ROTTERDAM

CODE24
CORRIDOR
DEVELOPMENT

GENOA

INTERREG IVB ENO Projet

CODE24

Corridor 24 Development Rotterdam – Genoa

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Novembre 2014

Introduction

CODE24 est une initiative stratégique participative qui s'inscrit dans le cadre du programme INTERREG IVB Europe du Nord Ouest de l'UE. L'articulation du développement économique, de l'aménagement de l'espace, de l'organisation des transports et des aspects écologiques le long du réseau central TEN-T du corridor Rhin-Alpes contribue à répondre aux enjeux de capacité et de qualité de la vie sur le corridor. Après 5 ans d'intenses travaux les partenaires du projet CODE24 présentent une stratégie commune de développement sur le Corridor Rhin-Alpes.

Pour entreprendre cette tâche, il est nécessaire de mettre en place une planification intégrée des aspects paysagers de l'habitat et du développement des transports pour cette zone à forte densité de population qui représente un axe extrêmement emprunté. L'acceptabilité du développement d'infrastructures dans toutes ces régions n'est possible que si le développement du transport marchand ne porte pas atteinte au transport régional de passagers. Comme le transport de passagers constitue le fondement des stratégies de développement de l'espace dans toute la région, la sécurité et la stimulation de ce type de transport doit être prioritaire.

La planification doit être menée en concertation avec l'ensemble des parties prenantes: autorités publiques (nationales, régionales, locales) acteurs du secteur des transports et utilisateurs. Et il faut créer des plateformes de coopération efficaces permettant de mener les activités au plan international dans ces espaces, ainsi que pour mettre en œuvre les tâches correspondantes.

Le projet CODE24 est organisé en quatre axes de travail thématiques, dont chacun comporte plusieurs actions. Les experts respectifs du partenariat ont collaboré à ces actions. La présente brochure présente les principaux résultats des travaux réalisés dans le cadre de ces actions. La production globale du projet CODE24 – la stratégie commune de développement du corridor – a été rassemblée dans une brochure séparée, téléchargeable sur www.code-24.eu.

Module de travail 1:
Développement des infrastructures et du territoire

- Système Info-Corridor
- Outil R&SET
- Évaluation collaborative
- Test Planification Wesel
- Développement des ports intérieurs
- Amélioration de l'accessibilité au réseau en y incorporant les Lignes à grande vitesse (LGV)

Module de travail 2:
Aspects environnementaux et réduction des nuisances sonores

- Gestion des mesures de compensation écologique
- Boîte à outils des planificateurs pour l'innovation en matière de protection sonore
- Flotte électrique

Module de travail 3:
Renforcement des avantages économiques régionaux

- Création, développement et études d'impacts des clusters logistiques
- Relier les ports maritimes (Gênes et Rotterdam) au hinterland
- Évaluation des coûts et des autres effets de goulet d'étranglement pour les régions
- Réseau multimodal – Nœud de Lahr

Module de travail 4:
Communication, acceptation et coopération interrégionale durable

- Communication
- Exposition itinérante
- Vers un Groupement européen de Coopération territoriale (GECT)

Système Info Corridor CIS

L'objectif premier de l'outil CIS est de fournir des informations stratégiques relatives au développement du Corridor aux partenaires du projet Interreg CODE24. Le CIS a été conçu comme un instrument interactif sur Internet basé sur GIS et destiné à l'échange d'informations. Comme tout processus complexe de planification, les informations relatives au Corridor présentent des lacunes et des zones d'ombre. Les nombreuses dynamiques et variables endogènes et exogènes qui peuvent influencer la planification et les résultats élaborés par le partenariat CODE24 peuvent aisément être préparées et présentées via le CIS. Les résumés des nombreux thèmes de la planification sont ainsi rapidement consultables par les parties intéressées. Des informations peuvent également être introduites dans le système et améliorées ou corrigées par les participants.

