité méditerranéenne des politiques européennes et nationales que se soit en matière des réseaux ferrés, des routes à hauts débits ou en matière de cabotage maritime. Cette partie met en évidence l'absence de considération de cet espace par les Etats et l'Union européenne.

Enfin, une troisième partie expose la coopération interrégionale en matière de transport qui permet aux régions de s'organiser pour pallier aux lacunes des politiques nationales et européennes.

I. LES ENJEUX DES TRANSPORTS SUR L'ESPACE MEDITERRANEEN LATIN

Avant d'analyser si les politiques des transports favorisent ou non l'intégration physique de l'espace méditerranéen latin, il convient de définir les principaux enjeux en matière de transport. Le système de transport et les réseaux télématiques constituent un élément pivot pour l'intégration de l'espace méditerranéen latin (Reynaud, 1994) car c'est par eux que s'établissent les liens entre les territoires, les hommes et les entreprises. La qualité des réseaux de communication étant un facteur majeur pour la compétitivité territoriale, il est nécessaire d'avoir une vision stratégique du système de transport à l'échelle du bassin méditerranéen. Les transports revêtent en effet un intérêt majeur dans le sud de l'Europe qui ne valorise pas suffisamment sa façade maritime dans ses échanges avec le reste du monde.

A. Les problèmes majeurs des transports résultent autant des difficultés liées au relief que des politiques nationales

L'étude prospective de la Méditerranée Occidentale d'Europe 2000+ réalisée par la Commission Européenne identifie trois problèmes majeurs du système des transports sur l'espace méditerranéen (Commission européenne, 1995) :

- Les fractures dues au relief rendent difficile et coûteuse la construction d'infrastructures performantes et modernes. Deux principaux goulets d'étranglement nuisent à la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises (Plassard, 1991 et Reynaud, 1991). Le premier est les Alpes qui demeurent le massif le plus difficile à traverser, que se soit sur l'ensemble du massif ou sur la partie littorale qui est composée de 200 kilomètres entre les Alpes maritimes et les Apennins de Ligurie. Le second est le franchissement de la chaîne pyrénéenne qui est certes plus courte et moins difficile sur la partie littorale mais qui demeure très malaisé dans la partie continentale. Outre ces effets frontières, les îles répondent à une logique différente, devant nécessairement utiliser le mode maritime ou aérien.
- Les systèmes de transports ont été développés selon des logiques nationales. Les réseaux convergent vers la capitale et quelques villes d'importance nationale. Le réseau en étoile est axé vers Paris pour la France, vers Madrid et Barcelone pour l'Espagne et vers plusieurs villes du Nord italien. Ces politiques ont amené à défavoriser les réseaux transversaux et à négliger les liaisons transfrontalières déjà marquées par les difficultés du relief. Or l'Europe économique inspire à harmoniser ces réseaux à l'échelle européenne. La frontière franco-italienne est marquée par l'extrême faiblesse des réseaux ferrés en proposant, par exemple une seule voie affectée au double sens de circulation entre les Alpes – Maritimes et Vintimilia (Juan, 1991). La fluidité du trafic ferroviaire à la frontière franco-espagnole est rompue par la différence de gabarit ferroviaire entre les deux pays, impliquant un transbordement obligatoire. La frontière hispano-portugaise dispose d'un nombre négligeable d'infrastructures. De plus, le développement des réseaux européens semble privilégier des relations Nord – Sud. (Ulled, 1991)
- Enfin, une très forte congestion du trafic résulte à la fois de l'étroitesse du corridor littoral en zones montagneuses et du fort degré d'urbanisation du littoral. A ces contraintes physiques s'ajoutent une augmentation constante des flux Nord-Sud corroborant à l'intégration européenne et une forte fréquentation touristique estivale. En fait, la saturation des axes de transport tient surtout au déséquilibre modal : 95% du trafic fret et voyageurs se réalisent par la route et seulement 5% par le réseau ferré et une part négligeable par les voies maritimes (Ulled, 1991).

B. Les enjeux des transports sur l'espace méditerranéen

De ces problématiques, le diagnostic du programme MEDOC reconnaît plusieurs enjeux :

- **Les réseaux terrestres sont discontinus**, peu cohérents et largement saturés, ce qui constitue un handicap par rapport à l'Europe du nord qui est mieux équipée de ce point de vue. Le rôle que devrait jouer le ferroviaire s'en trouve accru mais on constate un retard notable en matière d'infrastructures dans ce domaine (Plassard, 1991). Ceci entraîne un basculement sur le mode routier qui présente des inconvénients en matière environnementale d'autant plus importants que les réseaux sont concentrés dans des corridors. L'espace MEDOC ne dispose que d'une voie d'eau à grand gabarit, exclusivement nationale, alors que ce mode joue un rôle prépondérant dans les échanges de l'Europe Rhénane ou Danubienne. Les autoroutes et les routes ont été relativement bien développées et l'amélioration des transports terrestres se fera principalement par la fluidification des trafics aux goulots d'étranglement mais également par la promotion des zones périphériques. Les transferts du mode routier au mode ferroviaire ne pourra se faire que ce dernier deviendra enfin performant. Cependant, les distances importantes reliant les périphéries peuvent difficilement trouver une réponse unique dans le tracé de ligne à grande vitesse, des solutions intermédiaires comme l'amélioration des voies et la circulation du matériel roulant pendulaire, doivent être envisagées.
- Les fréquences de vols et le nombre de passagers transportés au départ des aéroports méditerranéens montrent l'orientation des flux vers le Nord (Juan, 1991). L'espace latin est desservi par six aéroports principaux (Barcelone, Palma de Majorque, Marseille, Nice, Rome et Milan) et par de nombreux aéroports d'importance locale. Le mode aérien demeurera primordial pour les liaisons avec le reste de l'Europe mais aussi pour les dessertes au sein de l'espace méditerranéen. En effet, les distances qui séparent les zones les plus périphériques sont très grandes. Pour se rendre en avion de Sevilla en Andalousie à Palermo en Sicilia, la distance théorique est de 1700 kilomètres environ, encore que par le réseau routier la distance s'allonge à 3310 kilomètres (Michelin, 2001).
- En ce qui concerne **les transports maritimes**, il convient de bien différencier les trafics intercontinentaux et les trafics intra-méditerranéen. Les trafics intercontinentaux considèrent plus la méditerranée comme lieu de passage obligé qu'un lieu de débarquement – embarquement. Les piètres performances du système des transports maritimes méditerranéens en la matière sont dues autant à une mauvaise organisation des services qu'à une piètre performance des interfaces terrestres – maritimes (Roudier, 1991). A cause d'un nombre élevé de ports desservis avec des trafics souvent modestes et des hinterlands d'une faible taille se limitant trop souvent à la zone côtière, les coûts sont trop élevés et peu compétitifs par rapport aux autres modes de transport. Les principaux ports méditerranéens de trafics inter-continentaux, qualifiés de « hubs », se limitent à Gioia Tauro en Italie, Algesiras et Malte. Mais le transport maritime joue un rôle prépondérant dans les échanges mondiaux avec le développement de la conteneurisation. La rive méditerranéenne de l'Europe a une place plus importante à conquérir dans ce domaine.

La pratique du cabotage apparaît comme un complément très opportun aux corridors terrestres. Il est, en outre, l'outil incontournable de la desserte insulaire, que se soit pour leurs relations avec le continent que pour les liaisons entre elles (CEMT, 2001). La Méditerranée étant une des voies maritimes parmi les plus fréquentées du monde, la question de la sécurité de ce mode de transport intéresse par ailleurs les pays et régions riverains. Un des plus grands défis pour l'Arc méditerranéen est, sans doute, de développer à la fois des coopérations entre les ports à grande capacité - Barcelone, Gênes et Marseille - pour développer entre eux un réseau de transit de marchandises, et de transport de passagers par des ferries rapides de grandes tailles et d'organiser entre des ports plus petits des transports qualifiés de métro – côtier avec des ferries rapides. Les ferries rapides semblent pouvoir pallier à la congestion terrestre et la technologie sera prochainement employée pour le transport des marchandises. L'utilisation de la mer comme moyen de transport interrégional permettra également d'utiliser les îles comme « escales » lors des traversées transversale ou à destination de la rive Sud (Reynaud, 1993) Par exemple, la compagnie Grandi Navi

Veloci qui, après avoir opéré sur la ligne Palermo – Barcelona, propose cette année deux rotations par semaine entre Genova – Barcelona (Grimaldi Group, 2000 et 2002).

- En ce qui concerne le transport de personnes, l'espace est marqué également par un déficit de transports collectifs qui ne permet pas de satisfaire la demande croissante de mobilité, notamment entre les métropoles, et répond mal aux problématiques insulaires.

Enfin, les enjeux majeurs sur l'espace méditerranéen latin sont la gestion des goulots d'étranglement sur les réseaux terrestres, le développement d'un réseau ferroviaire passager et marchandise performant dans une logique Est – Ouest pour opérer à un transfert de modes nécessaire. Le diagnostic du programme MEDOC insiste sur le développement du mode maritime et sur l'articulation entre ces différents modes de transports qui s'avèrent indispensables. L'utilisation de l'informatique, de la télématique et des technologies pour le contrôle et la sécurité, ainsi que pour la gestion intégrée des données et documents de transports, y contribuera largement.

II. L'INTEGRATION DE L'ESPACE MEDITERRANEEN DANS LES POLITIQUES NATIONALES ET EUROPEENNES

A. Méthode générale utilisée

L'hypothèse retenue est que l'espace méditerranéen latin ne bénéficie pas d'une reconnaissance assez importante de la part des Etats et de l'Union Européenne pour que les politiques de transport puissent favoriser une forte intégration physique de celui-ci et que les régions, percevant cette absence de priorité, essaient de combler par le biais de la coopération les lacunes de ces politiques au regard de l'espace méditerranéen.

Des difficultés ont été éprouvées à trouver des sources concernant les transports sur l'espace méditerranéen latin. En effet, une grande majorité des documents disponibles le sont pour l'échelle du bassin méditerranéen. Les travaux de Reynaud, des conférences « 3 + 3 », de INFRAMED et CORRIMED réalisés par l'INRETS portent sur les réseaux à réaliser soit sur l'ensemble du bassin Méditerranéen, soit au sein de la Méditerranée Occidentale, c'est à dire entre l'Espagne, la France, l'Italie, le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. Le Centre d'Etudes des Transports en Méditerranée Occidentale, le CETMO, recueille les données statistiques dans le but de les uniformiser sur l'ensemble de l'arc. Cependant, les données disponibles sont limitées aux flux terrestres et aux infrastructures portuaires et aéroportuaires et restent difficile à obtenir.

1 Objectifs de cette partie

Cette première partie montre l'absence de la priorité méditerranéenne des politiques européennes et nationales en matière de réseaux ferrés et de routes à hauts débits. Trois volets la composent : le premier volet de l'analyse met en exergue le fait que les principaux projets de réseaux de transports terrestres de l'Union Européenne et des Etats concernés ne considèrent pas en priorité l'amélioration de l'intégration de l'espace méditerranéen ; le second volet étudie le développement des lignes ferroviaires à grande vitesse afin de définir si les choix politiques des Etats favoriseront l'intégration de l'espace méditerranéen ; le dernier volet met en évidence l'absence du développement de politiques fortes en matière de cabotage maritime, essentiel sur l'espace méditerranéen, afin d'intégrer cet espace par les Etats et l'Union Européenne.

Tout d'abord, il est utile de définir les projets qui concourent à l'intégration de l'arc en matière de transport terrestre. En s'inspirant du projet interrégional « Arc sud ferroviaire » et d'articles de référence (Chattelut, 1998 et Plassard, 1993) une classification des axes est établie selon leur orientation géographique. La carte 11 permet de visualiser ces notions :

- Les « axes de liaison » sur l'espace méditerranéen sont orientés Est – Ouest. Ce sont eux qui participent réellement à l'intégration interne de l'espace méditerranéen latin. Si l'axe se situe dans les régions littorales, il sera qualifié de niveau 1, s'il se situe au delà, il sera qualifié de niveau 2.
- Les « axes de connexion » de l'arc au Nord de l'Europe sont également nécessaires au raccordement des zones du Nord de l'Arc au centre de l'Europe.
- Les autres axes ne concernent pas l'espace méditerranéen.

A partir de cette classification, les documents des politiques de transport sont étudiés afin de classer les projets selon leurs intérêts pour l'espace méditerranéen latin. Nous considérons « positifs » tous projets qui participent à l'amélioration des réseaux privilégiant les échanges interrégionaux Est – Ouest par rapport aux relations Nord – Sud ou tous projets qui réduit les fractures des réseaux (carte 11). Le raccordement de la zone méditerranéenne au centre de l'Europe est vu d'une manière plus critique.

2 Les documents étudiés

Les trois volets de l'analyse se basent sur des documents présentant les politiques de transports de l'Union européenne et des Etats. L'objet de ce paragraphe est de présenter les documents analysés avant de préciser les méthodes pour chacun des volets de l'analyse.

La politique commune des transports est prévue depuis le traité de Rome dans le but d'assurer la libre circulation des personnes et des marchandises au sein de l'Europe. Mais sa mise en place a tardé jusqu'en 1992. Pour assurer une politique des transports commune, la Commission cherche à intégrer les infrastructures nationales par un schéma européen et coordonne les stratégies en matière de développement des infrastructures à travers le Réseau Transeuropéen de Transport, le RTE-T. Il comporte des schémas de transports établis par mode, où les maillons manquant et les goulets d'étranglement du réseau européen sont pointés. Ce développement inclut l'interconnexion, l'interopérabilité et l'accès au réseau européen. Sur cette base, la Commission définit des projets prioritaires à réaliser à une échéance donnée. Ceux-ci bénéficient d'un taux de financement important provenant de plusieurs fonds. Ces mesures stimulent l'investissement des Etats à réaliser ces infrastructures nécessaires selon l'Union Européenne.

Si l'**Union Européenne** réalise à travers le RTE et le RTE-T un schéma des infrastructures à vocation européenne et facilite le financement de projets qu'elle qualifie de prioritaires, les Etats conservent, sous respect du livre Blanc élaborée par la Commission, une grande liberté. L'analyse des schémas de transport des trois principaux pays concernés par l'arc méditerranéen permet d'évaluer les orientations de leurs politiques. Cependant, il faut veiller à ne pas accorder la même valeur aux documents de ces pays.

Pour l'**Espagne**, les documents étudiés sont précis et chiffrés à l'horizon de 2007 ou 2010 en fonction des modes. Deux Plans de Infraestructuras établissent précisément les investissements - « Ferrovias 2000 – 2007 » pour les infrastructures ferroviaires et le plan des infrastructures routières pour 2000 – 2010. La fiabilité de ces documents, collectés sur le site Internet du « Ministerio del Fomento », est bonne.

En **France**, les schémas multimodaux 2000 – 2020 de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises ont été approuvés par le Conseil d'Etat par décret à l'automne 2001. Les schémas de service fixent les principes, les objectifs et le cadre dans lequel seront conduit les futurs grands projets d'infrastructures. Un projet d'une importance majeure au niveau national et susceptible d'être mis en œuvre dans les vingt ans à venir doit être inscrit dans ce schéma pour être compatible. Le document fixe la réalisation de 14 grands projets à l'horizon 2020, sans toutefois les chiffrer. Cependant, il précise l'avancée souhaitée des travaux en utilisant des termes temporels (à court terme, à moyen terme et à terme du schéma).

En **Italie**, le Piani Generali dei Trasporti, PGT analyse et propose les priorités d'interventions pour les infrastructures et les services liés au transport de niveau national et international. Il oriente également la méthode à utiliser dans les « Piani Regionali dei trasporti » pour définir des priorités d'interventions des infrastructures de niveau local. Le « Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti » joue le rôle de fonction instrumentale pour analyser la situation des infrastructures ferroviaires et routières de niveau national. Il réalise ensuite une projection à moyen terme, à partir de laquelle des axes d'interventions prioritaires sont déterminés. Mais le choix des projets prioritaires est décidé par un plan triennal voté par le gouvernement.

3 Les étapes de l'analyse

Premier volet :

Analyse des projets prioritaires de transport dans les politiques européennes, françaises, espagnole et italiennes.

Le premier volet de l'analyse montre l'intérêt que portent l'Union Européenne et les pays concernés à l'espace méditerranéen en matière de transport. Il se base sur l'hypothèse qu'il existe une corrélation entre le nombre de projet, les sommes investies ou les linéaires construits et la volonté d'intégrer un espace parmi ces priorités. Afin de pouvoir évaluer si l'espace méditerranéen latin fait partie des priorités des politiques des Etats et de l'Union Européenne, la part des projets prioritaires destinés à cet espace sera évaluée, soit en nombre de projets, soit en sommes investies ou en linéaire de réseau construit.

Pour l'Union Européenne se sont les projets inscrits sur les listes prioritaires qui sont considérés. Ensuite, pour l'Espagne, la méthode utilisée pour analyser les schémas varie selon le mode de transport. Pour le réseau ferroviaire, des cartes montrent l'état d'avancement des travaux des Lignes à Grande Vitesse (LGV). Il sera considéré que les projets réalisés les plus tôt sont les projets privilégiés. Pour le transport routier, le pays a lancé un grand programme d'investissement et un tableau rappelle par projet le nombre de kilomètres à réaliser et l'investissement estimé. Pour la France, la méthode s'appuie sur la part des projets prioritaires voués à la formation de l'espace méditerranéen par rapport au nombre de projets total. Pour l'Italie, le court terme est fixé par le plan triennal 2001 – 2004 voté par le gouvernement concernant 19 grandes opérations stratégiques, le moyen terme est fixé à l'issue du PGT, et le long terme au delà du PGT. La méthode employée pour ce pays se base sur la part des investissements alloués aux projets.

Deuxième volet :

Le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse

Ensuite, le second volet étudie le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse. En effet, l'Union Européenne s'est engagée à développer ce type de transport afin de réduire les distances-temps au sein de son territoire, ce mode de transport est donc nécessaire à une intégration physique et à une compétitivité de l'espace méditerranéen. Chacun des pays concernés s'est engagé dans la réalisation de ce réseau. Notre analyse prendra en compte les projets prioritaires de l'Union Européenne et les réalisations effectivement prévues par les schémas des transports de chacun des pays. Elle présentera sous forme cartographique la réalisation effective des Lignes à Grande Vitesse à court et moyen termes. Ce critère d'analyse nous conduira à évaluer si l'Union Européenne et les Etats ont pensé à intégrer l'espace méditerranéen latin par ce réseau du XXIème siècle.

