



**HAL**  
open science

## Le transport dans le bassin méditerranéen - L'apport des régions

Mateu Turro, Rafael Gimenez-Capdevila

► **To cite this version:**

Mateu Turro, Rafael Gimenez-Capdevila. Le transport dans le bassin méditerranéen - L'apport des régions. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1988, 17-18 | 1988, pp.231-236. 10.46298/cst.11863 . hal-04155632

**HAL Id: hal-04155632**

**<https://hal.science/hal-04155632>**

Submitted on 7 Jul 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

**Les Cahiers Scientifiques du Transport**  
pp.231-236 N<sup>os</sup> 17-18/1988  
*Prof. Mateu TURRO, Rafael GIMENEZ-  
CAPDEVILA, L'apport des régions*

## **Le transport dans le bassin méditerranéen**

### **L'apport des régions**

Prof. Mateu TURRO  
Secrétaire Général de la CITRAME  
Directeur de l'ICDT

Rafael GIMENEZ-CAPDEVILA  
Institut Català per al Desenvolupament  
del Transport

Le transport joue un rôle de premier ordre dans l'histoire, la culture et l'économie des peuples du Bassin Méditerranéen. La mer a rendu possible une grande mobilité qui est à la base de leur identité et le moteur de leur progrès. Mais dans la civilisation actuelle, même dans cette zone, le transport maritime perd son caractère dominant en faveur des transports terrestres et du transport aérien.

Le cadre des rapports entre les différentes régions du Bassin Méditerranéen doit surmonter les vieux schémas qui ont laissé un système de transport peu approprié pour les besoins du présent et pour les défis du futur. En effet, des facteurs physiques -les montagnes qui entourent le Bassin- et politiques -la centralisation des Etats à l'époque de la formation des réseaux modernes de communication- ont produit un système de transport méditerranéen inadapté aux échanges économiques de la fin du XXe siècle.

Une densité de voies de communication plus basse par rapport à l'Europe centrale et l'hétérogénéité de certains réseaux provoquent d'importants problèmes d'accessibilité dans le Bassin Méditerranéen. L'amélioration de l'accessibilité dans toutes les parties du territoire et l'intégration des différents réseaux s'affichent comme les objectifs prioritaires du développement des transports dans cette zone.

Cependant, ces objectifs ne coïncident pas toujours avec ceux des Etats qui, jusqu'à présent, n'ont pas été capables de répondre aux questions posées, tant d'infrastructures que de services de transport, dans une perspective méditerranéenne spécialement intéressante étant donné l'essor prévu des flux de trafic international suite à l'établissement du marché unique. Par contre, les autorités régionales, dotées de nouvelles compétences en matière de transport, ont relevé le défi de l'amélioration de leurs relations, visant à la prolongation spatiale de leur action dans le secteur. L'intervention régionale nécessite néanmoins d'une coordination, c'est-à-dire d'un front commun capable de s'ériger en intercoluteur des Etats et des institutions communautaires. C'est dans cette optique que le CEDRE (Centre Européen de Développement Régional) a poussé la création de la Commission Interrégionale pour les Transports dans le Bassin Méditerranéen, la CITRAME, en novembre 1985, pour canaliser la coopération des régions riveraines de la Méditerranée en matière de transports. Il s'agit de la première expérience de coopération interrégionale européenne centrée sur un seul secteur.

#### 1. Structure et organisation de la CITRAME

La CITRAME regroupe aujourd'hui près d'une quarantaine de régions méditerranéennes, riveraines et intérieures, appartenant à cinq Etats (Grèce, Yougoslavie, Italie, France et Espagne). A plus longue échéance, la Commission reste ouverte à la participation des régions non européennes de la Méditerranée.

La CITRAME se compose d'une direction politique formée par des représentants des gouvernements régionaux, d'un secrétariat général qui assume la continuité et anime les activités de la Commission et d'une sous-commission technique, chargée des aspects de définition pratique des

propositions politiques et composée de fonctionnaires mandatés par les régions. La CITRAME se réunit ~~approximativement tous les deux ans.~~

D'après les propositions du secrétaire général, ou des initiatives issues directement des régions, les délégués entendent les conclusions des études réalisées et fixent les lignes de travail à suivre par la Commission pour la période suivante.

## 2. Activités de la CITRAME

La première étape de fonctionnement de la CITRAME visait à la définition d'une problématique spécifique du transport dans le Bassin Méditerranéen, du point de vue des régions. Pour mener à terme cet objectif, le secrétariat général, avec la collaboration des régions, a entrepris le recueil d'informations pour constituer une base de données. A partir de celle-ci, une première analyse a été faite et quelques sujets prioritaires ont été dégagés. Ensuite, quelques-uns de ces sujets ont été choisis comme thèmes d'étude pour la période actuelle. Leurs résultats doivent mener à des accords de la Commission, lesquels feront l'objet d'une pression politique de la part des régions vers les institutions concernées en vue de rapprocher les actions sur les transports en Méditerranée aux besoins et aspirations des régions.

Trois études sont actuellement en cours, financées par des apports de plusieurs régions et d'institutions supra-régionales :

- zones à accessibilité insuffisante et les possibilités de pallier à leur enclavement au moyen d'une politique de liaisons interrégionales appropriée. Une attention spécifique est accordée aux problèmes dérivés de l'insularité.
- intérêt des régions méditerranéennes pour l'élargissement du réseau ferroviaire européen à grande vitesse.
- participation des régions méditerranéennes à la définition, à la mise en oeuvre et au financement des services aériens de troisième niveau.

La première étude doit aboutir à la définition et au calcul d'un indice d'accessibilité pour les zones enclavées des régions du Bassin Méditerranéen. Un tel indice pourrait éventuellement être incorporé parmi les critères de distribution des fonds (communautaires, nationaux ou régionaux) destinés au développement régional.

L'identification, par le truchement de critères objectifs, des zones à faible accessibilité, s'avère une condition préalable de toute politique régionale étant donné l'étroite relation entre accessibilité et développement des potentialités économiques.

Les études, menées avec le support de plusieurs spécialistes, ont abouti à la définition d'un indicateur, construit à partir de variables simples, qui reflète la qualité de la connexion de la région au réseau principal de communications (temps d'accès et offre de service). En ce qui

concerne les îles, le calcul de l'accessibilité est double : celui de l'île globalement considérée par rapport au continent, et celui d'une zone à l'intérieur de l'île par rapport à l'île entière.

Une autre étude vise à élaborer un document sur la base de données déjà existantes, articulées autour de l'idée d'un couloir méditerranéen de chemin de fer à grande vitesse. L'espace étudié comprend le pourtour qui s'étend dès l'Andalousie jusqu'en Sicile.

L'étude sur les possibilités d'un réseau aérien de troisième niveau en Méditerranée est co-financée par la Commission des Communautés Européennes, à travers la Direction Générale des Transports et le FEDER. Elle comprend les régions du Bassin Méditerranéen et les territoires proches, comme le Portugal.