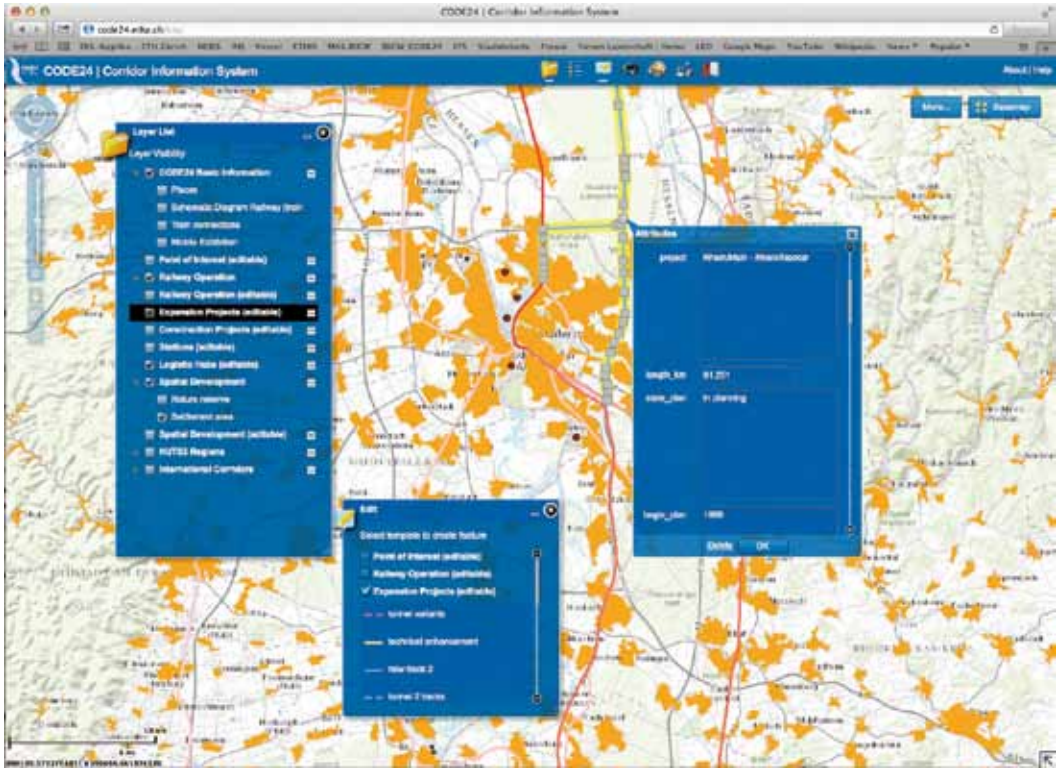

Figure 1: Corridor-Info-System code24.ethz.ch (ETH Zürich, IRL)

Les informations ci-dessous ont été compilées au cours d'ateliers, d'entretiens de groupes ciblés et de discussions entre partenaires du projet. Les questions essentielles du développement du Corridor ont été débattues au cours de 10 ateliers régionaux ayant réuni plus de 300 participants. Les informations essentielles ont été échangées et les développements régionaux y ont été étudiés et organisés. Ce processus a non seulement permis de produire un corpus de connaissances relatives au corridor, actualisées de première main, mais a également constitué une base de compréhension commune sur les principaux problèmes et sur les différentes facettes du corridor. Ainsi, le système CIS s'avère être une base essentielle de coopération transnationale pour des actions ultérieures.