Troisième volet :

Le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse

Enfin le troisième volet de l'analyse, met en exergue les lacunes de ces politiques de transport en matière de cabotage maritime. Or, les enjeux présentés dans la première partie montrent le caractère primordial que les spécialistes confèrent à ce mode pour l'intégration de l'espace méditerranéen latin en matière de transport (Juan, 1991). A travers l'analyse des documents précités, ces lacunes nous permettront de conclure sur le faible intérêt que confère l'Union Européenne et les Etats à l'arc méditerranéen.

B. Analyse des projets prioritaires

1 L'échelle européenne

A partir du RTE-T, la liste d'Essen a été approuvée en décembre 1994 (carte 12). Quatorze projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport y sont inscrits. En 2001, la liste d'Essen est modifiée :¹⁷ sur les quatorze retenus à Essen, trois sont achevés et sont ainsi retirés de la liste, et six nouveaux projets sont ajoutés. La plupart des dix-sept projets inscrits sur la nouvelle liste concerne des projets ferroviaires.

Pas d'orientation forte à l'intégration de l'espace méditerranéen latin

Les priorités européennes de la liste d'Essen de 1994 ne montrent pas d'orientation marquée vers l'intégration de l'espace méditerranéen latin et s'ancre principalement dans une logique Nord-Sud. En effet, parmi les projets seule la ligne Montpellier – Barcelona (projet n°3) intéresse les échanges Est – Ouest de niveau 1. Elle assure un nouveau passage à travers le massif des Pyrénées et devient également le premier tronçon de la ligne à grande vitesse de l'arc méditerranéen reliant Marseille à Barcelone. Cependant, la démarche s'inscrit dans une logique Nord – Sud, son objectif étant de relier Madrid au Nord européen. Le projet N°6 de relier Lyon à Trieste via Torino et Milano est considéré de liaison Est – Ouest de niveau 2 peut participer à l'intégration de l'arc, puisqu'il concourt à la décharge des axes et tunnels engorgés, mais il peut également renforcer le risque de marginaliser l'axe Marseille - Gênes via Nice. Le dernier projet connecte le Nord de l'Italie au Centre européen par le Tunnel du Brennero. Il s'inscrit ainsi dans une logique Nord – Sud. Ces trois projets sur les quatorze inscrits ne permettent pas de conclure à une volonté européenne d'intégrer rapidement l'espace méditerranéen.

Sept projets, dont trois, intéressent l'espace méditerranéen latin au sein de la nouvelle liste établie en 2001. Parmi eux, deux projets concernent les relations Est – Ouest. Parmi eux, le prolongement de la ligne LGV du Tunnel de Brennero de Verrona jusqu'à Napoli est le projet le plus structurant pour l'espace méditerranéen, même s'il s'inscrit à nouveau dans une logique Nord – Sud et n'emprunte le littoral qu'après Roma. Un projet s'inscrivant dans une logique Nord – Sud est proposé afin de réaliser un nouvel axe ferroviaire à travers les Pyrénées. En fonction du tracé proposé par les Etats, il peut participer à une structuration de l'espace méditerranéen. Le dernier projet qui concerne directement l'intégration de l'espace latin vise à assurer le développement du réseau ibérique en conformité avec les normes européennes et obtenir ainsi une interopérabilité des voies à grande vitesse peut être très bénéfique pour la cohérence de l'espace méditerranéen.

L'analyse des projets prioritaires européens montrent une absence de priorité à la structuration des échanges en Méditerranée. Aucun ne concerne directement la réalisation d'un arc méditerranéen ferroviaire par exemple. En effet sur 17 projets inscrits sur la liste de 2001, seulement 3 projets participent aux échanges Est – Ouest de niveau 1. Quand ces projets intéressent directement l'arc méditerranéen, c'est pour mieux desservir les relations Nord – Sud ou connecter les pays du Sud européen au Nord. Par exemple, le projet Perpignan – Barcelona n'a pour but final que de connecter Madrid au Nord de l'Europe. De même, le tronçon de Montpellier à Nîmes connecte la LGV Sud à l'axe Nîmes Nord de l'Europe. Si l'Europe peut impulser la réalisation de ces réseaux, les pays conservent le pouvoir de décision pour les futures infrastructures.

¹⁷ Salle de presse des institutions européennes IP/01/1357, 02/10/01

2 Analyse des projets prioritaires nationaux

L'intégralité de l'analyse des projets par pays est présentée en Annexe 2.

- **Un engagement méditerranéen affiché dans les objectifs**

Après avoir vu que la Commission européenne ne plaçait pas l'intégration de l'espace méditerranéen parmi ces priorités, nous allons analyser la politique des pays au regard des mêmes critères. Tout d'abord, dans les objectifs des schémas de transports, seule la France affiche l'objectif d'assurer le bon fonctionnement des grands corridors de transports internationaux, notamment le corridor Nord-Sud et « l'Arc méditerranéen ». Parmi ces 5 axes stratégiques, elle s'engage dans le chapitre « Un nouveau cadre de planification pour les vingt prochaines années » à « ancrer » l'espace, notamment par l'amélioration des traversées alpines et pyrénéennes en donnant la priorité aux transports ferroviaires et au cabotage maritime. De même, l'Italie propose de renforcer les corridors ferroviaires et routiers méditerranéens Est – Ouest, et de résoudre les problématiques du franchissement des alpes. Par contre, l'Espagne n'affiche pas directement une volonté au développement de l'arc méditerranéen. Cependant, chacune des politiques des Etats en matière de transport favorise le développement du fret ferroviaire, un des enjeux sur l'espace méditerranéen latin. La France s'engage à doubler les volumes fret transporté à l'horizon 2010, l'Espagne souhaite amener les flux ferroviaires à 30% du trafic, et l'Italie est le seul pays à étudier la connexion de l'ensemble de ses ports et aéroports au réseau ferré. Mis à part le royaume d'Espagne, les objectifs de la politique de transport des pays montrent un engagement à l'intégration de l'espace méditerranéen.

- **De nombreux projets italiens favorisant l'espace méditerranéen**

En Italie, les efforts financiers du PGT se tournent largement vers le ferroviaire à hauteur de 102 460 Mld contre 60 000 Mld vers le routier. L'Italie consacre beaucoup de ses investissements liés aux transports à l'intégration de l'espace méditerranéen. Pour le routier, sur les 39 projets routiers inscrits au PGT, 27 projets ont été retenus par le gouvernement comme « interventions prioritaires ». Sur ces 27 projets, 10 concernent les « conurbazioni territoriali » et sont exclues de l'analyse. Parmi les 17 projets prioritaires étudiés, 8 favorisent directement les échanges Est – Ouest de niveau 1 sur l'arc méditerranéen, soit 59,7% des investissements (26 335 Mld pour un total de 44 099 Mld). 1 projet concerne les échanges de l'arc méditerranéen de niveau 2. Les 8 autres projets sont des pénétrantes. Pour le ferroviaire, en excluant de l'analyse les projets liés aux « nodi », 51,7% des investissements des projets inscrits au PGT concernent directement les échanges Est – Ouest de niveau 1, et 95,8% pour l'amélioration des échanges méditerranéen au sens large. Le tableau ci-dessous montre l'engagement de l'Italie à intégrer l'espace méditerranéen latin en matière ferroviaire. Cependant, les grandes parts d'investissement intéressant l'espace méditerranéen sont facilitées par une configuration géographique fortement tournée vers la Méditerranée.

| ferroviaire | Arc méd. N1 | Arc méd. N2 | Pénétrantes | Nord - Sud |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Investissement Mld | 49 370 | 20 880 | 4 840 | 16 420 |
| Part (autre = 4%) | 51,5% | 21,9% | 5% | 17,5% |

- **Des projets décevants au regard des objectifs affichés par la France**

Sur les 14 grands projets présentés dans le schéma multimodal de transport de la France, 3 intéressent directement les relations Est – Ouest de niveau 1 de l'espace méditerranéen. 3 autres intéressent les relations de niveau 2 et un autre participe à la connexion de l'arc au Nord de l'Europe. La moitié des projets concernent ainsi l'espace méditerranéen de manière élargie. Cependant, il est nécessaire de relativiser ce résultat élevé parce que les projets inscrits dans le schéma étudié sont des projets très large. Par exemple, la « magistrale Eco-frêt » traite des échanges entre le Benelux et l'Espagne. Au regard de la part des projets qui intéressent en partie l'espace méditerranéen, la politique de transport de la France participe à l'intégration de cet espace. Ceci dit, cette intégration ne semble pas à la hauteur des objectifs qui étaient « d'ancrer la Méditerranée ». En effet, aucun projet parmi les 14 ne propose une réflexion sur les échanges Est – Ouest sur l'intégralité de l'arc méditerranéen.

- **En Espagne des orientations mitigées**

En Espagne, le développement des infrastructures ferroviaires se réalise à partir de Madrid, et le corridor méditerranéen n'est pas une priorité. Par contre, les principaux projets routiers, à l'horizon 2010, concernent l'espace méditerranéen, notamment à l'extrême Sud du pays, et la côte atlantique (côte cantabrique). Le programme routier 2000-2010 prévoit la construction d'environ 5000 km de routes pour 2,6 billions de pesetas pour porter à 13000 km le linéaire du réseau routier, actuellement à 8000 km. Parmi les 40 projets, les 23 projets de la construction des nouvelles voies de plus de 100 kilomètres ont été étudiés. Sur les 3558 km de voies étudiées, 2291 km de voies nouvelles (64,4%) intéressent l'arc méditerranéen : la plupart des investissements concernent l'axe Est-Ouest entre extrême Sud – Portugal et Murcia – Ciudad Real – Badajoz – Portugal. L'étude du « El programa de autopista de paje 2° fase » adopté par le gouvernement concernent 769 km de création d'autoroute à péage. 137 km concernent directement l'itinéraire EW NS de la méditerranéen de niveau 1 et la desserte des périphéries (Malaga), et 300 km environ de nouvelles voies concernent des axes de niveau 2 Est – Ouest entre Madrid – Toledo – Ciudad Real. Mais mis à part les projets des périphéries au Sud de l'Espagne, aucun projet ne structure fortement l'arc méditerranéen.

Si l'ensemble des pays portent une attention particulière à l'intégration de la Méditerranée dans les objectifs de leurs documents cadrant les politiques des transports terrestres, seule l'Italie peut se prévaloir d'intégrer réellement l'espace méditerranéen, que se soit au niveau ferroviaire et au niveau routier. Cependant, son intérêt porté à la Méditerranée relève plus de sa configuration géographique et 95,8% des investissements ferroviaires concerne l'espace méditerranée au sens large. L'Espagne investit tout de même une grande partie de son budget, avec 64,4% sur les routes méditerranéennes. Peu de projets sont menés par la France sur l'espace méditerranéen, et son action se résume aux problématiques des massifs des Pyrénées et des Alpes, sans prévoir de connexion. Au regard de la part des investissements des transports terrestres alloués à l'espace méditerranéen, ni l'Union Européenne, ni les pays mettent en avant une priorité méditerranéenne forte. En effet, mise à part en Italie, aucun projet ne porte sur une structuration véritable de l'espace méditerranéen. Afin de pouvoir mieux faire ressortir un intérêt mitigé des Etats à intégrer cet espace au sein de leurs politiques, nous analysons les étapes de la création des lignes à grande vitesse.

C. Analyse de l'intégration de l'espace méditerranée par le réseau ferroviaire à grande vitesse

Après avoir démontré, lors du critère précédent, que seule l'Italie orientait massivement ces crédits vers la Méditerranée, l'objet de ce critère d'analyse est de montrer l'absence de priorité des Etats et de l'Union Européenne à intégrer l'espace méditerranéen latin dans le développement du réseau des lignes à grande vitesse. Nécessaires au développement économique, les trains à grande vitesse ont pour but de favoriser les échanges.

1 Les politiques nationales orientées vers leur capitale

- **En France, une orientation des réseaux vers la capitale**

En France, le réseau à grande vitesse s'est développé à partir de la capitale selon l'application, dans une certaine mesure, de l'étoile Legrand (Plassard, 1993). En effet, la première ligne mise en service au début des années 90 était orientée Nord – Sud reliant Paris à Lyon. Puis Paris allait être rapidement relié à Lille et à Tours. En Juin 2001, une seconde phase de travaux permet l'ouverture de la ligne TGV Méditerranée (de Lyon vers Marseille et Avignon). Chacune des lignes rapides construites ont suivi une logique Nord-Sud reliant le Benelux à Marseille et à Tours tout en veillant à assurer la convergence des nouvelles lignes créées sur Paris. La nouvelle phase de construction dessert toujours les intérêts de la capitale, notamment le projet de TGV Est vers Strasbourg et l'Allemagne, mais des projets comme le TGV Rhin-Rhône ou le Lyon-Turin donne à Lyon une place importante en matière ferroviaire.

Les lignes TGV opérationnelles ne permettent qu'une connexion Nord-Sud de l'espace méditerranéen latin par Marseille et Nîmes. Parmi les 14 projets du schéma de service multimodal de transport de la France, la ligne Barcelone-Montpellier prévue au sein du projet n°10 pour favoriser « les échanges franco-espagnols et les traversées des Pyrénées », pourrait apporter énormément à la constitution d'un arc ferroviaire rapide, cependant, seul le tronçon Perpignan – Figueres est inscrit dans ce schéma. Si des améliorations de voies entre Perpignan et Montpellier sont prévues par le schéma, le projet n°10 témoigne de l'orientation Nord-Sud à cet axe. En effet, l'amélioration de cet axe profitera à l'espace méditerranéen mais ne sera poursuivie ni entre Perpignan et Nice où aucun tracé de LGV n'est envisagé, et ni entre Marseille et Nice où aucune amélioration de voies n'est prévue. Lors d'un entretien, la Direction Régionale de la SNCF à Marseille insistait sur le risque d'enclavement de cet axe par rapport à sa saturation et à la marginalisation que peut entraîner l'ouverture de la liaison ferrée Lyon-Turin. Finalement, ces projets n'organiseront que partiellement les échanges Est-Ouest. Le schéma des transports de la France espère donc « ancrer la Méditerranée » en traitant uniquement de la traversée des Pyrénées par le littoral et celle des Alpes par un tracé un peu trop au Nord pour favoriser une intégration de la région niçoise à l'espace méditerranéen.

- **En Italie, une volonté de se connecter à l'Europe**

En Italie, le réseau ferroviaire à grande vitesse n'est pas encore opérationnel. Les orientations prises pour le développer est tout d'abord de connecter le Nord du pays à l'ensemble de l'Europe. En effet, un gros effort d'investissement est entrepris dans le Piani Generali dei Trasporti (PGT) pour réaliser les tunnels de Brennero vers l'Autriche, de Modane vers Lyon et d'autres vers la Suisse. Après la construction des premiers tubes, les lignes seront partiellement améliorées et construites pour permettre la connexion de la France par le tunnel de Modane à Turin, Milan puis jusqu'à l'ex-Yougoslavie. A cette ligne Est-Ouest vient se greffer la ligne Nord-Sud reliant l'Autriche aux villes du Nord italien, puis à long terme à Roma et Napoli.

A l'issu du PGT, une partie du réseau sera opérationnel et organisera partiellement l'espace méditerranéen latin. En effet, le gros effort financier développé pour connecter l'Italie à l'ensemble de l'Europe ne profite pas à l'espace méditerranéen. Par contre, la ligne Napoli - Roma - Brescia structure fortement l'espace méditerranéen. En continuité avec le risque de marginalisation des échanges entre Marseille et Nice, la ligne entre Nice - Genova - Libourna et Roma par le littoral risque encore également ce risque. Pour diminuer en partie ces risques, la mono-voie qui reliait Vintigmilia à la frontière française et Genova va être doublée. La ligne de Napoli à Reggio-di-Calabria, non prévu à grande vitesse sera également améliorée.

- **Espagne, une connexion Nord - Sud pour Madrid et Sevilla**

En Espagne, la stratégie de développement de l'« Alta Velocida » a été définie selon la construction de corridors¹⁸ : le corridor Nord - Nord-Ouest, le corridor Extremadura, le corridor de l'Andalucia, le corridor Madrid-Levante y Mediterraneo et le corridor Nord - Nord-Est. La carte présentée par le Programme d'infraestructuras montre l'état d'avancement des travaux des lignes rapides au 30 Avril 2001. Le développement des lignes à grande vitesse s'inscrit tout d'abord dans une logique Nord-Sud, et le schéma suit une étoile autour de Madrid. En effet, le Plan « Infraestructuras ferroviarias » indique clairement la volonté du gouvernement de bâtir un réseau mettant Madrid à 4 heures au plus de l'ensemble des grandes villes espagnoles.

La première ligne a été ouverte entre Sevilla et Madrid, la seconde le sera prochainement entre Madrid et Lleida, puis entre Lleida et Figueres à la frontière française. Cet axe Nord - Sud permet une desserte ponctuelle d'un arc méditerranéen de Sevilla et de Barcelona à moyen terme. Le long de l'espace méditerranéen, la ligne de niveau 1 sera prête à court terme entre Barcelona et Valencia, à long terme entre Perpignan et Almera. Mais des ruptures subitistes sur cette ligne, où il n'y a pas de connexion prévue entre Murcia et Andaluzia. Les connexions de l'arc méditerranéen ne font donc pas partie des premières priorités du réseau à grande vitesse. Cependant le réseau profite à la structuration de l'arc, et le plan 2000-2006 aura préformé l'espace méditerranéen latin. Comme pour la France, se sont les logiques Nord - Sud qui dominent et le réseau Est - Ouest est encore fragmenté.

¹⁸ Decreto 1191/2000, de 23 junio, e Directiva 96/48/CE de Consejo

« Descripción Inversiones del Programa de Infraestructura del Transporte Ferroviario », page1, Ministerio del Fomento

2 Synthèse : « L'intégration de l'espace méditerranéen latin par le réseau à ferroviaire à grande vitesse »

Un réseau méditerranéen fragmenté

La carte 13 du réseau TGV à l'horizon 2005 et 2010 établit l'état d'avancement des lignes à grande vitesse, selon les documents officiels étudiés. A l'horizon 2010, le réseau méditerranéen rapide ne sera qu'en partie formé. En effet, chacun des pays étudié développe son réseau à grande vitesse selon des logiques Nord – Sud et souvent tourné vers leur capitale. Le réseau méditerranéen, issu de ces logiques, ne peut être que fragmenté. La ligne Est – Ouest de niveau 1 reliera à moyen terme Valencia à Barcelona, Nîmes à Marseille et à long terme Almeria à Perpignan, Montpellier à Marseille et (Brescia) Roma à Napoli. Il est difficile de qualifier ce tracé de réel « arc sud ferroviaire » tel qu'il avait été défini par le projet RECITE mené par les régions. En effet, le développement du réseau ferroviaire rapide entraîne une coupure nette entre Marseille – Genova et Livourno et la connexion à la ligne Brescia – Roma. Si le PGT italien prévoit une amélioration des voies entre Vintimiglia et Genova et le raccordement de Genova au tracé TGV par Milan, le schéma de transport français ne prévoit pas d'amélioration de l'axe Marseille – Nice – Vintimiglia. Pour se rendre de Barcelona à Genova, les TGV risquent d'emprunter un itinéraire via Lyon et Milano, les zones comprise entre Marseille et Genova risquant donc une marginalisation (Plassard, 1991)

D'autre part, la formation partielle du réseau ferré à grande vitesse favorise principalement les espaces situés au Nord de l'arc méditerranéen. En effet, si le sud Espagne sera relativement bien desservi avec la connexion de niveau 1 desservant Almeria, ni le schéma de développement des réseaux espagnols, ni le RTE ne prévoit la poursuite de cette ligne de Almeria à Malaga ou à Sevilla. Sevilla sera uniquement connecté à Barcelona par la voie continentale via Madrid. L'inscription sur la liste des projets prioritaires européens du tracé Briesce – Roma – Napoli ne se poursuit pas jusqu'à Reggio-di-Calabria. Par le défaut de prévisions de connexions des territoires périphériques au réseau ferroviaire rapide, l'Espagne et surtout l'Italie prennent le risque d'accroître leurs caractères périphériques (Juan, 1991).

Les Etats et l'Union Européenne, en affirmant leur priorité Nord – Sud dans le déploiement du réseau ferroviaire à grande vitesse, n'ont donc pas souhaité intégrer l'espace méditerranéen latin. Même si certains projets concourent à une formation partielle d'un arc méditerranéen, les réseaux réalisés sont fracturés (de Perpignan à Livourno). Les lignes à vocation Est – Ouest de niveau 2 (Lyon – Milan) mettent en exergue des fractures importantes des axes Marseille – Genova – Livourno qui risquent de marginaliser ces territoires. D'autre part les zones du Sud de l'Italie, et en moindre mesure celles du Sud de l'Espagne, encourrent également une amplification de leur périphéricité. L'hypothèse, considérant l'absence de priorité des Etats et de l'Union Européenne à l'intégration de cet espace, est donc en partie confirmée. Toutefois, le développement du réseau ferroviaire rapide n'est pas la seule solution technique à l'intégration de l'espace méditerranéen latin. Les Etats et l'Union européenne ont pu réfléchir à une autre stratégie d'intégration, notamment par le mode maritime, particulièrement adaptée à la configuration méditerranéenne (DOCUP, 2001).

D. L'analyse de la politique de développement du cabotage maritime

Après avoir démontré que seule l'Italie orientait massivement ses crédits vers la Méditerranée, l'analyse du second critère met en avant l'absence de priorité des Etats et de l'Union Européenne à intégrer l'espace méditerranéen latin dans le développement du réseau des lignes à grande vitesse. Dans le but de compléter et de confirmer les résultats précédents, l'objet du troisième volet de l'analyse démontre que les Etats et l'Union Européenne n'ont pas non plus développé les outils nécessaires à l'intégration de l'espace méditerranéen en matière de cabotage maritime. Les spécialistes des transports accordent pour beaucoup un grand intérêt à développer ce mode de transport (Reynaud, 1994), particulièrement adapté à l'espace méditerranéen latin (CETMO, 1966)

1 Les politiques européennes peu engagées

Le **Livre Blanc** de la Commission sur le « développement futur de la politique commune des transports » de 1992 intègre une place importante à l'intermodalité et insiste sur l'importance de reporter une part du mode routier vers les autres modes. En 1997, la commission lance un nouveau programme d'action « d'intermodalité et de transport intermodal de marchandises dans l'Union Européenne » qui cherche à rendre cohérent les infrastructures au niveau européen, notamment par l'interconnexion des réseaux.

L'Union Européenne a entrepris au cours de ces dernières années des innovations majeures dans sa politique des transports maritimes, notamment à travers l'adoption de deux communications. La première met en avant les avantages des « transports maritimes à courte distance » et leur adaptabilité à la configuration européenne. La seconde introduit « une nouvelle stratégie maritime pour l'Union Européenne ». Le titre est évocateur, mais les mesures relèvent principalement de la sécurité des personnels et de la navigation. Si la Commission affiche une volonté de favoriser ce mode de transport, aucune communication ne l'oriente réellement.

Le rôle important des ports dans les réseaux européens n'est réellement appuyé qu'en 1997 avec l'adoption du livre vert « relatif aux ports et aux infrastructures maritimes ». C'est le premier document qui propose des simplifications de procédures pour organiser une chaîne performante et la possibilité de financer le développement du transport maritime à courte distance à partir des budgets du RTE-T. Cependant, dans les réseaux européens de transport à l'horizon 2010, un réseau de ferroutage le long de l'arc méditerranéen est prévu, mais le cabotage maritime n'apparaît aucunement. En effet, l'analyse du RTE-T au regard des liaisons maritimes témoigne de la faiblesse des politiques européennes en la matière. Contrairement à l'intégration des réseaux de transports terrestres, le schéma propose seulement une armature de ports et c'est seulement le 10 mars 1999 que le parlement a accepté la proposition d'intégrer aux RTE-T ces points d'interconnexion que constituent les ports et les terminaux intermodaux.

Ainsi l'Union Européenne ne propose pas de réseaux européens de cabotage maritime. Plusieurs auteurs désapprouvent ces choix et estiment qu'en oubliant de considérer ce mode de transport, « l'Europe ignore un développement rendu possible par la mer et renforce la position de la première version du SDEC qui considérait la mer comme un obstacle aux échanges (Baudelle, 2000). L'Union Européenne ne mène donc pas d'action pour favoriser l'intégration de son territoire par le transport maritime à courte distance, que ce soit pour l'espace méditerranéen latin ou les autres espaces. Les Etats ont-ils mis en œuvre des actions pour organiser le développement de ce mode de transport ?

3 Synthèse : « L'intégration de l'espace méditerranéen latin par le cabotage maritime »

Alors que l'Union Européenne prend conscience de la dimension maritime des transports et de l'intérêt de développer le « short sea shipping » (CEMT, 2001), le RTE-T n'intègre qu'une armature de ports d'importance communautaire. Contrairement aux autres modes de transport terrestre, aucune orientation ne définit le développement de lignes de cabotage maritime à vocation européenne, pourtant indispensable à l'intégration de l'espace méditerranéen latin.

Les politiques nationales en la matière sont donc mitigées. La France ne semble pas, aux vues des documents étudiés, se donner les moyens d'organiser le cabotage maritime. Elle affiche pourtant fortement sa volonté à développer le transport maritime, mais n'a pas entrepris d'action concrète pour le réaliser. A l'inverse, l'Italie affiche une politique très forte en la matière et de nombreux projets organisent directement un mode de transport maritime performant et compétitif, comme la construction de la plateforme multimodale de Sardegna. Parallèlement, d'autres projets, inscrits au volet ferroviaire notamment, organisent le transport des marchandises et des voyageurs des ports vers les terres en Italie. Quant à l'Espagne, les informations recueillies, une liste de financement des ports, ne permet pas de juger de ses actions.

Les Etats et l'Union Européenne, en dénigrant la mise en place d'une politique concrète de cabotage maritime, ne permettent donc pas l'intégration de l'espace méditerranéen latin. Seule l'Italie appréhende et favorise fortement la dimension maritime dans le développement de ses transports nationaux quand l'Union Européenne et les autres pays ont des difficultés à intégrer cette démarche dans leurs politiques des transports. Ces conclusions confirment en partie l'hypothèse considérant l'absence de priorité des Etats et de l'Union Européenne à l'intégration de cet espace.

E. Synthèse : « L'intégration de l'espace méditerranéen dans les politiques nationales et européennes »

Les critères de recherche montrent que les politiques de transports de l'Union Européenne ne concourent que faiblement à l'intégration de l'espace méditerranéen latin. En effet, les projets qu'elle portent prioritaires concernant cet espace suivent plus une logique Nord – Sud. En matière d'organisation du cabotage maritime, l'Union prend une position d'incitation mais sans proposer de schéma européen comme elle le réalise pour les modes transports terrestres.

Si l'ensemble des pays affichent une attention particulière à l'intégration de la Méditerranée dans l'objectif de leurs documents cadrant les politiques des transports terrestres, seule l'Italie peut se prévaloir d'intégrer réellement l'espace méditerranéen, que se soit au niveau ferroviaire, routier ou de l'organisation du cabotage maritime. En effet, ce pays propose une réelle politique intégrée de développement d'une « autostrade del mare » et de l'amélioration des ports et de leurs connexions au réseau ferré. La France qui se donnait comme ambition « d'ancrer le Méditerranée » ne propose que peu de projets prioritaires liés à la Méditerranée, et son action se résume aux problématiques des massifs des Pyrénées et des Alpes, sans intégrer une vision globale des échanges Est – Ouest. L'Espagne oriente plusieurs projets routiers vers la Méditerranée mais n'a pas intégré de manière forte ce corridor dans la réalisation des lignes à grande vitesse. Ces deux derniers pays n'ont pas entrepris, à notre connaissance, un développement du cabotage maritime.

Dans le déploiement du réseau ferroviaire à grande vitesse, les Etats et l'Union Européenne n'ont pas intégré l'espace méditerranéen latin. En effet, le réseau méditerranéen d'orientation Est – Ouest de niveau 1, utilise des voies construites selon une orientation Nord – Sud et tourné vers leur capitale, ne peut pas être que fragmenté. A moyen terme Valencia à Barcelona, Nîmes à Marseille seront reliés et à long terme Almeria à Perpignan, Montpellier à Marseille et (Brescia) Roma à Napoli. Dans la possibilité d'intégrer l'espace méditerranéen latin par la mise en place d'une politique de cabotage, l'Union Européenne et les Etats n'ont pas adhéré. Encore une fois, seule l'Italie a su promouvoir ce mode de transport par une politique concrète.

Au regard des projets prioritaires en matière de transport, des politiques de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse, et de l'organisation du cabotage maritime, l'analyse démontre l'absence de priorité de la France, de l'Espagne et de l'Union européenne à intégrer l'espace Méditerranéen. L'hypothèse de l'absence de priorité des Etats et de l'Union Européenne à l'intégration de cet espace est confirmée puisqu'ils ne considèrent pas cet espace transnational comme un enjeu fort. Seule l'Italie infirme cette hypothèse, notamment en ayant développée une politique forte en matière de cabotage maritime.

Face aux lacunes des politiques de l'Union Européenne et des Etats, les régions ont peut-être ressenti le besoin de répondre aux problématiques en la matière par le biais de la coopération.

III. LA REPONSE DE L'INTERREGIONALITE EN MATIERE DE TRANSPORT

A. Méthode

La recherche a mis en évidence la faible reconnaissance que portent la France, l'Espagne et l'Union européenne à l'espace méditerranéen par leurs politiques de transport. L'objet de cette partie est de démontrer que les régions accordent une grande importance à une intégration transnationale par le biais des transports et qu'elles ont su ainsi s'organiser pour pallier aux lacunes des Etats. Autrement dit, la seconde hypothèse est que le dynamisme des régions à cette intégration trouve une réponse adaptée mais limitée dans la coopération interrégionale transnationale.

Dans un premier temps, l'analyse met en évidence le fait que **les transports sont une des principales motivations à la coopération interrégionale sur l'espace méditerranéen latin**. En effet, les régions de l'espace méditerranéen latin ont mis en œuvre un axe transport dans leur programme de coopération transnational. La place accordée aux transports avant et pendant le programme MEDOC par rapport aux autres centres d'intérêts est présentée. L'intérêt des régions par rapport au transport est analysé à travers la répartition du nombre de projet et des sommes allouées par thème dans le programme MEDOC.

Dans un second temps, l'analyse met en exergue **la valeur ajoutée de la coopération interrégionale transnationale en matière de transport dans le programme MEDOC**. Tout d'abord, nous analyserons ce qu'attendent les régions de la coopération en matière de transport. L'étude des « pistes d'actions attendues » par mesure de l'axe transport sous INTERREG III MEDOC définit en fonction d'une typologie la nature des actions attendues. La typologie différencie principalement les actions qui relèvent plus des études, des mises en réseau et des actions concrètes, elle est établie comme suit : « les études de problématiques, les expérimentations et de leurs diffusions », « la mise en réseau », « la réalisation des actions concrètes fortes ou la promotion locale des grands dossiers », « actions concrètes ponctuelles », et « promotion ». Les données proviennent du Document Unique de Programmation de MEDOC 2000-2006. La fiabilité des sources est donc assurée. Puis, l'analyse des projets réalisés au regard de leurs répartitions dans les mesures et dans la typologie établie ci-dessus témoigne d'un apport faible de l'interrégionalité à l'intégration de l'espace, mais complémentaire aux politiques des Etats. Les données proviennent du site Internet du Ministère italien assurant le secrétariat transnational du programme. La fiabilité est ainsi assurée.

B. La motivation des régions à coopérer en matière de transport

- **Un intérêt des régions à coopérer en matière de transport depuis longtemps**

Les élus régionaux méditerranéens accordent une place privilégiée à la coopération en matière de transport. En effet, ils ont participé à des projets étudiant principalement le développement du cabotage maritime. Dans le cadre des PACT, de nombreux projets pilotes en faveur du transport combiné concernaient l'espace méditerranéen. Programme mis en place par la Commission européenne depuis 1993, le PACT propose un programme de soutien aux actions pilotes pour le transport combiné.¹⁹ Pendant la première génération, entre 1992 et 1998, de nombreux projets PACT ont pris place sur l'espace méditerranéen, mais aucun n'a été initié pour mieux aborder la problématique du transport intermodal Est-Ouest dans le cadre de l'arc méditerranéen. Seuls des projets traitant des corridors Nord-Sud ont été traités. Parmi eux, plusieurs PACT ont mis en place une plateforme intermodale au complexe Port-Bou/Cerbère à la frontière espagnole. De 1992 à 1998, la plateforme a eu le temps d'être opérationnelle et performante : 159 000 tonnes ont été transportées en 1997, avec une ponctualité des trains traités dans le terminal proche de 100% (Stumm, 2000).

¹⁹ décision 96/45/CEE, Commission européenne

C. La dimension transport dans le programme MEDOC

Le thème des transports est donc une priorité à la coopération méditerranéenne. Mais quelle est la valeur ajoutée apportée par cette coopération ? Tout d'abord, nous analysons ce qu'attendent les régions de la coopération en matière de transport. L'étude des « pistes d'actions attendues » par mesure de l'axe transport sous INTERREG III MEDOC établit la nature des actions attendues en fonction d'une typologie. Ensuite, l'analyse des projets réalisés au regard de leurs répartitions dans les mesures et dans la typologie établie ci-dessus permettra d'évaluer l'apport de l'interrégionalité à l'intégration de l'espace.

1 Les objectifs des mesures de la coopération en matière de transport

- **Des objectifs de la coopération généraux**

Lors du programme MEDOC - INTERREG II sur la méditerranée occidentale, les trois objectifs principaux poursuivis dans le thème « systèmes de transport et de télécommunication » concernaient exactement les lacunes des politiques des Etats et de l'Union Européenne, démontrées en début de cette troisième partie, telles que l'absence de prise de conscience de l'intégration de l'espace méditerranéen latin, notamment par le cabotage maritime. Les régions souhaitent donc remédier aux lacunes des entités supérieures et :

- Favoriser l'intégration entre les régions de la Méditerranée et améliorer le niveau de cohésion de cet espace avec les autres territoires de l'Union Européenne, en améliorant la connaissance des systèmes de transports et des réseaux de télécommunications,
- Promouvoir la coopération Interrégionale en matière de transport maritime, qui joue un rôle fondamental dans le contexte méditerranéen,
- Développer la multimodalité en favorisant les différentes composantes de la chaîne de transport de marchandises et de personnes.

- **Des objectifs plus précis et plus ambitieux sous INTERREG III**

La deuxième génération du programme MEDOC est plus ambitieuse. L'objectif principal de la coopération sur le thème des transports est de tendre vers la réalisation d'un système de transport intégré, des personnes comme des marchandises, pour le développement de la cohésion de l'espace à travers toutes ses composantes urbaines et rurales et pour la réalisation de meilleurs équilibres économiques, territoriaux et sociaux. Les mesures veulent donc remédier aux lacunes des Etats et de l'Union Européenne pour intégrer cet espace. La description des mesures cadrant les actions dans le domaine du transport est nécessaire à la compréhension de la philosophie de cette mesure.

Mesure 3.1 Améliorer l'accès aux territoires.

Il s'agit de promouvoir la continuité territoriale de l'espace méditerranéen ainsi que le bon fonctionnement des réseaux multimodaux et d'améliorer l'efficacité des nœuds de communication dans la perspective du renforcement de la cohérence interne de l'espace méditerranéen ainsi que de sa compétitivité territoriale par rapport au nord de l'Europe. Les actions à entreprendre tendront à améliorer la connexion entre les réseaux principaux et les réseaux secondaires afin de constituer un système intégré transport-territoire, qui puisse fournir une desserte adaptée à la demande et réduire les temps de déplacement.

Mesure 3.2 Promotion des transports intermodaux et conversion vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement.

Cette mesure vise à favoriser l'intermodalité des transports par une meilleure organisation de la mobilité compatible avec un développement durable. Elle intégrera les dimensions routières, ferroviaires et aériennes, destinées aux passagers et aux marchandises. Il s'agit de constituer un réseau à haut degré d'intermodalité permettant le développement d'un système logistique plus performant. Ce système devra

être concilié avec le développement local, le paysage et l'environnement. Cette mesure comprend également la promotion des transports éco-compatibles. A cet effet, des actions favorisant l'intégration et le transfert du mode route vers les autres modes, pour les personnes comme pour les marchandises, sont attendues. Elles doivent être entreprises dans une perspective de mobilité durable et favoriser l'utilisation de moyens de transport moins polluants et de moindre impact territorial.