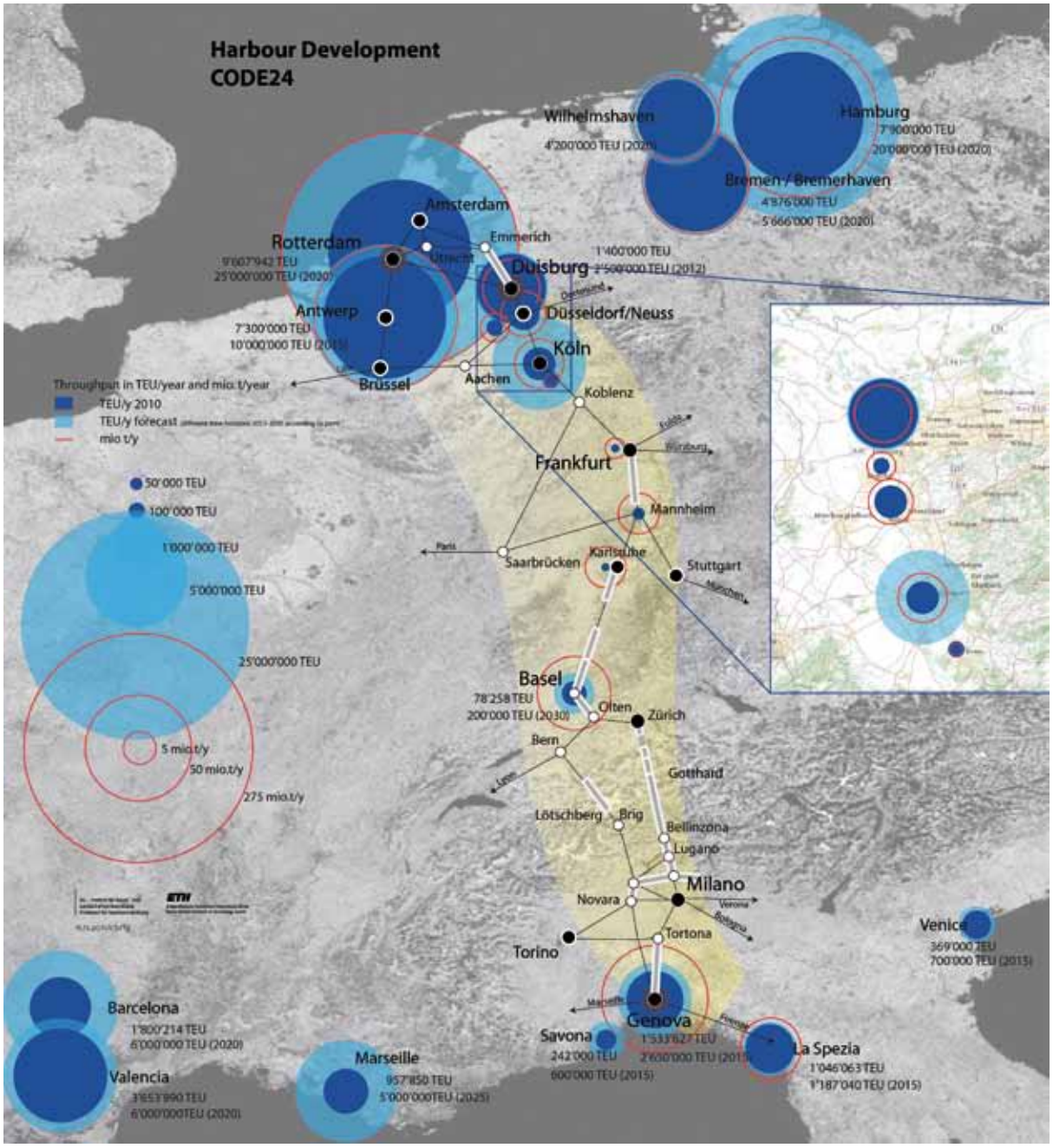

Figure 2: Mouvement des marchandises et pronostic pour les ports de la zone Code 24 (ETH Zurich, IRL)

Il convient d'encourager les participants à s'engager pour l'amélioration et le développement du CIS, en préparant et affinant les informations ainsi qu'en anticipant l'accord nécessaire dans le cadre de la définition de l'évaluation, ce qui est un pré-requis avant d'établir une stratégie de développement collaborative pour le Corridor Rhin-Alpes. Après la publication sur Internet de ces thèmes, le travail du CIS n'est pas achevé. La liste des thèmes peut encore englober les résultats du partenariat CODE24 et elle sera relayée à l'organisme qui se chargera du suivi.

Informations complémentaires:
CIS: code24.ethz.ch
Contact
Felix Günther, fguenther@ethz.ch

Outil R&SET (Railway and SET-tlement Development Dynamic Visualisation Tool)

Figure 3: Application de l'outil de visualisation INVITO

Un modèle du Corridor Rhin-Alpes reprenant les points essentiels a été élaboré. Le principal résultat de cette action avait trait à : i) la simulation de stratégies représentatives montrant les résultats attendus des importantes décisions de planification concernant les concepts opérationnels, la logistique et le développement des territoires (développé par SiTI avec ETH sur le mode de la révélation provoquant de la réflexion) ; ii) le développement d'une méthodologie d'aide à la décision combinant l'ANP (Analytic Network Process) et l'outil de visualisation INVITO, afin de comparer et de classer des stratégies alternatives identifiées ; iii) le développement d'une procédure d'évaluation en vue de structurer le processus de décision, organisé en deux phases : ateliers structurés sur la méthodologie ANP/INVITO et les évaluations collaboratives, coordonnées par les chercheurs SiTI et ETH.

La procédure d'évaluation a été appliquée afin d'analyser et de classifier des stratégies alternatives dans les études des cas suivants : un atelier interne sur la zone de Wesel, un atelier-pilote sur la zone de Bellinzona, un atelier de test pilote pour la zone de Francfort-Mannheim, un atelier opératif avec des experts de la région de Francfort-Mannheim, deux ateliers concernant l'évaluation des stratégies à mettre en place dans le Corridor Rhin-Alpes.

La coopération transnationale a été essentielle d'un point de vue à la fois théorique et pratique. Premièrement, le rapport établi entre SiTI et ETH a été central pour développer un cadre d'évaluation innovant impliquant l'ANP, INVITO et l'évaluation collaborative. Deuxièmement, les compétences spécifiques des partenaires du projet CODE24 ont

permis de structurer les stratégies alternatives qui ont été explorées en tenant compte de la multiplicité d'aspects des problèmes étudiés (c'est à dire le transport, l'environnement, l'urbanisme, l'économie et le social). Finalement, l'intervention d'experts de différent pays et horizons ayant participé aux ateliers a permis de tenir compte des caractéristiques et des problèmes spécifiques de chacune des zones analysées. Enfin, des discussions de haut niveau ont eu lieu entre scientifiques engagés, représentants locaux et experts de cinq pays d'Europe.

A partir des ateliers portant sur la zone Francfort-Mannheim, une série d'activités postérieures et indépendantes a été organisées en complément du projet CODE24. En lien avec les activités conduites sous l'Action 2, un atelier international avec l'Université de Loughborough (RU) a été organisé les 13 et 14 mai 2014 sur les Visual decision practices. Grâce à cette dernière coopération, une nouvelle ligne de recherche a pu être ouverte et d'autres activités ont été programmées, comme la participation à des projets européens.

En outre, un livre édité par les éditions Springer et de nombreux articles scientifiques ont été publiés afin de faire connaître les résultats obtenus.

Figure 4: Atelier d'évaluation sur le mode collaboratif Zurich, 2011

Informations complémentaires:

I. Lami (Ed.): Analytical Decision-Making Methods for Evaluating Sustainable Transport in European Corridors. Series: SxI - Springer for Innovation, Vol. 11

Contact

Isabella Lami, isabella.lami@polito.it

Évaluation collaborative

Une méthode innovante de coopération a été mise sur pied pour dégager une stratégie de développement commune à mener par le partenariat CODE24 concernant le Corridor Rhin-Alpes. Le partenariat du projet, dans un positionnement unanime, se penche sur les grands problèmes qui attendent le futur développement du Corridor. Le but poursuivi par cette action est d'engager les participants à évaluer ensemble la situation présente et à déterminer quels sont les principaux facteurs d'influence sur leurs régions.

Un groupe stratégique réunissant les représentants de toutes les régions et des disciplines concernées a préparé la formulation des thèmes de discussion pour l'ensemble du partenariat. Au cours de cette procédure, les possibles stratégies de développement alternatif ont été élaborées pour tout le Corridor. L'activité a été menée sous forme d'un processus d'apprentissage entre pairs, dans lequel il est demandé aux participants de partager et – de manière active – de mettre en commun leurs connaissances afin d'apprendre ensemble. Les différentes perspectives de développement des régions participantes ont été partagées, les conflits sous-jacents ont été exposés et, sur la base d'une comparaison, les possibles stratégies de développement ont été discutées.

La formulation d'une stratégie collaborative a débouché sur un processus interactif qui pourrait bénéficier des résultats de tous les modules de travail. Ceci a stimulé une discussion ouverte et intense sur le développement des territoires et des infrastructures entre les partenaires du projet et d'autres groupes d'intérêts importants le long du corridor. Le débat a eu lieu dans les différentes régions ainsi qu'au niveau européen. Ce processus par étape a permis aux participants de consolider leur position commune quant au partenariat du projet sur des thèmes à la fois spécifiques et généraux, aboutissant à la définition d'une stratégie soutenue par tous.

La stratégie commune de développement démontre d'une part qu'un partenariat transnational peut aboutir à un consensus commun par rapport à l'affectation de ressources financières restreintes et à la définition de priorités de développement sur des thèmes aussi délicats que les investissements en infrastructures et les définitions du corridor.

Par ailleurs, cette stratégie de développement peut à présent former un point de départ commun pour les activités du Groupement européen CODE24 de Coopération territoriale (GECT), qui a été établi dernièrement.