Mesure 3.3 Transport maritime et fluvial

En prolongement du travail effectué dans le cadre d'INTERREG II C, trois volets sont envisagés :

- Un premier volet concerne la compétitivité de l'économie portuaire de la Méditerranée, à travers la définition de stratégies et d'interventions appropriées. L'emploi des techniques d'informatisation du réseau portuaire pour la communication et pour l'information des usagers peut constituer un remarquable pas en avant dans la rationalisation et la modernisation du système de transport maritime, tant pour les personnes que pour les marchandises et dans l'intermodalité terre-mer.
- Un second point porte sur le transport maritime de passagers et de marchandises comme élément supplémentaire dans l'offre de transport multimodal. Ceci concerne aussi bien le trafic de marchandises à longue distance et à courte distance (short sea shipping) que le cabotage entre les régions de la Méditerranée et le développement de la navigation à grande vitesse.
- La troisième orientation concerne l'augmentation de la sûreté de la navigation pour la protection des vies humaines et pour la protection de l'environnement marin. Cela peut être atteint au travers d'analyses stratégiques des routes à suivre, ou à travers un plus grand contrôle des navires et de leurs caractéristiques en fonction des cargaisons transportées et de leur dangerosité.

Mesure 3.4 Technologie innovantes de communication et d'information pour le développement du territoire

Les technologies d'information et de communication sont devenues indispensables aux activités économiques et sociales. Le recours aux TIC ne constitue pas une problématique en soi mais dans la plupart des cas seulement un outil. Ainsi la référence aux TIC se retrouve en tant que moyen dans presque la totalité des mesures du programme et en particulier dans la mesure 2.1 qui prend en compte des aspects liés à la compétitivité territoriale.

Le développement des TIC se fonde sur trois composantes : les réseaux physiques et les équipements, les services et la promotion et la formation des usagers.

Dans cette mesure les trois composantes sont prises en compte :

- Les réseaux physiques et les équipements afin de développer la *Société de l'Information* dans l'espace MEDOC, par la création et le renforcement des réseaux, dans les zones moins peuplées ou insulaires, et par la promotion des échanges entre les centres névralgiques de décision, d'organisation et de production et les centres de conservation et valorisation du patrimoine culturel et de l'intelligence économique.
- Les services et usages directement liés aux transports pour accroître la compétitivité et l'efficacité des systèmes. Les actions spécifiques relatives aux services
- La promotion et à la formation des usagers sont prises en compte.

Les objectifs généraux des mesures visent ainsi à former l'espace méditerranéen latin grâce à la réalisation d'un système de transport intégré. Cependant les possibilités d'action restent floues et certainement limitées aux vues les sommes allouées à un espace aussi vaste. L'analyse des « pistes d'actions » attendues par mesure permet d'estimer les attentes réelles du programme interrégional transnational. S'agit-il de plutôt d'étude de problématiques ou de réalisations concrètes d'envergure sur le territoire ?

- **Les attentes des régions de cette coopération**

L'ensemble des 25 « pistes d'actions souhaitées » dans le programme MEDOC – INTERREG III a été analysé. Les résultats complets sont présentés en annexe 3. La typologie établie dans la méthodologie distingue deux grands sous-ensembles. Cette typologie montre que les régions accordent autant aux « études de problématiques, aux expérimentations et à leurs diffusions », qu'à la « réalisation des actions concrètes fortes ou à la promotion locale des grands dossiers ». En effet, 13 pistes d'actions traitent du premier ensemble, avec 9 se consacrant à l'étude des problématiques et à des expérimentations et 4 organisant une mise en réseau. Les 12 réalisations concrètes attendues laissent entrevoir une volonté des régions à se donner des possibilités d'intégrer l'espace méditerranéen latin. Mais les régions coopèrent-elles dans l'ensemble des axes et se portent-elles réellement vers des actions structurants l'espace méditerranéen ?

2 Analyse des projets menés

- **Sous INTERREG II, des projets liés à des études de problématiques**

Dans la première génération du programme, la mesure « amélioration de la connaissance des systèmes de transport et de télécommunication » représente le plus fort budget en totalisant 59,7% de l'axe transport, soit 3 207 186 euros. Le développement des transports maritimes représente encore une part importante de 32,3% 1 734 824 euros, et la mesure « multimodalité » n'emporte que les 8% restants. Dans la seconde génération, la répartition financière par mesure n'était pas encore disponible en Avril 2002, seule la répartition en nombre de projet a pu être analysée. Sur 29 projets déposés en Avril 2002, 10 concernent la mesure 3.4 « Technologie de communication et d'information pour le développement du territoire ». Ensuite, 7 projets concernent la mesure 3.1 « Améliorer l'accès aux territoires » et 6 concernent à la fois la mesure 3.2 « Promotion des transports intermodaux et conversion vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement. » et la mesure 3.3 « Transport maritime et fluvial ».

La priorité des régions à la coopération en matière de transport se portaient dans un premier temps vers la connaissance des systèmes de transport. Ces projets visaient à étudier des problématiques et à proposer ensuite un schéma de développement de lignes ou d'infrastructures. Le projet « Accessibilita » 2.1, second projet le plus doté financièrement, avait pour but de pointer les grandes problématiques liés aux transports en réalisant une base de données de l'offre et de la demande des infrastructures compatible et consultable à l'échelle du bassin méditerranéen, et en proposant un schéma du système des transports pour évaluer l'accessibilité. Les autres projets, « Arc sud ferroviaire », « Port Net Med » et « Medair » développaient les possibilités d'intégrer l'espace méditerranéen en développant l'ensemble des modes pour aboutir à un schéma multimodal interrégional et transnational. Si elles ont choisi de se positionner sur l'ensemble des modes, elles ont également insisté sur la problématique du cabotage, en allouant au projet « Port Net Med » les sommes les plus élevées en investissement, afin de mettre en réseau les ports dans le but d'initier l'organisation du cabotage maritime.

- **Sous INTERREG III, des projets liés à des expérimentations**

Sur les 29 projets de l'axe transport sous INTERREG III B - MEDOC, 26 sont analysés.²¹ Le programme d'INTERREG III, plus doté financièrement que INTERREG II, a un caractère moins expérimental et propose plus de moyens financiers. Les régions ont fait le choix de ne pas concentrer les moyens grâce à un nombre très restreint de grands projets. Sur les 29 projets de l'axe 3, 4 sont liés au développement des nouvelles technologies non étudié dans cette recherche, et 3 projets liés au transport n'ont pas pu être analysés faute d'absence de données exploitables. L'analyse a donc été menée sur 22 projets.

²¹ Les projets suivants n'ont pas pu être analysés : mesure 4- « Système de l'information et gestion des trafics des corridors de transports à haute demande touristique » ; mesure 4- Aide à la conception de réseaux ; mesure 2- « trammed ».

Des évolutions franches par rapport à la première génération du programme sont à souligner. Du point de vue thématique, une majeure partie des projets de coopération interrégionaux traite du cabotage maritime, 10 projets traitent directement des transports maritimes, et 4 autres en partie. Le reste des projets se répartit entre les problématiques multimodales, de sécurité, et du développement du réseau ferroviaire. Du point de vue de la qualité, dans la seconde génération du programme MEDOC, les projets ont évolué vers des expérimentations. Alors que sous INTERREG II, les projets étaient orientés vers des études de ces problématiques, sous INTERREG III, ils ne représentent plus que 3 projets sur 22. Mais la démarche de la coopération va plus loin dans la recherche de solutions pour les problématiques en proposant de nombreuses expérimentations sous forme de projet-pilote, avec 10 projets menés sur 22. La mise en œuvre de projets ayant des répercussions concrètes et directes sur l'organisation de l'espace méditerranéen apparaît avec 3 projets menés. Avec la mise en réseau et le montage d'observatoire permanents 5 projets se cumulent sur 22.

La coopération oriente plus le choix des projets vers de nombreuses expérimentations, ceci met en évidence une évolution vers l'action de la force interrégionale. Cependant, les projets interrégionaux ne créent pas, pour l'instant, des infrastructures d'envergure mais se cantonnent à des expérimentations pour des thèmes qui ne sont pas toujours des priorités nationales (ex : le cabotage).

D. Synthèse : « L'apport et la prise en compte du transport dans la coopération interrégionale »

Les régions apportent une haute priorité à la dimension des transports à la coopération interrégionale transnationale sur l'espace méditerranéen latin. En effet, la première partie de l'analyse montre que les transports occupent la seconde priorité dans les programmes MEDOC. La seconde partie montre que ces projets s'orientent vers l'intégration de l'espace méditerranéen par tous les modes. Ils apportent une réflexion plus adaptée aux enjeux des transports. Sous INTERREG I, les problématiques ont été largement étudiées, et sous INTERREG II, des expérimentations essaient de démontrer la faisabilité et la viabilité des projets développés à plus grande échelle. A travers ce programme lié aux transports, les régions ont particulièrement insisté sur le cabotage maritime, qui faisait défaut dans les politiques nationales et de l'Union Européenne.

Les résultats confirment les écrits de Christian Reynaud qui qualifie de « maillon manquant » l'échelle des espaces transnationaux à la réalisation d'un système de transport cohérent (Reynaud, 2001). Les régions accordent ainsi une grande importance à une intégration transnationale de l'espace méditerranéen par le biais des transports et ont su ainsi s'organiser pour pallier aux lacunes des Etats. La coopération interrégionale en la matière enrichit et pourra ensuite rendre cohérentes les politiques des régions, voire orienter les politiques des nations. Cependant des projets de type « observatoire ou mise en réseau » sont déjà menés à bien, et permettent d'initier une gestion cohérente des transports à l'échelle méditerranéenne. La valeur ajoutée est alors importante. Cependant, les moyens alloués à la coopération interrégionale sont limités et ne permettent pas des réalisations à grande échelle. La seconde hypothèse est donc confirmée quant à la réponse active de la coopération interrégionale transnationale à l'intégration de cet espace par les transports. Cependant, si elle est une réponse adaptée, elle est limitée principalement par les faibles budgets assignés à ce type de coopération.

La première partie nous a montré que le champ de la coopération en Méditerranée n'est pas vierge. L'Union Européenne et les Etats offrent un cadre à la réalisation de ces coopérations et les régions semblent s'impliquer dans l'émergence de ces espaces.

La seconde partie a mis en évidence une intégration interne mitigée de cet espace. En effet, s'il mobilise l'ensemble des régions concernées et, en ce sens, peut être qualifié d'intégré au regard de l'intérêt porté à la coopération, il n'est pas suffisamment assimilé par celles-ci pour qu'elles l'intègrent au sein de leurs politiques régionales. Mais le temps semble favoriser une dynamique qui se généralise.

Pour être effectifs, les espaces transnationaux doivent être reconnus par l'ensemble des acteurs des territoires concernés au niveau interne, mais aussi au niveau externe par les échelles territoriales supérieures. Or cette troisième partie a démontré que les Etats et l'Union Européenne n'ont pas reconnu et assimilé de manière forte l'espace méditerranéen latin dans leurs politiques de transport. Or, les politiques des transports sont primordiales à l'intégration physique d'un espace et la France, l'Espagne et l'Union Européenne ne semblent pas vouloir intégrer l'espace transnational étudié.

Les régions, en percevant ces lacunes, essaient d'intégrer l'espace méditerranéen par le biais d'une coopération active en la matière. Elles expérimentent des solutions techniques ponctuelles mais est limitée faute de moyens quant à la réalisation à grande échelle de projets. Des auteurs, spécialistes en matière de transport, souhaiteraient voir l'échelon transnational bénéficier de plus de moyens financiers afin de réaliser une réelle intégration européenne (Reynaud, 2001 et Juan, 1993).

L'hypothèse selon laquelle l'espace méditerranéen latin ne bénéficie pas d'une reconnaissance assez importante de la part des Etats et de l'Union Européenne pour que les politiques de transport puissent favoriser une intégration physique forte de celui-ci et que les régions, percevant cette absence de priorité, essaient de combler par le biais de la coopération les lacunes de ces politiques au regard de l'espace méditerranéen est confirmée dans son intégralité.



CONCLUSION : UNE REALITE DANS LA NUANCE

En introduction, nous nous interrogeons sur la réalité des espaces transnationaux en formation en étudiant l'un d'eux, l'espace méditerranéen latin. Nous partons du constat que ce sont les régions qui portent les intérêts de ces espaces, notamment à travers la coopération. L'hypothèse retenue était que cet espace en émergence n'est pas effectif, que ce soit au niveau interne ou au niveau externe. En effet, la coopération interrégionale transnationale ne mobiliserait pas l'ensemble des régions concernées et cette nouvelle échelle ne serait que très peu reconnue par les nations et l'Union Européenne.

La première partie du rapport a montré l'émergence de la notion de coopération interrégionale transnationale et ses dynamiques. Cependant, les régions ne paraissent pas toutes impliquées dans cette dynamique. Tout d'abord, l'analyse met en exergue une coopération transnationale issue d'une somme de coopérations plus locales. Ensuite, elle démontre que le rapport à la Méditerranée varie selon les régions et les pays étudiés. Enfin, elle témoigne de l'hétérogénéité des rôles entre les régions et les nations en matière de coopération. Les résultats de cette première partie laissent pressentir que toutes les régions ne sont pas engagées dans le dynamisme de la coopération de cet espace transnational.

La seconde partie a étudié l'intérêt des régions porté à la coopération interrégionale et transnationale. Elle a permis de confronter les résultats à la première hypothèse, selon laquelle l'espace méditerranéen latin ne bénéficie pas d'une intégration interne suffisante des entités régionales pour qualifier cet espace d'effectif. Les résultats sont nuancés. En effet, si seules quelques régions ont concouru à l'émergence de l'espace de coopération, elles participent toutes activement à cette coopération. Mais l'analyse de l'intégration de cette nouvelle échelle dans l'engagement politiques des régions démontre qu'elles accordent peu d'importance dans leurs politiques internes à l'espace transnational. De plus, les collectivités territoriales de niveau 3 sont uniquement en phase de mise en réseau, et seule une faible part d'entre elles se sont engagées dans cet espace. Or les collectivités territoriales, et plus particulièrement les régions, sont les seules entités à promouvoir ce nouvel échelon dans sa prise en compte dans le paysage administratif. Cette partie a donc mis en avant un espace transnational qui mobilise l'ensemble des régions, mais encore en cours d'organisation. L'hypothèse est donc partiellement infirmée : l'espace méditerranéen latin bénéficie d'une intégration interne suffisante des entités régionales pour qualifier cet espace d'effectif au regard du dynamisme de la coopération. L'intérêt des régions porté à la coopération au sein de cet espace a-t-il rendu suffisant la prise en compte de celui-ci dans les politiques des entités territoriales supérieures ?

La dernière partie s'est portée vers l'analyse de l'assimilation de cet espace par les Etats et l'Union Européenne dans leurs politiques, et notamment dans le transport. La seconde hypothèse, selon laquelle l'espace méditerranéen latin ne bénéficie pas d'une reconnaissance assez importante de la part des Etats et de l'Union Européenne pour que les politiques de transport puissent favoriser une intégration physique forte de celui-ci et selon laquelle les régions, percevant cette absence de priorité, essaient de combler par le biais de la coopération les lacunes de ces politiques au regard de l'espace méditerranéen, est confirmée dans son intégralité.

D'une part, l'analyse a mis en évidence l'absence de la considération de la part des Etats et de l'Union Européenne pour cet espace. Leurs politiques de transport n'ont pas fait d'une priorité l'intégration de l'espace méditerranéen latin. Ensuite, les étapes de développement des lignes ferroviaires à grande vitesse mettent en exergue la poursuite d'une logique de développement Nord - Sud sans prise en compte de l'espace méditerranéen latin, ce qui se traduit par renforcement des fractures des systèmes de transport pour les échanges au sein de cet espace. Enfin, l'absence de développement d'une politique de transport de cabotage maritime par ces mêmes entités rend difficile une réelle intégration de l'espace méditerranéen latin. Parmi les entités étudiées, seule l'Italie peut se prévaloir de mettre en place des politiques de transports intégrant l'espace méditerranéen, particulièrement

en terme de cabotage. Cependant, les actions d'un seul pays ne suffisent pas à la conception de réseau de transport intégré.

D'autre part, l'analyse a démontré que pour faire face aux lacunes de la politiques des Etats et de l'Union Européenne, les régions ont choisi de faire de ce thème la seconde priorité de la coopération. Les actions mises en place offrent une meilleure connaissance des problématiques et des expérimentations, notamment dans le domaine du cabotage maritime, et essaient d'orienter les politiques des Etats. Mais, les moyens financiers alloués à la coopération ne suffisent pas pour permettre d'entreprendre des actions concrètes à grande échelle.

La volonté des régions de créer un espace de coopération, qui se généralise à l'ensemble du territoire transnational, ne se traduit pas encore directement dans leurs politiques. Cependant, les régions semblent engagées dans une dynamique forte qui ne se déploie que depuis quelques années, et c'est peut-être pourquoi les Etats et l'Union Européenne n'ont pas encore reconnu cet espace et n'ont pas cherché à l'intégrer dans leurs politiques. La réponse des régions pour pallier aux lacunes engendrées illustre à nouveau leur volonté d'intégrer cet espace et de le faire reconnaître dans le paysage administratif. L'hypothèse principale selon laquelle cet espace en émergence n'est pas effectif, que se soit au niveau interne ou au niveau externe, est infirmée pour sa première partie et confirmée pour sa seconde. En effet, la coopération interrégionale transnationale mobilise l'ensemble des régions concernées et cette nouvelle échelle n'est que peu reconnue par les nations et l'Union Européenne, à l'exception de l'Italie.

Le faible intérêt porté à l'intégration de l'espace méditerranéen latin par l'Union Européenne est à relativiser par rapport à sa politique d'élargissement qui s'oriente vers les Pays de l'Est et non vers la Méditerranée. Il est donc possible que l'étude d'autres espaces transnationaux en lien avec les Pays de l'Est profitent d'un intérêt plus vif de l'Union aux vues de leur future intégration.

L'interrégionalité participe à une recomposition territoriale à l'échelle européenne afin de dépasser les contraintes liées au découpage administratif issu des nations et permet une articulation des régions instituées à une échelle ambitieuse. La création d'espaces plus pertinents et dynamiques rassemblant des unités territoriales souhaitant agir autour de problématiques communes, diversifie l'intervention de l'action publique et l'oriente vers plus d'innovation, indispensable à la société de l'information. Chaque projet trouve ainsi le niveau territorial le plus adapté. Cependant, la faiblesse des financements, l'absence de création de structures permanentes fortes et la crainte des Etats face à leur émergence relativisent l'ambition affirmée des régions.

Dans un premier temps, les régions se sont donc organisées en espaces transnationaux pour représenter leurs intérêts face au développement économique orienté vers le centre européen. La Commission européenne a ensuite reconnu ces espaces comme une échelle pertinente d'analyse et de coopération. Aujourd'hui, les Etats n'entrevoient l'existence de ces espaces, que par le biais d'une coopération interrégionale et ne les intègrent pas comme unité de réflexion dans leurs politiques, et c'est encore une fois pour pallier à ce manque de reconnaissance que les régions s'investissent dans l'intégration de ces espaces. Si les régions semblent réagir aux lacunes des entités supérieures, ne faut pas-t-il voir une crainte des Etats à une concurrence face l'émergence d'une dimension pouvant rivaliser, en taille et en population, avec les Etats ?

Alors que les Etats voient « d'un œil méfiant » la montée en puissance des espaces transnationaux et s'ils les ont reconnu par la ratification du SDEC par leur Ministre chargé de l'Aménagement du Territoire en 1999 à Potsdam, ce document précise que les Etats n'estiment pas qu'il est nécessaire que l'Europe se dote de la compétence Aménagement du Territoire, à l'inverse des régions qui demandent par l'intermédiaire de la CRPM que l'Union Européenne se dote de cette compétence dès 2007 (Beauchard, 2000). Le débat entre les politiques favorables à une Europe des nations et ceux favorables à une Europe des régions n'est pas nouveau et va prendre toute son ampleur lorsque les espaces transnationaux seront suffisamment forts pour espérer à une éventuelle institutionnalisation.

Après la recherche d'une certaine homogénéisation régionale au regard de critères économiques, les espaces transnationaux semblent être l'étape suivante à une intégration européenne. En effet, ils s'éloignent d'une logique de guichet et favorise l'expression d'un ensemble géographique afin de mettre en avant un potentiel commun. Cependant, il reste à savoir si ces espaces sont réellement cohérents et si les élus poursuivront leurs dynamismes dans le temps. Si la dynamique se poursuit, les élus tireront-ils les leçons des frontières figées des Etats, c'est-à-dire offriront-ils un caractère malléable aux périmètres et permettront-ils des chevauchements ? Les populations sauront-elles s'identifier à ces espaces nés d'ambitions d'élus régionaux ?

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- Anne B.- « Le premier bilan des navires à grande vitesse en Méditerranée » in *Transport* n°395, mai-juin 1999, p198-205.
- Aubarell.- « La coopération régionale », in *L'espace méditerranéen latin – Culture, Entreprise Paysage, Population et coopération*, dir Roque – Institut Català de la Mediterrània - l'aube, 2000.
- Baudelle G.- « l'arc atlantique, espace politique au service d'une géographie maritime, in *l'Europe des Mers* ».- Pour une géographie de l'unité européenne, dir de Beauchard Jacques, éditions de l'aube – IAAT, 2000.- p73
- ✗ Bodineau et Verpeaux.- *La coopération locale et régionale*.- puf – Que sais-je ?.- 1998.
- Braudel F.- *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'époque de Philippe II*.- Armand Colin, 1966.
- Brunet R.- *Les villes européennes*.- La documentation française, 1989.
- CETMO.- Données générales sur les transport en Méditerranée. – Barcelona, 1998, 1999, 2000.
- Chatelus G.- « Le partenariat euro-méditerranéen dans les transports – bilan et perspectives » in *Transport* n°388, mars-avril 1998.
- Chatelus, G.- « Réseaux et Corridors – CORRIMED : des priorités pour le transports en Méditerranée. Un exemple de programmation par corridors prioritaires » in *Les corridors et les réseaux multimodaux en Méditerranée*. Actes du séminaires de
- Cichowlaz, Girard.- Les territoires périphériques de l'Europe de stratégie.- in *revue française de géoéconomie*, 1997, p87-102.
- Clairet et Bautzmann - Université de Provence.- « L'arc méditerranéen et la question du territoire ».- in *Mare Nostrum, Dynamique et mutations géopolitiques de la Méditerranée*, sous la direction de Sanguin A.-L.- l'Harmattan, 1995.- p. 275-285.
- CNUCED.- Etude sur les transports maritimes.- Genève, 1993.
- Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT).- Le Transport maritime à courte distance en Europe.- CEMT, diffusion Service de publications de l'OCE, 2001.
- Deyon P.- *Régionalismes et régions dans l'Europe des quinze*. - Editions locales de France, 1997.- page 123.
- Drain Michel, « Conjoncture économique des Etats et intégration », dans *La C.E.E. Méditerranéenne*, Sedes, 1990, p.257.
- Dynamique et mutations géopolitiques de la Méditerranée*, sous la direction de Sanguin A.-L.- l'Harmattan, 1995.- p. 245-254.
- Ernst Ingrid.- « Le territoire européen entre polycentrisme et polarités », in *revue Urbanisme* n°314.- Septembre – Octobre 2000.
- Eurostat.- *Evolution des Transports en Méditerranée*.- Eurostat, 2000.- p.
- Fabre Thierry, « un partenariat en quête de sens », in *Confluences Méditerranée*, N°35, 2000. p. 83
- Folch et Ulied, « le paysage socioécologique », in *L'espace méditerranéen latin – Culture, Entreprise Paysage, Population et coopération*, dir Roque – Institut Català de la Mediterrània - l'aube, 2000
- Gidoni M.- « Considérations sur l'économie maritime méditerranéenne », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 871-880.
- Gizard (dir), *le Colporteur des mondes. Penser l'Atlantique en Europe*.- l'Aube, 1996.
- ✗ Gizard, dir.- *La Méditerranée inquiète*.-
- Institut de la Méditerranée, sous la direction de Reiffers.- *La Méditerranée aux portes de l'an 2000*.- Economica, Paris, 1997.
- Institut de la Méditerranée, sous la direction de Reiffers.- *Méditerranée : vingt ans pour réussir*.- Economica, Paris, 2000..
- Jouen dir.- *La nouvelle Europe s'invente-t-elle sur ses marges. – Coopération transfrontalière et transnationale*.- Groupement d'Etude et de recherche « Notre Europe », octobre 2001. www.notre-europe.asso.fr
- ✗ Juan J.-C.- « Réalité de l'Arc Latin » et « L'Arc Latin : réalités et synergies régionales », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 895-900 et 901-919.
- Lebahy Y.- « Déterminisme spatial au sein des périphéries maritimes de l'Europe », in *l'Europe des Mers – Pour une géographie de l'unité européenne*, dir de Beauchard Jacques.- éditions de l'aube – IAAT ; 2000. p48
- ✗ Leveau Remy.- *Le partenariat euro-méditerranéen, la dynamique de l'intégration régionale*.- Commissariat Général du Plan, La documentation française, juillet 2000, p23.
- Plassard F.- Laboratoire d'Economie des Transports.- « Les infrastructures de transport dans l'espace méditerranéen : logiques est-ouest, logiques nord-sud », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 829-842.
- Plassard.- « Etude exploratoire des liaisons à Grandes vitesse de l'arc méditerranée », Paris, 1988.

Raffarin J.-P. (dir).- *Le livre de l'Atlantique*.- IAAT, mai 1994.

Ratti R.- « L'espace régional actif : une réponse pragmatique des régionalistes au débat local-global », in *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°4.- 1997.- p.525-544.

Reynaud C.- « Du maillon manquant développement durable – un cheminement à trois niveaux pour la mise en œuvre du SDEC » in *Transport* n°408, juillet-août 2001.- p225-231.

Reynaud C.- « Quel rôle du transport dans une intégration de l'Arc méditerranéen – mai 94 » in *Sud Développement*, mai 1994.- 18p.

X Reynaud C..- « Les communications et l'intégration de l'espace méditerranéen », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 726-772.

Reynaud C.- *Les fascicules du Plan Bleu n°9 : Transports et environnement en méditerranée : enjeux et perspectives*.- Economica, Paris, 1996.- 247 p..

Reynaud, Poincelet. (dir), *Les Corridors et les réseaux multimodaux en Méditerranée – Actes du séminaire de Carry-le-Rouest*.- INRETS, Février 1998.

Reynaud.- « L'Arc méditerranée et l'attraction de la CEE », Paris, 1993.

Roques Michèle.- *L'espace méditerranéen latin : un groupe de pression méditerranée est-il viable dans l'Union européenne ?*. - Institut Català de la Mediterrània, 2001.

Roudier J..- « Les transports maritimes en méditerranée cabotage européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 859-870.

Sfar Rachid, « En attente d'une politique plus forte », in *Confluences Méditerranée*, N°35, 2000. p95

Sharpe L.J. (dir).- *The rise of Meso Government in Europe*.- Sage, Londres, 1993.

Ulied A., Plan Territorial de Métropolitain de Barcelone.- « La connexion de l'espace méditerranéen », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 845-858.

X Voiron C. - Université de Nice Sophia-Antipolis.- « Arc méditerranéen et stratégie euro-méditerranéenne », in *Mare Nostrum, Dynamique et mutations géopolitiques de la Méditerranée*, sous la direction de Sanguin A.-L.- l'Harmattan, 1995.- p. 245-254.

Communications et Documents officiels

Documents européens

Comité des Régions, Avis 123/2000 révisions 2

Commission des Communautés européennes.- Livre Blanc – La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix.- Commission des Communautés européennes, 2001.

Commission européenne.- « Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'union européenne ».- Commission européenne.- COM/97/243 final

Commission européenne.- « Le transport maritime à courte distance : perspectives et défis ».- Commission européenne - COM/95/317 final, 05/07/1995.

Commission européenne.- « Les lignes directrices pour un développement spatial viable sur le continent européen » CE-MAT, Conférence Européenne des Ministres chargés de l'Aménagement de Territoire de Chypre.- Octobre 1997.

Commission européenne.- « PACT ».- Commission européenne.- décision 96/45/CEE

Commission européenne.- « Réseau transeuropéen : la Commission veut concentrer l'effort sur les goulets d'étranglement et un nombre limité de grands projets ».- Commission européenne.- IP/01/1357, 02/10/2001 RTE.

Commission européenne.- « Vers une nouvelle stratégie maritime ».- Commission européenne.- COM/96/81 final, 13/03/96

Commission européenne.- 6^{ème} Rapport périodique sur l'évolution socio-économique des régions de l'Union Européenne.- Commission européenne.-

Commission européenne.- Alpine Space Programm – INTERREG III B, Commission européenne, novembre 2001.

Commission européenne.- Livre Blanc relatif au « développement futur de la politique commune des transport ».- Commission européenne - COM/92/172 final

Commission européenne.- Programme Opérationnel – INTERREG III B 2000-2006.- Commission européenne, Direction Générale aux politiques régionales et à la cohésion, décembre 2001.

- X Commission européenne.- SDEC Schéma de Développement de l'Espace Communautaire : vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne, Commission européenne, mai 1999.

Commission européenne.- Livre Vert relatif « aux ports et aux infrastructures maritimes ».- Commission européenne.- COM/97/678 final, 10/12/97

Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire dans les Etats membres de l'Union européenne.- Commission européenne.- « Extrait des Conclusions de la Présidence allemande du Conseil Européen », in SDEC.- Commission européenne Potsdam, 11 mai 1999.

Documents français

- X Conseil Régional et Préfecture de Région de Rhône-Alpes.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région de Rhône-Alpes.- 2000.
 - X Conseil Régional et Préfecture de Région de.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région de.- 2000.
 - X Conseil Régional et Préfecture de Région du Languedoc-Roussillon.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région du Languedoc-Roussillon.- 2000.
 - X Conseil Régional et Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- 2000.
- Conseil Régional Languedoc-Roussillon.- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire 2000-2020.- Conseil Régional Languedoc-Roussillon.- 2000.
- Conseil Régional Rhône-Alpes, « Rhône-Alpes et le bassin méditerranéen : le Maroc, le Liban et la Tunisie », in *Rhône-Alpes – Actions internationales*, Juillet 2001.
- Conseil Régional Rhône-Alpes.- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire 2000-2020.- Conseil Régional Rhône-Alpes.- 2000.
- CRPM bureau politique, communiqué de presse à Rennes du 16 Octobre 2000.
- X DATAR – Equipe Europe.- Répartitions des financements pour INTERREG MEDOC.- DATAR, janvier 2001.
- DATAR.- Schémas multimodaux des services collectifs de transport de voyageur et marchandises à l'horizon 2020.- www.datar.gouv.fr/schemadeservice.- octobre 2001.-
- Fondation Giovanni Agnelli
- X Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- Document stratégique des actions de l'Etat en vue de la préparation du SRADT 2000-2020.- Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- 2000.

Documents italiens

CIPE.- Legge Obiettivo : 1° programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale.- CIPE, Roma.- 21 décembre 2001.

Ministero dei trasporti e della navigazione.- Piani Generali dei Trasporti 2000-2006.- Ministero dei trasporti e della navigazione, Roma.- janvier 2001.

Documents espagnoles

Ministerio de Fomento.- « El programa de autopista de paje 2° fase ».- Ministerio de Fomento, Madrid.- 2000.

Ministerio de Fomento.- « Infraestructuras Carreteras 2000-2010 ».- Ministerio de Fomento, Madrid.- 2000.

Ministerio de Fomento.- « Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 ».- Ministerio de Fomento, Madrid.- 2000.

Documents transnationaux

- X Commission interméditerranée.- Déclaration commune des régions – Volos.- Commission interméditerranée CRPM.- 15 juin 2001..

Raffarin J.-P. (dir).- *Le livre de l'Atlantique*.- IAAT, mai 1994.

Ratti R.- « L'espace régional actif : une réponse pragmatique des régionalistes au débat local-global », in *Revue d'économie régionale et urbaine*, n°4.- 1997.- p.525-544.

Reynaud C.- « Du maillon manquant développement durable – un cheminement à trois niveaux pour la mise en œuvre du SDEC » in *Transport* n°408, juillet-août 2001.- p225-231.

Reynaud C.- « Quel rôle du transport dans une intégration de l'Arc méditerranéen – mai 94 » in *Sud Développement*, mai 1994.- 18p.

X Reynaud C.- « Les communications et l'intégration de l'espace méditerranéen », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 726-772.

Reynaud C.- *Les fascicules du Plan Bleu n°9 : Transports et environnement en méditerranée : enjeux et perspectives*.- Economica, Paris, 1996.- 247 p..

Reynaud, Poincelet. (dir), *Les Corridors et les réseaux multimodaux en Méditerranée – Actes du séminaire de Carry-le-Rouest*.- INRETS, Février 1998.

Reynaud.- « l'Arc méditerranée et l'attraction de la CEE », Paris, 1993.

Roques Michèle.- *L'espace méditerranéen latin : un groupe de pression méditerranée est-il viable dans l'Union européenne ?*. - Institut Català de la Mediterrània, 2001.

Roudier J.- « Les transports maritimes en méditerranée cabotage européen, dessertes insulaires et échanges avec les pays de l'UMA », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 859-870.

Sfar Rachid, « En attente d'une politique plus forte », in *Confluences Méditerranée*, N°35, 2000. p95

Sharpe L.J. (dir).- *The rise of Meso Government in Europe*.- Sage, Londres, 1993.

Ulied A., Plan Territorial de Métropolitain de Barcelone.- « La connexion de l'espace méditerranéen », in *L'avenir de l'espace méditerranéen*, sous la direction de Reynaud C. et Sid Ahmed K.- Publisud, Paris, 1991.- p. 845-858.

X Voiron C. - Université de Nice Sophia-Antipolis.- « Arc méditerranéen et stratégie euro-méditerranéenne », in *Mare Nostrum, Dynamique et mutations géopolitiques de la Méditerranée*, sous la direction de Sanguin A.-L.- l'Harmattan, 1995.- p. 245-254.

Communications et Documents officiels

Documents européens

Comité des Régions, Avis 123/2000 révisions 2

Commission des Communautés européennes.- Livre Blanc – La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix.- Commission des Communautés européennes, 2001.

Commission européenne.- « intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'union européenne ».- Commission européenne.- COM/97/243 final

Commission européenne.- « Le transport maritime à courte distance : perspectives et défis ».- Commission européenne - COM/95/317 final, 05/07/1995.

Commission européenne.- « Les lignes directrices pour un développement spatial viable sur le continent européen » CE-MAT, Conférence Européenne des Ministres chargés de l'Aménagement de Territoire de Chypre.- Octobre 1997.

Commission européenne.- « PACT ».- Commission européenne.- décision 96/45/CEE

Commission européenne.- « Réseau transeuropéen : la Commission veut concentrer l'effort sur les goulets d'étranglement et un nombre limité de grands projets ».- Commission européenne.- IP/01/1357, 02/10/2001 RTE.

Commission européenne.- « Vers une nouvelle stratégie maritime ».- Commission européenne.- COM/96/81 final, 13/03/96

Commission européenne.- 6^{ème} Rapport périodique sur l'évolution socio-économique des régions de l'Union Européenne.- Commission européenne.-

Commission européenne.- Alpine Space Programm – INTERREG III B, Commission européenne, novembre 2001.

Commission européenne.- Livre Blanc relatif au « développement futur de la politique commune des transport ».- Commission européenne - COM/92/172 final

Commission européenne.- Programme Opérationnel – INTERREG III B 2000-2006.- Commission européenne, Direction Générale aux politiques régionales et à la cohésion, décembre 2001.

- X Commission européenne.- SDEC Schéma de Développement de l'Espace Communautaire : vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne, Commission européenne, mai 1999.

Commission européenne.- Livre Vert relatif « aux ports et aux infrastructures maritimes ».- Commission européenne.- COM/97/678 final, 10/12/97

Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire dans les Etats membres de l'Union européenne.- Commission européenne.- « Extrait des Conclusions de la Présidence allemande du Conseil Européen », in SDEC.- Commission européenne Potsdam, 11 mai 1999.

Documents français

- X Conseil Régional et Préfecture de Région de Rhône-Alpes.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région de Rhône-Alpes.- 2000.
- X Conseil Régional et Préfecture de Région de.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région de.- 2000.
- X Conseil Régional et Préfecture de Région du Languedoc-Roussillon.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région du Languedoc-Roussillon.- 2000.
- X Conseil Régional et Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006.- Conseil Régional et Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- 2000.

Conseil Régional Languedoc-Roussillon.- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire 2000-2020.- Conseil Régional Languedoc-Roussillon.- 2000.

Conseil Régional Rhône-Alpes, « Rhône-Alpes et le bassin méditerranéen : le Maroc, le Liban et la Tunisie », in *Rhône-Alpes – Actions internationales*, Juillet 2001.

Conseil Régional Rhône-Alpes.- Schéma Régional d'Aménagement du Territoire 2000-2020.- Conseil Régional Rhône-Alpes.- 2000.
CRPM bureau politique, communiqué de presse à Rennes du 16 Octobre 2000.

- X DATAR – Equipe Europe.- Répartitions des financements pour INTERREG MEDOC.- DATAR, janvier 2001.
DATAR.- Schémas multimodaux des services collectifs de transport de voyageur et marchandises à l'horizon 2020.- www.datar.gouv.fr/schemadeservice.- octobre 2001.-

Fondation Giovanni Agnelli

- X Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- Document stratégique des actions de l'Etat en vue de la préparation du SRADT 2000-2020.- Préfecture de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.- 2000.