Informations complémentaires:
La stratégie collaborative de CODE24:
www.code-24.eu

Contact
Jörg Saalbach, Joerg.saalbach@vrrn.de

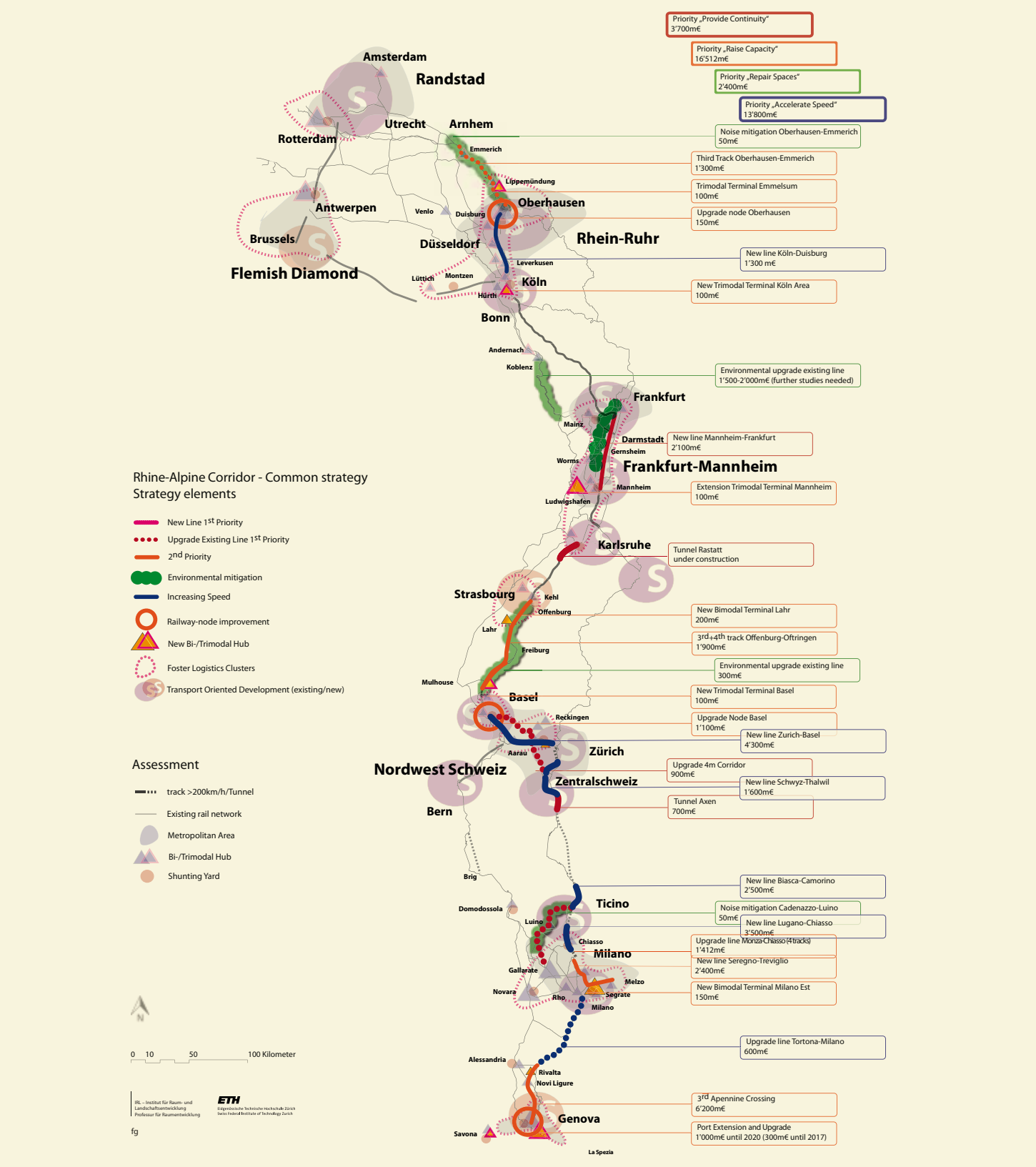

Figure 5: CODE24 – Stratégie commune

Idées Atelier Wesel

La ligne ferroviaire Oberhausen-Wesel-Emmerich sera mise à niveau à la capacité requise en tant que prolongement de la ligne néerlandaise de Betuwe. Elle recevra une troisième voie, une signalisation améliorée et d'autres aménagements visant à augmenter la vitesse maximale de circulation. Les plans d'aménagement des chemins de fer allemands ont été rejetés par la population le long de la ligne Oberhausen-Wesel-Emmerich, qui se plaint déjà des nuisances sonores et des vibrations causées par les trains de marchandises. Des protections actives et passives d'importance constitueront une large part de cet aménagement. Afin d'assurer un échange d'informations intensif entre les participants, l'association régionale de la Ruhr, en collaboration avec la région de Wesel, a organisé des ateliers Idea Workshops dans le contexte du projet Interreg CODE24 entre novembre 2010 et avril 2011. Trois équipes d'experts (comprenant une équipe d'étudiants en doctorat CODE24 issus d'universités situées sur le corridor) ont développé plusieurs solutions au cours de cette période. Une partie de l'atelier a comporté un processus de participation et une discussion intensive.