Documents italiens

CIPE.- Legge Obiettivo : 1° programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale.- CIPE, Roma.- 21 décembre 2001.

Ministero dei trasporti e della navigazione.- Piani Generali dei Trasporti 2000-2006.- Ministero dei trasporti e della navigazione, Roma.- janvier 2001.

Documents espagnoles

Ministerio de Fomento.- « El programa de autopista de paeje 2° fase ».- Ministerio de Fomento, Madrid.- 2000.

Ministerio de Fomento.- « Infraestructuras Carreteras 2000-2010 ».- Ministerio de Fomento, Madrid.- 2000.

Ministerio de Fomento.- « Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007 ».- Ministerio de Fomento, Madrid.- 2000.

Documents transnationaux

- X Commission interméditerranée.- Déclaration commune des régions – Volos.- Commission interméditerranée CRPM.- 15 juin 2001..

Rapports et Etudes

Carrière.- Note à propos de l'urbanisation et de la métropolisation en Méditerranée – Tendances, enjeux et propositions.- renseignements CESA-Université de Tours, 2002.

Cellule de Prospective des Périphéries de la CRPM.- Etude sur la construction d'un modèle de développement équilibré pour le territoire européen – le point de vue des périphéries maritimes européennes.- CRPM, 2002.

Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes.- Etude stratégique de coopération interrégionale – Méditerranée Occidentale.- Commission interméditerranéenne - CRPM, novembre 2000, 132 p.

Commission européenne.- Etude Europe 2000+.- Commission européenne, 1995.

Commission européenne.- Unité de l'Europe, solidarité peuples, diversité des territoires – deuxième rapport sur la cohésion économique et sociale, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes.- 2001.

Conseil européen d'Helsinki, décembre 1999.

Déclaration de Barcelone, 28 Novembre 1995.

X Institut de la Méditerranée et CRPM, Schéma d'Action interrégionale. - L'impact de la zone de libre échange sur les régions méditerranéennes de l'Union, les Ateliers Méditerranéens Interrégionaux, Octobre 2000, p3, p4

Le Penec Louis.- Rapport d'information N°121, Sénat, Session ordinaire, 6 décembre 2001,

X Mosconi L. – DEA de Droit Public.- La coopération interrégionale.- Université Panthéon – Assas Paris II, Septembre 1992.

Parlement Européen.- Rapport Cano Pinto.- Parlement Européen, 3 mai 1991.- 148.022.

X Robert – Agence européenne Territoires et Synergies.- Vers un développement intégré et durable de l'arc latin, Développement économiques et hautes technologies.- Association des Régions Frontalières Européennes et Conseil Général des Alpes-Maritimes, 1999.

Sorin B. – Maîtrise de science politique.- Une analyse de l'interrégionalité (Bretagne et Pays de la Loire) - Pour repenser les territoires.- Faculté de Droit de Science Politique – Université Rennes I.- 2001.

Stumm – Eure Consult S.A.- Vers un développement intégré et durable de l'arc latin, Transports et communications.- Association des Régions Frontalières Européennes et Conseil Général des Alpes-Maritimes, 1999.

Entretiens – discours

Ernst.- Entretiens.- CESA Université de Tours.- 2002.

Berlusconi.- Discours radiophonique sur les orientations stratégiques de l'Etat d'Italie.- France Inter, janvier 2002.

X Monsieur le Directeur des Politiques européennes à la Région Languedoc-Roussillon.- Entretien téléphonique.- 6 Avril 2002. 35 minutes

X Boissat – chargé du programme Méditerranée Occidentale et Alpes à la Région Rhône –Alpes.- Entretien téléphonique.- avril 2002. 85 minutes

X Brunet.- Animatrice de programme Méditerranée Occidentale au Conseil Régional de Provence-Alpes-Côtes d'Azur.- avril 2002.20 minutes

Barnier.- Discours radiophonique.- France Inter, janvier 2002.

Internet

Assemblée des Régions Européennes. www.are.org

X Association Arc latin.- www.arclati.net

Association Eurosud Transport Atlantique Méditerranée.- www.eurosud.com

Centre d'Etude des Transports en Méditerranée Occidentale (CETMO).- www.cetmo.org

Collectif pour le développement de la coopération décentralisée en Méditerranée.- www.medcoop.com

CRPM.-www.crpm.org

Documentation non officielle européenne.- www.info-europe.fr

Institut de la méditerranée.- www.ins-med.org

Medregionet.- www.medregionet.com

X Ministero dei Trasporti e della navigazione - Secrétariat transnational du programme Méditerranée Occidentale.- www.lipp.it

X Réseau d'Appui à la Coopération en Rhône-Alpes (RESACOO).- www.resacoop.org

X Réseau des villes méditerranéennes.- www.vtm-asso.com

Réseau FEMISE.- www.femise.org

Statistiques européennes.- www.europa.eu.int/comm/eurostat

Autres

Grimaldi Group.- « Grandi Navi Veloci », brochure d'exploitation.- 2000 et 2002

SOMMAIRE DES ANNEXES

ANNEXE 1

La dimension Méditerranéenne de l'Europe

La dimension Méditerranéenne de la Coopération interrégionale

ANNEXE 2

L'Analyse des Projets Prioritaires des Politiques de Transport de la France, de l'Italie et de l'Espagne

ANNEXE 3

L'Analyse des « pistes d'actions souhaitées » d'INTERREG III – MEDOC Transport

L'Analyse projets d'INTERREG III – MEDOC Transport

ANNEXE 1

La dimension Méditerranéenne de l'Europe La dimension Méditerranéenne de la Coopération interrégionale

Les premières coopération en méditerranée : ONU, PNUCED Plan bleu

Les premières coopérations concernant l'ensemble de la mer Méditerranée ont été mises en place sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies, l'ONU. Les domaines de coopérations concernaient principalement l'environnement. L'objectif du Plan Bleu, un des programmes du PNUCED, était de stopper la dégradation de la mer Méditerranée.

La politique extérieure de l'ue

La politique européenne de la Méditerranée a tout d'abord été guidée par les relations particulières qui liaient la France aux pays arabes du Maghreb. Poussée par son passé colonial, la France a toujours montré un ferme engagement dans la Méditerranée, ce qui a été freiné par d'autres pays influents. Un protocole annexé au traité de Rome prévoyait un cadre pour ouvrir des négociations en vue de conclure des accords économiques. Ces « accords d'association » ont rencontré un succès et marquent une étape importante dans la voie du resserrement des liens économiques entre la Communauté et les Pays Tiers Méditerranéen (P.T.M.). Cependant cette politique butte sur deux points : celui de ne pas être une politique mais, des politiques différentes pour chaque pays tiers, et celui de se limiter au domaine économique.

En 1972, le Sommet de Paris remédie à ces défauts. Un volet commercial et un volet social viennent se greffer au traditionnel volet économique. La politique globale de la méditerranée « est restée sans grand effet sur des économies (...) frappées de plein fouet (...) par une chômage endémique, des pénuries et des dysfonctionnements divers »⁹. Les échanges commerciaux, toujours amplement déséquilibrés en défaveur des PTM, ne permettent pas de réduire l'endettement de ces pays, bloquant ainsi leur croissance. Les avantages offerts par les accords, préférence agricole et industrielle, ont été érodés principalement par l'intégration de l'Espagne et du Portugal à la Communauté. De 1979 à 1987, la Communauté n'a consacré aux pays méditerranéens que 11,5% de son aide publique (67% ACP, 21% Amérique latine et Asie). Au début des années 90, une véritable stratégie commune de développement solidaire a été proposée par la Commission qui souhaitait mettre les moyens financiers adéquats. Mais les deux échecs précédents ne suffirent pas au Conseil de la CEE pour réduire la « Politique Méditerranéenne rénovée » en un simple « rafistolage de la politique (...) menée jusqu'ici : réadaptation, correction, prolongement »¹⁰. Le manque d'ambition est alors soldé sans surprise par un nouvel échec.

La nouvelle politique méditerranéenne de l'UE : la Conférence de Barcelone

Depuis l'élargissement de l'Union Européenne à la Suède, à la Finlande et à l'Autriche, le centre de gravité politique s'est déplacé vers le Nord. Les perspectives d'élargissement s'orientent également à l'Est. Les priorités de l'Union Européenne ne seront donc pas au Sud¹¹. La conférence de Barcelone en 1995 « symbolisait un retournement »¹² positif des relations euro-méditerranéenne. Pour la première fois, l'ensemble des pays de l'Union Européenne et la totalité des pays riverains de la Méditerranée, à l'exception de la Lybie, ont adopté une déclaration ambitieuse de coopération. L'Europe proposait la création d'une zone de paix, de sécurité, de Libre Echange (Z.L.E.) euro-méditerranéenne à l'horizon 2010¹³. Les champs d'action sociétale et politique y trouvaient enfin une vraie place. Les financements sont rassemblés sous un programme nommé MEDA.

⁹ Sfar Rachid, « En attente d'une politique plus forte », in Confluences Méditerranée, N°35, 2000. p95

¹⁰ Parlement Européen, Rapport Cano Pinto, 3 mai 1991, 148.022.

¹¹ Fabre Thierry, « un partenariat en quête de sens », in Confluences Méditerranée, N°35, 2000. p. 83

¹² Kébabdjian Gérard, « », in Confluences Méditerranée, N°35, 2000. p40

¹³ Déclaration de Barcelone, 28 Novembre 1995.

Cinq ans après Barcelone, le partenariat a « peine à créer une dynamique suffisante »¹⁴ dû en partie à « la faiblesse, voire l'absence, de volonté politique de l'Europe, comme d'ailleurs, des pays partenaires »¹⁵, et des crédits insuffisants¹⁶. Les complémentarités avec les Pays d'Europe centrale et orientale ont été renforcées depuis l'acceptation de la candidature européenne turque¹⁷ et les échanges commerciaux s'orientent plus vers ce groupe de pays. Cependant, la Turquie peut jouer un rôle important dans le développement des échanges Sud-Sud, et donc dynamiser l'intégration méditerranéenne.

Barcelone : La mobilisation des régions et de la société civile

Le bilan de Barcelone n'est heureusement pas tout noir. En marge des conférences des ministres des affaires étrangères, la société civile et les collectivités locales s'organisent peu à peu. Impulsés par l'Institut Méditerranée de Catalunya, des Forums civils Euromed accueillent ONG, syndicats et collectivités locales soucieux de promouvoir le rôle essentiel des sociétés civiles et de la coopération décentralisée dans cette dynamique. De nombreuses initiatives ont suivi le pas. Parmi elles, un Forum permanent des collectivités et autorités territoriales et le Comité Permanent Pour le Partenariat Euroméditerranéen (COPPEM) ont été créés lors des conférences de Marseille en Novembre 2000. Les Conseils économiques et sociaux et leurs homologues se réunissent également régulièrement. Enfin, considérant que les collectivités locales ont été exclues du processus, le Comité des régions de l'Union Européenne a souhaité être impliqué dans le partenariat via l'instauration d'une instance régionale et locale qui ait pour mission d'encourager le partenariat¹⁸.

La coopération interrégionale

Le SDEC considère que la création d'une zone euro-méditerranéenne est indispensable à l'Arc méditerranéen¹⁹, voire de « vitale ».²⁰ Dès 1992, un nombre important de régions méditerranéennes signent une charte de coopération traitant de l'ensemble du bassin.²¹

Lors de la Conférence des régions méditerranéennes en 1995, elles ont renouvelé leurs ambitions de participer à un développement commun inter-Méditerranées basé sur la coopération en signant « la déclaration des régions méditerranéennes de l'Union européenne ». Le programme Ecos-Ouverture, programme pilote article 10 du FEDER, est mis à disposition des régions pour coopérer avec les pays de la rive méditerranéenne quatre années après sa création pour les pays de l'Est.²² Dès 1995, les régions s'engagent dans une « Déclaration des régions méditerranéennes de l'Union européenne sur la coopération en Méditerranée » qui propose une participation à la coopération sur l'espace euro-méditerranéen²³. Dans le cadre d'INTERREG II C Méditerranée occidentale et Alpes latines, neuf collectivités régionales ont « uni leurs efforts » dans le projet Ateliers Méditerranéens Interrégionaux (AMI) « pour réfléchir ensemble au développement de nouvelles perspectives de coopérations stratégiques au sein du bassin »²⁴. En s'appuyant en partie sur la société civile, les régions réitèrent ainsi l'espoir de voir se développer une coopération décentralisée ambitieuse avec une véritable dimension interrégionale dans l'ensemble du bassin méditerranéen. Le projet a mobilisé de nombreux partenaires publics, économiques et sociaux dans l'ensemble des huit thèmes abordés qu'ils soient européens ou euro-méditerranéens. Les conclusions, rassemblées dans le Schéma d'action interrégionale, présentent les lignes directrices d'un programme interrégional et transnational accompagnées de pistes de projets opérationnels. Elles insistent également sur la nécessaire harmonisation des outils de la coopération interne à l'Union avec INTERREG IIIB-

¹⁴ Leveau Remy, Le partenariat euro-méditerranéen, la dynamique de l'intégration régionale, Commissariat Général du Plan, La documentation française, juillet 2000, p23.

¹⁵ Le Pensec Louis, Rapport d'information N°121, Sénat, Session ordinaire, 6 décembre 2001, p30

¹⁶ Le Pensec Louis, Rapport d'information N°121, Sénat, Session ordinaire, 6 décembre 2001, p75

¹⁷ Conseil européen d'Helsinki, décembre 1999.

¹⁸ Le Pensec Louis, Rapport d'information N°121, Sénat, Session ordinaire, 6 décembre 2001, p42

¹⁹ DOCUP INTERREG medoc - axe1

²⁰ Roques l'Espace méditerranéen latin, aube sud p25

²¹ Roques dir l'Espace méditerranéen latin, aube sud p282

²² Roques dir l'Espace méditerranéen latin, aube sud p285-286

²³ Roques dir, l'Espace méditerranéen latin, aube sud, p 282.

Les régions qui ont signés sont la Catalogne, l'Andalousie, les îles Baléares, le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Ligurie, Toscane, Abruzzes, Marches, Sicile, Lombardie, Latium, Molise et Péninsule

²⁴ Institut de la Méditerranée et CRPM, Schéma d'Action interrégionale - L'impact de la zone de libre échange sur les régions méditerranéennes de l'Union, les Ateliers Méditerranéens Interrégionaux, Octobre 2000, p3, p4

medoc et de ceux de la coopération externe dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen avec MEDA. Appuyée par le Comité des Régions,²⁵ cette initiative d'envergure a été prise en compte par la Commission européenne qui a permis la création du premier axe nommé « bassin méditerranéen »²⁶.

En 2000, le bureau politique de la CRPM a accepté le principe d'élargir aux régions de la rive sud et est de la Méditerranée avec un statut de membre associé, et les régions ont renommé la commission méditerranéenne en commission « inter-méditerranées ».²⁷

Des actions de coopération plus ponctuelles s'entreprennent aux frontières Sud de l'Europe, l'action les « portes de la Méditerranée » permet de construire des projets de coopération communs entre les régions du Sud Espagne et Portugal avec le Maroc dans le cadre de l'article 10 du FEDER. A ces ambitions interrégionales inter-Méditerranées, il faut souligner que de nombreuses régions entretiennent des relations de coopération directement avec des régions du pourtour méditerranéen. Parmi elles, la région Rhône-alpes coopère de manière bilatérale depuis 1984 avec le Gouvernorat de Monastir en Tunisie ou plus récemment avec le Liban, et a également accepté la coopération proposée par la Région de Rabat-Salé-Zemmours-Zaers au Maroc.²⁸

D'autre part, les nations européennes méditerranéennes occidentales comme l'Espagne, la France et l'Italie, ont établi des relations de coopération avec les trois états méditerranéens occidentaux au sud le Maroc, l'Algérie et la Tunisie notamment dans le domaine du transport. Ces conférences dites « 3+3 » se réalisent entre les six ministères des transports de ces pays. Cette initiative a donné naissance à l'étude INFRAMED réalisée par l'INRETS sur la définition des enjeux liés aux transports.

²⁵ Comité des Régions, Avis 123/2000 révisions 2

²⁶ Commission européenne – Direction des Générale des Politiques Régionales et à la Cohésion, Programme opérationnel 200-2006 – INTERREG III B, décembre 2001.

²⁷ CRPM bureau politique, communiqué de presse à Rennes du 16 Octobre 2000.

²⁸ Région Rhône-Alpes, « Rhône-Alpes et le bassin méditerranéen : le Maroc, le Liban et la Tunisie », in *Rhône-Alpes – Actions internationales*, Juillet 2001.

ANNEXE 2

L'Analyse des Projets Prioritaires des Politiques de Transport De la France, de l'Italie et de l'Espagne

A. en France : Analyse du Schéma de services collectifs sur les transports de personnes et de marchandises

Parmi les cinq axes stratégiques du schéma des transports multimodaux, quatre concernent l'arc méditerranéen :

- L'état s'engage à développer les liaisons internationales de voyageurs par le mode aérien et ferroviaire rapide,
- Il s'engage également à organiser le transport de fret avec un objectif de doublement des volumes fret transporté à l'horizon 2010,
- Il souhaite assurer le bon fonctionnement des grands corridors de transports internationaux, notamment le corridor Nord-Sud Belgique-Paris-Bordeaux-Espagne, Allemagne-Lyon – Marseille et l'Arc méditerranéen,
- Il promeut une réflexion à l'organisation des liaisons transalpines et transpyrénéennes, en donnant la priorité aux transports ferroviaires et au cabotage maritime.

Dans le chapitre « Un nouveau cadre de planification pour les vingt prochaines années », le document rappelle que le choix des 5 axes stratégiques répond aux orientations communautaires, parmi elles « l'ancrage méditerranéen » qui se réalisera avec les traversées alpines et pyrénéennes.

Quatorze grands projets sont présentés dans le document, ils prennent le nom « schémas » de transport. Sur les 14 schémas, 8 schémas intéressent de manière plus ou moins directe l'espace méditerranéen.

- 1 : un grand projet pour le développement du fret ferroviaire : la magistrale Eco-Fret. Ce grand projet a pour but de rééquilibrer le partage des modes dans les flux de transports Nord-Sud entre le Bénélux et l'Espagne. La partie « Delta Sud » de ce schéma s'inscrit suivant des étapes :
 - « tout d'abord », la réalisation d'une ligne nouvelle mixte TGV et fret entre Perpignan et Figueras à écartement européen ; et un contournement mixte TGV et fret (enquête publique en 2002) des agglomérations de Nîmes et de Montpellier qui permettra le raccordement à la ligne TGV Lyon-Marseille.
 - A « moyen terme », la réalisation des aménagements de capacité nécessaires sur la ligne ferroviaire existante entre le Sud de Montpellier et Perpignan,
 - Puis « à terme », la réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle entre le Sud de Montpellier et Perpignan, la libération de capacité fret lors de la mise en service de la ligne nouvelle jusqu'à Marseille et l'éventuel prolongement vers Nice, et enfin la réalisation de chantier de transport combiné sur le pourtour méditerranéen (Perpignan, Sète, Avignon, Marseille-Canet, Fos et éventuellement Narbonne, Cavaillon et Grans-Miramas.).
- 3 : « La stratégie globale de réponse aux perspectives de forte dégradation du niveau de service des autoroutes de la vallée du Rhône » Favorisant le transit Europe du Nord – Europe du Sud, une approche multimodale sera réalisée pour utiliser de manière optimale cet axe et ces parallèles. Un débat public sera mené.
- 4 : « l'accès au territoire des Alpes du Sud » comporte deux axes de travail. Le premier vise à améliorer la liaison Nord-Sud Grenoble – Sisteron en aménageant progressivement la RN 75 à 2*2 voies concédée. Le second intéresse directement les liaisons Est-Ouest entre la « région Provence-Alpes-Côtes d'Azur et l'Italie ». En complément aux études et travaux inscrits au Contrat de Plan Etat-Région des déviations relatives à la RN 94 et du tunnel sous le Montgenèvre, le principe a été arrêté d'une liaison Sisteron-LA Bâtie-Neuve à 2*2 voies dénivelée et concédée afin d'améliorer les déplacements

utilisant mieux l'existant et aménageant progressivement des sections de lignes à grandes vitesses.

- « Les liaisons transversales : intégration de la façade atlantique et du Massif central dans les grands courants d'échanges européens »² Parmi les liaisons traitées, deux intéressent les liaisons Est – Ouest de niveau 2. :
 - En 2007, la liaison Bordeaux – Clermont-Ferrand – Lyon est déjà bien avancée. IL s'agit de l'A89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand sera achevée.
 - Un programme Inter-régionale poursuit l'aménagement progressif en 2*2 voies de la RN 88, entre Toulouse et Lyon.

Au final parmi les 14 projets,

3 intéressent renforcer directement l'arc méditerranéen. Cependant, si le projet n°10, le tronçon de Barcelone Montpellier va apporter énormément à la constitution d'un arc ferroviaire rapide, il faut noter qu'il ne sera réellement achevé que sur le prochain schéma de services (Perpignan – Montpellier en site rapide). Des avancées importantes du passage des Pyrénées de manière multimodal, des projets intéressants émergent mais semblent, pour la plus part, très peu avancés. Le projet 4 concernant les Alpes du Sud permet le développement d'axes routiers évitant le littoral et incitera aux échanges entre les Hautes Alpes et l'Italie, cependant la problématique ferroviaire entre Marseille, Nice et Gênes n'est pas abordée. Le projet n°1, renforcera les échanges nord Europe avec le sud mais permettra-t-elle de meilleure performance avec les transits intra-arc ? L'ensemble de ces projets organise une partie de l'espace méditerranéen, mais toujours en fragments selon des logiques Nord-Sud..

3 autres projets intéressent les liaisons transversales de deuxième niveau. Le projet n°6 réalise le Lyon-Turin, qui permettra d'effectuer un report modal dans les transits alpins. L'Arc méditerranéen peut-il tirer profit de ce tracé, une marginalisation des territoires entre Toulon et Gênes risque de se réaliser.. Le projet n°11 timide peut apporter beaucoup à la liaison transversale de Bordeaux à Nice, cependant ce projet a été ajouté rapidement dans le schéma de services, et les objectifs semblent plus aller dans le raccordement de Toulouse à Paris. Le projet 13 peut apporter aux liaisons Est Ouest de second niveau, sachant qu'il est en route depuis longtemps.

1 projet vise à améliorer l'accès de l'arc au Nord Europe. Le projet trois vise à réétudier la connexion de l'arc méditerranéen à au Nord de l'Europe. Le projet est de l'ordre du report modal et d'itinéraires pour repousser l'agrandissement de l'autoroute A7.

Finalement, ces projets organiseront que partiellement les échanges Est-Ouest : la problématique des Pyrénées semblent être bien considérées pour le ferroviaire, de Barcelona à Nîmes les projets se réaliseront par étapes. Le schéma de services ne traite pas de l'intégration de la ligne espagnole à l'aire Marseillaise, il n'envisage pas l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Marseille –Toulon – Nice et Gênes. Ces deux derniers sont toujours séparés par une mono-voie. Les projets vont plus dans le sens de rattraper le retard du ferroutage entre le Nord et le Sud de la France. Et le projet Lyon - Turin ne risque-t-il pas de marginaliser l'espace Marseille – Gênes ?

B. En Italie

Le chapitre 8 du Piano Generali dei Trasporti, PGT, présente les choix stratégiques de la politique des transports. Dans un premier temps les grands choix stratégiques sont présentés sans hiérarchie³ :

- La priorité sera portée aux problèmes intermodaux, dans les nœuds intermodaux et dans la réalisation de contournement urbain ferroviaires et routier, et également la connexion des ports et des aéroports.
- Etude des potentialités de transport ferroviaire au travers l'Arc alpin ainsi que les connexions avec les principaux ports du Nord italien.

² ssctmp52

³ Capitolo 8 « Le infrastrutture di interesse nazionale » in PGT 2000, capitolo 8 – page 4

- La création d'itinéraires homogènes séparant les trajets de longues distances et de courtes distance, ce qui implique l'étude d'une ligne ferroviaire rapide et des interventions sur des routes d'intérêt nationale.
- Développer des itinéraires aptes à transporter par train les conteneurs (Gioia Taura, Taranto, Genova Trieste) par une autoroute ferroviaire Nord-Sud, puis pour franchir les alpes. Réaliser une étude de possibilité de réalisation d'une plate forme intermodal route-ferroviaire dans le Mezzogiorno.
- Réalisation de deux lignes ferroviaires suivant le « Corridoio Adriatico »
- Renforcer les quatre corridors Est-Ouest ferroviaires et ou ou routiers entre Toscana/Lazio-Umbria et Marche, Lazio/Campania-Molise, Campania-Puglia et Calabria-Basilicata-Puglia.
- Développement et intégration d'un système global portuaire et aéroportuaire de niveau national et aéroportuaire en augmentant le trafic, éventuellement en le spécialisant en augmentant les fréquences de liaisons. Sont inclus le Cabotage (Ro – Ro).

Les efforts financiers se tournent largement vers le ferroviaire à hauteur de 102 460 Mdl contre 60 000 Mdl vers le routier. Sur les 39 projets routiers inscrits au PGT présentés sur la carte ci-contre, 27 projets, dont 10 en agglomération, ont été retenus comme par le gouvernement comme « interventions prioritaires ».⁴ Mis à par les projets concernant les « conurbazioni territoriali », 8 projets sur les 17 considérés concernent directement l'arc méditerranéen de niveau 1, soit 59,7% des investissements considérés (26 335 Mld pour un total de 44 099 Mld). 8 autres projets concernent des pénétrantes, et 1 projet les échanges de l'arc méditerranéen de niveau 2.

Mis à part les projets liés aux « nodi », les nombreux projets ferroviaires inscrits au PGT concernent à hauteur de 95,8% des investissements, dont 51,7% pour l'arc méditerranéen de niveau 1.

| ferroviaire | Arc méd. N1 | Arc méd. N2 | Pénétrante | Nord - Sud |
|--------------------|-------------|-------------|------------|------------|
| Investissement Mld | 49 370 | 20 880 | 4 840 | 16 420 |
| Part (autre = 4%) | 51,5% | 21,9% | 5% | 17,5% |

Sur les 19 grandes opérations à court terme du « Quadro delle grandi opere strategiche » qui ont débutées lors du plan triennal 2002 – 2004⁵ trois concernent des « noddi » sont exclues de l'analyse. Une majeure partie des projets concerne l'arc méditerranéen 5 projets de niveau 1, 4 de niveau 2. 4 Projets répondent à une logique Nord – Sud et 1 assure la pénétrante. A noter que parmi ces 19 projets, le développement du Mezzogiorno absorbe 47,8 %.

L'ensemble de ces projets sont listés selon nos critères et les termes de réalisations :

- Les connexions des alpes
 - En liaison Est-Ouest – transversales niveau 1 et 2 : Entre la France - l'Italie – ex-Yougoslavie
 - **Axe Méditerranéen (niveau 1) : (Nice) - Ventimiglia – Genova – Milano**
A court et moyen terme, le doublement des voies ferroviaires pour l'accès à la France par Nice entre Ventimiglia – Genova – Milano (Novara) -6- (2p).*
 - **Axe Alpes – ex - Yougoslavie (niveau 2) : (Lyon) – Fréjus – Modane – Milano – Axe Padanno**
Tout d'abord, à court terme l'amélioration du tunnel routier du Fréjus -1- et la construction du site ferroviaire rapide suivant l'Axe Padano -4-.
Ensuite, à moyen terme et à terme, la construction du tunnel ferroviaire de Modane et de ces voies rapides d'accès à l'horizon 2010, réaménagement de la voie Torino-Modane et du contournement de Turino, ainsi que l'amélioration de l'axe routier Torino-Milano (3) (1p).
Enfin, à terme, une étude sur l'amélioration de l'axe ferroviaire Aosta-Martini.

⁴ Capitolo 8 « Le infrastrutture di intersse nazionale » in PGT 2000, capitolo 8 – page 34 et 35

⁵ legge obiettivo, conferenza stampa 1° programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, impostazione previsionale di cassa per il triennio 2002-2004, CIPE – 21 dicembre 2001.

Tout d'abord, amélioration de l'axe routier sur Padano (Brescia-Bergamo e Passage du Maître) -5-.

Ensuite, à moyen terme, amélioration de la ligne ferroviaire Milano-Venezia-Trieste-Lubiane en quadruplant le tronçon Milano-Venezia et amélioration de l'itinéraire Medio Padano. Puis entre l'Italie et l'Ex-Yougoslavie, la poursuite du doublement de l'axe ferroviaire entre Pontebba et la frontière. (2p)

Enfin, à terme, la poursuite de l'amélioration de l'axe padano en quadruplant l'axe ferroviaire de Venezia-trieste

○ **En connexion Nord Europe - Sud Europe :**

▪ **Axe Italie – Allemagne : Tunnel de Brennero**

Tout d'abord, la construction du tunnel ferroviaire de Brennero -3- pour une ouverture à l'horizon 2010, ainsi que l'amélioration de l'axe de liaison entre le tunnel et la Mer Tyrrhénienne (TIBRE) -7-. D'autre part, à court terme, amélioration de l'axe autoroutier TIBRE -8-.

Ensuite, l'amélioration des itinéraires du Tunnel du Brennero à l'Adriatique (ABRE) et doublement de la voie Verona – Bologna. (1P).

Enfin, à moyen terme et à terme, poursuite des programmes tunnel, TIBRE et ABRE.

▪ **Axe Italie – Suisse : Tunnel de Sempione**

Tout d'abord, la construction du tunnel ferroviaire de Sempione -2- et de ces lignes d'accès.

Ensuite, à moyen terme, la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire d'accès aux tunnels du Gottardo et du Loetcheberg. L'amélioration des voies reliant le port de Gênes au tunnel de Sempione et du Gottardo et à l'accès au Nord de Milano. (2P)

• **« Les longitudinales » - Liaison Est – Ouest**

○ **En liaison Nord-Sud-Arc – niveau 1 - Interventions sur l'axe « Tyrrhénien »**

▪ **Sur le réseau ferroviaire, amélioration de l'axe Genova-Roma-Napoli-Battigia-Reggiocalabria-Messina-Palermo e Messina-Catania-Siracusa :**

Tout d'abord, à court terme, amélioration de la partie Sud de la ligne entre Salerno-Reggiocalabria-Palermo /Catania-Siracusa-Gela.

Ensuite, à moyen terme, amélioration de Pisa-Livorno Battipaglia-Reggiocalabria, quadruplement de Napoli-Salerno-Siracusa, doublement de Catania-Messina-Palermo-Messina.

Enfin, à terme, amélioration de l'axe Roma- Cassino-Cancello-Nocera et du doublement de voie entre Messina-Palermo et Messina-Catania et du doublement de voies de la ligne Catania-Siracusa

▪ **Sur le réseau routier,**

Tout d'abord, modernisation de l'autoroute entre Cecina-Civitavecchia -12-, au Nord de Rome, et amélioration de la route entre Salerno-Reggiocalabria-Messina-Palermo (31, 44) /Catania -16-, ainsi que le pont sur le détroit de Messina -18-.

Ensuite, poursuite de l'amélioration des axes Rosignano-Grosseto-Civitavecchia (16), Messina-Palermo (44) et Messina-Siracusa-Gela (42, 45) en Sicile, ainsi que Cagliari-Sassari (43) en Sardaigne.

○ **En liaison Nord-Sud-Arc – niveau 1,5 - Interventions sur l'axe « de la dorsale »**

▪ **A moyen terme, quadruplement de la « dorsale » ferroviaire Torino-Milano-Roma-Napoli, et complétion de l'axe routier Roma-Venezia : Bologna-Firenze (5) et (23),**

○ **En liaison Nord-Sud-Arc – niveau 2 - Interventions sur l'axe « Adriatique »**

▪ **A moyen terme, amélioration de l'axe ferroviaire Venezia-Bologna-Rimini-Bari-Taranto-Lecce**

- **En liaison Nord-Sud – niveau 2 – Rome-Venezia**
 - Tout d'abord, à court terme, amélioration de l'axe ferroviaire Ravena – Venezia -10-.
 - A moyen terme, poursuite de l'amélioration de l'axe ferroviaire Rome-Orte-StSepulcro-Rimini-Ravenna-Venezia
- Les transversales
 - **En liaison Est-Ouest-pénétrante**
 - Tout d'abord, à court terme, renforcement du Quadrilatère Umbria-Marche -11-
 - A Moyen terme, Au centre, Amélioration des itinéraires ferroviaires Roma-Ancona et Roma-Pescara, ainsi que l'amélioration des axes routiers Lazio-Abruzzo (25), Toscana-Umbria-Marche (15,22), et Lazio-Molise (33)
 - Poursuite du programme à terme, pour le prochaine PGT, Roma-Ancona : poursuite du programme du doublement de voies ferroviaires.
 - **En liaison Est-Ouest-périphéries**
 - A moyen terme, intervention sur les axes ferroviaires Battipaglia-Potenza-Metaponton et Reggio Calabria-Gioia Tauro-Sibari-Taranto, et sur les axes routiers Sicilia-Calabria-Puglia avec Spezzano-Sibari-Taranto (36, 38, 39, 21)

Au final parmi les projets,

Compte tenu de la configuration géographique, les projets italiens participent directement à la constitution de l'arc. Si à la première lecture, les principaux projets semblent s'orienter à la connexion de l'Italie au centre de l'Europe, et répondent donc à des logiques Nord - Sud (Brennero, Suisse, Modane et Turin), les sommes investies nous montrent que les financements sont beaucoup plus diffus, et que les plus importants investissements concernent la formation de l'arc méditerranéen de niveau 1 et 1,5. Cependant cette analyse est à relativiser parce que les investissements très élevés que demande la construction des tunnels s'inscrivent dans la durée.

Du point de vu ferroviaire, un gros effort d'investissement pour connecter l'Italie au centre de l'Europe via les Alpes s'est entrepris. Les lignes à grande vitesse vont parcourir l'Italie depuis le tunnel de Modane (France) jusqu'à la frontière de l'ex - Yougoslavie, et depuis le tunnel de Brennero (Allemagne) jusqu'à Roma et Napoli. Au regard de l'arc méditerranéen ces projets vont permettre la structuration de l'arc, surtout que le raccordement de Genova va être amélioré vers Milan permettant une connexion à la ligne grande vitesse. Mais les investissements se concentrent sur l'axe Milano – Roma de niveau 1,5 par Firenze au détriment de l'axe méditerranéen de niveau 1 Genova – Roma qui risque de se marginaliser. Cependant, l'accès à la France par l'axe Ventimiglia – Genova sera amélioré à court et à moyen terme avec le doublement des voies qui était attendu depuis longtemps pour fluidifier le transit entre Nice et Genova (niveau 1) et les voies de niveau 1 Napoli – Reggio di Calabria sont également améliorées.

L'Italie marque la priorité de la connexion ferroviaire, des ports et des aéroports au territoire, et de nombreux projets le matérialisent du Nord comme au Sud (Genova, Napoli, Gioia Tauro). A l'opposé des autres pays, le gouvernement marque le pas en matière d'organisation du trafic maritime, notamment dans le Ro-Ro).

C. En Espagne

Le ferroviaire 6,8 billones de pesetas de inversion

L'effort de financement s'oriente massivement vers le ferroviaire, où 6,8 billones de pesetas sont investis contre 3,3 pour la construction de nouvelles routes à haut débit.⁶

⁶ Una red de carreteras de Gran capacidad para el siglo XXI, plan de vias de gran capacidad, infraestructuras carreteras 2000-2007, Ministerio del fomento

Parmi les 5 principaux critères du Plan de Infraestructuras Ferroviarias 2000-2007, deux concernent directement l'arc méditerranéen⁷ :

- Réduire à 4 heures de temps de trajet entre les capitales de régions et Madrid et à 6 heures de Barcelona, par la création de voies rapides et la rénovation de 60% des voies classiques.
- Amener le trafic ferroviaires à 30% du trafic, en le rendant compétitif face à l'avion et à la route.

La stratégie de développement de l'« Alta Velocida » a été définies selon la construction de corridors⁸ : le corridor Nord - Nord-Ouest, le corridor Extremadura, le comidor de l'Andalucia, le corridor Madrid-Levante y Mediterraneo et le corridor Nord - Nord-Est. La carte présente le réseau à voies rapides prévues à terme. La seconde carte présentée par le Programme d'infraestructuras montre l'état d'avancement des travaux des lignes rapides au 30 Avril 2001. Le spot de présentation des transports affichent également clairement la stratégie de développer un réseau en étoile autour de Madrid :

- l'axe Nord-Sud / EW de niveau 2 - France - Barcelona - Madrid - Séville
tout d'abord, déjà mis en service, la ligne de Madrid vers Séville
ensuite, à court terme, en travaux, la ligne de Madrid à Barcelona
- l'axe Nord-Sud / EW de niveau 1 - France - Barcelona - Valencia - Alicante - Almeria - Portugal
tout d'abord, déjà mis en service, un tronçon de la ligne Barcelona-Valencia entre Vandellos à Las Palmas, un tronçon au Nord à proximité de Valencia,
ensuite, à court terme, en travaux, le raccordement de Las Palmas à Valencia, soit une ligne continue de Barcelona à Valencia
ensuite, à moyen terme, le raccordement de Valencia à Albacate au Sud
enfin, à terme, poursuite de ligne jusqu'à Alméria, soit une ligne continue de Barcelona à Almeria.

La ligne de niveau 1 ne sera terminée qu'à terme et stoppera « en cul de sac » à Alméria, le Plan ne prévoit pas l'horizon 2010 de raccordement au détroit de Gibraltar et d'accès Sud à la ligne Malaga-Madrid. LE schéma ne prévoit pas non plus d'accès au Portugal par l'extrême Sud.

- l'axe EW pénétrante Méditerranée - Madrid
A terme, deux lignes permettront de rejoindre Madrid de Alicante via Albacte (partiellement réalisée) et de Valencia directement.
- l'axe EW pénétrante Madrid - Atlantique
 - A terme, par le Nord via Vallaglid, s'assurera la connexion Atlantique avec la France par St-Sebastian. Bilbao, Santander et Oviedo seront desservies par une voie respective les reliant à Madrid via Vallaglid.
 - A terme, par le Nord via Zamora, seront desservis les villes atlantiques ainsi qu'une connexion Nord du Portugal
 - A terme, par le Sud, via Çaceres sera desservi le Portugal

A l'horizon 2010, les principaux projets routiers concernent l'espace méditerranéen, notamment à l'extrême Sud du pays, et la côte atlantique (côte cantabrique). Les projets les plus importants concernant l'arc méditerranéen : le programme routier 2000-2010 prévoit la construction d'environ 5000 km de routes pour 2,6 billions de pesetas pour assurer le passage de 8000 km de route actuellement à 13000 en 2010. Parmi les 40 projets, nous avons analysés 23 projets de plus de 100 kilomètres. Ils totalisent 3558 km de voies dont 2291, soit 64,4% de la construction des nouvelles voies réparties sur 13 projets intéressent l'arc méditerranéen : la plupart des investissements concernent l'axe Est-Ouest extrême Sud - Portugal et Murcia - Ciudad Real-Badajoz - Portugal :

- Accès au Pyrénées
 - Au Nord, L'accès à la France par les différents cols (Puymorens, Navarra, Somport, Viella)

⁷ « Infraestructuras Ferroviarias », page2, Ministerio del Fomento

⁸ Decreto 1191/2000, de 23 junio, e Directiva 96/48/CE de Consejo

« Descripción Inversiones del Programa de Infraestructura del Transporte Ferroviario », page1, Ministerio del Fomento

- Axe Huesca-Pamplona, et Logrono-Pamplona
- Axe EW de niveau 1
 - L'axe méditerranéen avec un parcours de 246 km
- Axe EW de niveau 2 sp-p
 - Au Sud, Les axes Font de la Higuera (A3)-Murcia et Ciudad Real-Badajoz pour traverser au Portugal par Zamora en niveau 2
- Axe EW de niveau 1 – périphéries
 - Connexion du Portugal par Sevilla
 - De nombreux projets concernant le sud du pays en liaison Est-Ouest. La transversal de la cataluna, Cordoba-An,tequera, del Duero,

Au final parmi les projets,

Si le développement des lignes à grande vitesse s'inscrit dans une logique Nord – Sud, les priorités montrent une étoile autour de Madrid. Cette orientation à partir de la capitale est claire. L'axe Nord – Sud permet une desserte partielle d'un arc méditerranéen élargi de niveau 2 performante à court terme entre Barcelona et Séville, à long terme entre Perpignan vers le détroit de Gibraltar. Cependant cette ligne est via Madrid, et la ligne de niveau 14 sera prête à court terme entre Barcelona et Valence, à long terme entre Perpignan et Almeria. Mais des ruptures subsistent sur cette ligne, où il n'y a pas de connexion prévue entre Murcia et Andalousia. Les connexions de l'arc méditerranéen ne font donc pas parties des premières priorités. Cependant le réseau est partiellement opérationnel, et profitera à la structuration de l'arc.

La construction des nouvelles routes concerne beaucoup de réseaux en méditerranée, principalement les transversales desservant le Portugal notamment l'axe Est-Ouest extrême Sud – Portugal et Murcia – Ciudad Real-Badajoz – Portugal, mais également beaucoup de projet se portent vers les routes atlantiques dont la route cantabrique. Les traversées pyrénéennes sont aussi concernées. Cependant les projets analysés montre que l'investissement se portent vers la méditerranée à hauteur de 64%. L'amélioration des réseaux se fera principalement au Sud.

L'étude du « El programa de autopista de paje 2° fase » adopté par le gouvernement concernant 769 km de création d'autoroute à péage. 137 km concernent directement l'itinéraire EW NS de la méditerranéen de niveau 1 et la desserte des périphéries (malaga). Indirectement, des axes de niveau 2 EW NS de Madrid – Toledo – Ciudad Real (environ 300km).

ANNEXE 3

L'Analyse des « pistes d'actions souhaitées » d'INTERREG III – MEDOC Transport Analyse projets d'INTERREG III – MEDOC Transport

1 Analyse des pistes d'actions souhaitées » d'INTERREG III – MEDOC Transport

C'est pour cela que « les pistes d'actions souhaitées » d'INTERREG III sont analysées par mesure :

Mesure 3.1

La mesure 1 attend six lignes de pistes d'actions. Sur les six, quatre ont trait à la prise de connaissance de problématiques ou de sensibilisation. Parmi elle deux ont pour objet d'étudier les problématiques:

- **L'identification des goulots d'étranglement et l'étude des solutions** pour les atténuer ou les faire disparaître.
- **La prise en compte des problématiques spécifiques des îles** par l'extension des pratiques ayant fait leurs preuves en matière de continuité territoriale dans les domaines maritimes comme aérien, de définition du service public et de la maîtrise de sa mise en œuvre.

Les deux autres sont une mise en réseau des résultats des observations

- **Mise en débat continu des problématiques de transport**, à partir des résultats des observations, pour définir et partager des stratégies communes sur le système plurimodal des transports dans le sud de l'Europe.
- **Promouvoir la coopération transnationale pour coordonner les systèmes de transport et rationaliser l'investissement** en évitant les superpositions et les duplications.
- **Augmenter le niveau de sécurité** des passagers et des marchandises sur les réseaux (accidents, risques naturels, actes de malveillance, ...) **en favorisant les échanges d'information et d'expérience au niveau transnational.**

Les deux restantes attendent des opérations concrètes :

- **Améliorer les niveaux de desserte offerts par les nœuds de transport** (ports, aéroports, plates-formes multimodales, gares) et **contribuer à la réduction des points critiques existants** dans les liaisons avec les réseaux de transport secondaire et principal.
- **Augmenter le niveau de sécurité** des passagers et des marchandises sur les réseaux (accidents, risques naturels, actes de malveillance, ...) **en recourant aux technologies modernes**

Mesure 3.2

Deux sous mesures sont distinguées. La promotion d'un transport et d'une mobilité durable proposent quatre axes basés sur les expérimentations, les échanges d'expériences et la sensibilisation :

- **L'expérimentation** visant à développer où cela est possible des moyens de substitution au transport routier.
- **L'encouragement des évaluations d'impact** sur l'environnement des projets relatifs aux transports et l'adoption d'indicateurs communs.
- **La promotion de l'adoption " d'Agendas 21 locaux "** incluant des objectifs de développement durable du système des transports.
- **La promotion des échanges d'expérience** et les projets communs pour réduire les effets négatifs des transports urbains et interurbains sur l'environnement.

La facilitation de toutes les solutions favorisant l'intermodalité et l'amélioration des services logistiques proposent quatre pistes d'actions concrètes:

- **Actions visant à une utilisation correcte des corridors multimodaux** pour améliorer les liaisons interrégionales Est – Ouest.

- **Le développement de l'intermodalité terre-air et terre- mer et le transport combiné route-rail** à travers une meilleure organisation du système, en particulier au niveau des nœuds d'échange, en ayant recours à la télématique et aux renseignements aux usagers.
- **Le développement de la complémentarité des aéroports dans une vision intégrée et interconnectée** et en lien avec le territoire environnant.
- **Le développement de la logistique en rationalisant le transport des marchandises**, routier comme ferroviaire, en recourant à l'intermodalité et en améliorant l'interopérabilité du réseau ferroviaire.

Mesure 3.3

La mesure 3 propose de mener des études, des « projets pilotes » et des expérimentations pour développer et intégrer le transport maritime. Elles visent à rendre organiser et à rendre plus compétitifs le mode maritime :

- **Développer le transport maritime à courte distance** soit pour augmenter l'accessibilité des régions périphériques et insulaires soit comme mode alternatif de transport aux modes terrestres.
- **Introduire le transport maritime dans l'organisation de solutions multimodales** pour assurer le transport de porte à porte en mettant en relation les différentes composantes du système : chargeurs, opérateurs portuaires, transporteurs terrestres, fluviaux et maritimes.
- **Généraliser l'application des techniques d'informatisation** du secteur portuaire pour la communication et pour l'information entre opérateurs du secteur ainsi qu'entre ceux-ci et les usagers.
- **Augmenter la sûreté de la navigation et des navires**, pour la protection des vies humaines et des cargaisons et pour la protection de l'environnement marin par la mise en place de moyens d'observation et leur mise en réseau.
- **Favoriser l'accroissement de la productivité et de la compétitivité** des installations portuaires du bassin de la Méditerranée dans une optique de réseau.

Mesure 3.4

La mesure 4 propose de mener des études, des « projets pilotes » et des échanges d'expériences pour développer les nouvelles technologies.

Etude des problématiques :

- **Réalisation d'un état des lieux des infrastructures**, des stratégies des opérateurs et analyser la demande ;

Deux actions concrètes:

- **Création et équipement de télé-centres ;**
- **Définition des cadre de référence destinés à inciter les investisseurs** (opérateurs de télécommunication et constructeurs d'équipement) à mieux prendre en compte dans leurs politiques d'investissements les aspects de compétitivité globale du territoire, notamment dans les zones les moins peuplées ou insulaires Harmoniser les Systèmes d'Information Géographiques

Deux autres types d'actions visent à promouvoir l'utilisation des technologies:

- **Encourager l'utilisation de la télématique** sur les thèmes liés aux transports pour la constitution de réseaux informatisés ;
- **Favoriser l'utilisation des technologies de l'information** pour améliorer le service offert par les transports et rationaliser l'utilisation des infrastructures.

2 Analyse projets d'INTERREG III – MEDOC Transport

Sur les 29 projets de l'axe transports sous INTERREG III B MEDOC, 26 sont analysés²⁹ :

Etudes des problématiques (3) :

²⁹ Les projets suivant n'ont pas pu être analysés : mesure 4- « Système de l'information et gestion des trafics des corridors de transports à haute demande touristique » ; mesure 4- Aide à la conception de réseaux ; mesure 2- « trammed ».

- **Le développement de l'intermodalité terre-air et terre-mer et le transport combiné route-rail** à travers une meilleure organisation du système, en particulier au niveau des nœuds d'échange, en ayant recours à la télématique et aux renseignements aux usagers.
- **Le développement de la complémentarité des aéroports dans une vision intégrée et interconnectée** et en lien avec le territoire environnant.
- **Le développement de la logistique en rationalisant le transport des marchandises**, routier comme ferroviaire, en recourant à l'intermodalité et en améliorant l'interopérabilité du réseau ferroviaire.

Mesure 3.3

La mesure 3 propose de mener des études, des « projets pilotes » et des expérimentations pour développer et intégrer le transport maritime. Elles visent à rendre organiser et à rendre plus compétitifs le mode maritime :

- **Développer le transport maritime à courte distance** soit pour augmenter l'accessibilité des régions périphériques et insulaires soit comme mode alternatif de transport aux modes terrestres.
- **Introduire le transport maritime dans l'organisation de solutions multimodales** pour assurer le transport de porte à porte en mettant en relation les différentes composantes du système : chargeurs, opérateurs portuaires, transporteurs terrestres, fluviaux et maritimes.
- **Généraliser l'application des techniques d'informatisation** du secteur portuaire pour la communication et pour l'information entre opérateurs du secteur ainsi qu'entre ceux-ci et les usagers.
- **Augmenter la sûreté de la navigation et des navires**, pour la protection des vies humaines et des cargaisons et pour la protection de l'environnement marin par la mise en place de moyens d'observation et leur mise en réseau.
- **Favoriser l'accroissement de la productivité et de la compétitivité** des installations portuaires du bassin de la Méditerranée dans une optique de réseau.

Mesure 3.4

La mesure 4 propose de mener des études, des « projets pilotes » et des échanges d'expériences pour développer les nouvelles technologies.

Etude des problématiques :

- **Réalisation d'un état des lieux des infrastructures**, des stratégies des opérateurs et analyser la demande ;

Deux actions concrètes:

- **Création et équipement de télé-centres ;**
- **Définition des cadre de référence destinés à inciter les investisseurs** (opérateurs de télécommunication et constructeurs d'équipement) à mieux prendre en compte dans leurs politiques d'investissements les aspects de compétitivité globale du territoire, notamment dans les zones les moins peuplées ou insulaires Harmoniser les Systèmes d'Information Géographiques

Deux autres types d'actions visent à promouvoir l'utilisation des technologies:

- **Encourager l'utilisation de la télématique** sur les thèmes liés aux transports pour la constitution de réseaux informatisés ;
- **Favoriser l'utilisation des technologies de l'information** pour améliorer le service offert par les transports et rationaliser l'utilisation des infrastructures.

2 Analyse projets d'INTERREG III – MEDOC Transport

Sur les 29 projets de l'axe transports sous INTERREG III B MEDOC, 26 sont analysés²⁹ :

Etudes des problématiques (3) :

²⁹ Les projets suivant n'ont pas pu être analysés : mesure 4- « Système de l'information et gestion des trafics des corridors de transports à haute demande touristique » ; mesure 4- Aide à la conception de réseaux ; mesure 2- « trammed ».

1- « Accessibilita' II », suite à « accessibilita » d'INTERREG II, lance de nouvelles études de la gestion des systèmes de transports régionaux pour garantir l'intermodalité et l'accessibilité des services et l'organisation des flux de passagers et marchandises.

1- Définition d'un modèle de l'offre et de la demande de mobilité passager et marchandises, pour simuler un rééquilibrage des modes de transports.

2- « Tran-sit Arco » étudie un Réseau européen d'aires logistiques et les opportunités de services pour le transport intermodal de l'arc latin

Création de structures ou de services permanents, mise en réseau (5) :

3- Création d'un système de réservation pour les escales des croisières en méditerranée.

3- « Etablissement d'une chaîne de surveillance maritime et des couvertures radios »

3- « Port Net Med Plus », initie encore plus de coopérations entre les acteurs publics et privés, il met également en place des actions concrètes (observatoires...)

4- « Agenzia », crée un observatoire de l'offre et de la demande de transport en méditerranée et réalise des expérimentations sur l'espace méditerranéen.

4- Modèle de gestion des transports urbain en aires métropolitaines basé sur la société de l'information, étude du modèle et création d'un centre de gestion du trafic.

Expérimentation – Projet pilote (10)

- 1- « CCTM – Système de Contrôle Centralisé du Trafic Maritime », suite à Port Net Med, **expérimente un système intégré de gestion du trafic maritime entre la Sardaigne, la Corse, les Baléares.**
- 2- « Cit-Sacoba, Corridor Intermodal de Transports à travers la Sardaigne, la Corse et les Baléares », est un **projet pilote** pour le développement du tourisme et la mise en place d'un transport de marchandises intermodal. Après la définition des corridors prioritaires, gestion réalisation des infrastructures nécessaires.
- 2- « Intermodal », **étudie et réalise un projet pilote** pour promouvoir l'intégration modale des réseaux de transports à travers le développement et la valorisation des ports à l'échelle euro-méditerranéenne.
- 2- « City Ports » **étudie et réalise un projet pilote** pour définir une méthodologie pour guider la réorganisation des transports de marchandises à proximité des centres urbains.
- 3- « **Expérimentation** d'une ligne de cabotage maritime » entre Algésiras, Valencia, Barcelona, Sète, Marseille, Livourne et Gênes. (suite à Port Net Med).
- 3- « Cabotage et navigation rapide en Méditerranée », **étude de faisabilité** en vue de réaliser un **projet pilote**.
- 1- **Opération pilote** pour utiliser la sécurité comme moyen de développement des transports et de la communication.
- 2- « BiciTrenoBici », est un **projet pilote** en Corse, en Provence en Toscana et en Sardaigne, pour développer les connexions entre les transports publics et la mise à disposition gratuite de vélo sur la présentation du billet
- 4- La société de l'information appliqué au transport de voyageurs, **études et projets pilotes** ayant trait au transport de voyageur par bus et taxi (GPS) pour une amélioration des services.
- 4- « Infomobility, **développement des systèmes d'informations régionales pour l'utilisation touristique** »

Projets localisés (4) :

- 3- « Sécurisation du transport maritime », **crée d'un réseau informatique de surveillance et d'alerte** sur le risque environnemental des transports maritimes et réalise les **études de faisabilité** du volet technique. **Projet précis et faisabilité**
- 1- **Etude d'un Projet précis**, Valorisation de l'axe ferroviaire Gênes – Vintimille – Miramas notamment pour le fret.
- 1- **Etude d'un projet précis**, Amélioration de l'utilisation des voies ferroviaires en connexion avec le réseau à grande vitesse en déterminant les actions à mener sur les voies traditionnelles pour proposer de nouveaux services.
- 1- **Projet précis** Amélioration des infrastructures de bases du transport aérien, en Catalunya.

Le développement des nouvelles technologies non lié directement au transport terrestre et maritime :

- 4- « Connexion des systèmes de télécommunication régionales aux dorsales transnationales de réseaux à bande large », **réalisation d'un diagnostic** (localisation de l'offre, de la demande et des opérateurs disponibles), simplification des mesures législatives, mise en place de **projets pilotes**.
- « InterEuroMed », projet pour la coopération euro méditerranéenne de **liaison entre les universités et les institutions** de Rhône-Alpes, Cataluna et Lombardia (création d'un centre) pour développer les échanges internet des universités et développer le commerce électronique.
- 4- Réseau méditerranéen pour les femmes de la société de l'information, **créer un nouveau modèle de services** pour les femmes et le **développement** des associations.
- 4- « TolCap, Transmission En ligne entre Citoyens et Administrations Publiques », Création du modèle et réalisation de l'interface avec des **projets pilotes**.