Au cours de plusieurs ateliers régionaux, des acteurs économiques du transport, de la logistique, ainsi que des représentants de la science, des chambres de commerce, des villes et des régions, de même que les opérateurs ferroviaires ont débattu des questions régionales et ont ainsi effectué un équilibrage entre les questions transnationales et les exigences locales. Les concepts qui ont été suggérés montrent qu'il est plus souhaitable de développer des mesures ajustées au cas par cas pour chaque zone. Celles-ci apporteraient des alternatives réalistes et, simultanément, montrent à l'évidence que les solutions orientées localement ont leur place à long terme et qu'elles sont durables. En outre, on estime que l'incorporation de la ligne ferroviaire dans un concept de développement de l'espace régional, qui inclut la zone de l'estuaire du Lippe, est importante, et que la planification urbaine et la planification des protections sonores devraient être intégrées. Les résultats de l'action pilote ont été représentatifs de nombreuses situations similaires le long du corridor et ont suscité un important intérêt au sein du partenariat.

Les participants des ateliers Idea concluent que les solutions innovatrices qui ont résulté de l'action doivent être mises en oeuvre. Le processus de planification formelle en cours offre l'occasion de transférer les résultats du processus de planning informel à la planification formelle.

Figure 6: Concept de développement régional (PhD-team CODE24)

Informations complémentaires:
Rapport sur les Idées Atelier Wesel
www.code-24.eu/activities/test-planning-wesel/

Contact
Frank Joneit, Joneit@rvr-online.de

Développement des ports intérieurs

De nouveaux défis se posent aux ports intérieurs. Parmi ceux-ci, les plus importants sont actuellement les problèmes de place, les restrictions touchant les horaires, le bruit ou les poussières. On peut s'attendre à un accroissement important des flux de fret, particulièrement les conteneurs, sur le corridor rhénan dans les dix prochaines années. Pour pouvoir faire face aux volumes attendus dans les ports, il faudra prévoir dans ceux-ci des capacités suffisantes de manutention et d'espace logistique.

D'autre part, les villes ont des aspirations croissantes pour réaménager leurs zones portuaires en zones de bureaux de standing sur les quais ou de quartiers d'appartements résidentiels. On note par conséquent que le manque de place disponible actuellement s'accentue par la raréfaction progressive des zones pouvant être affectées aux activités des ports existants, qui voient ainsi leurs possibilités d'accroissement compromises.

Dans le cadre du cas d'étude de Mannheim 2035+, une solution a été envisagée à l'antagonisme des développements port / ville. Dans un premier temps, une méthodologie d'évaluation de l'adéquation de l'espace pour les activités de manutention et de logistique des ports a été élaborée. Sur cette base, un inventaire a été dressé décrivant l'espace portuaire utilisé et l'espace de développement potentiel. L'élaboration de scénarios alternatifs illustrant l'usage futur des sites portuaires facilite la prise de décision concernant les implantations à privilégier dans la zone portuaire.
Les scenarios alternatifs mettent l'accent sur les mesures de développement portuaire et urbain et dégagent différents objectifs. A travers l'évaluation des scénarios alternatifs, le développement structurel du foncier peut être facilité. Les critères d'évaluation tiennent compte des intérêts du développement portuaire et urbain. L'engagement des parties prenantes portuaires et urbaines renforce encore l'engage-ment dans le scenario sélectionné. Ce scénario sera au cœur de l'élaboration d'un plan directeur détaillé. En complément, un atelier a été organisé. Il a réuni les représentants de cinq villes et ports allemands, français et suisses pour débattre et échanger les expériences en matière des conflits existants, les solutions possibles et leur mise en œuvre, ainsi que les difficultés posées par les intérêts divergents des développements urbains et portuaires.

Figure 7: Terminal à conteneurs de Ludwigshafen

La perspective transnationale a permis d'appréhender comment différentes solutions communes peuvent être transférées au cas d'étude local de Mannheim. L'élargissement des points de vue sur la question a permis aux parties prenantes engagées de comprendre qu'il faut surmonter les problèmes d'infrastructure non seulement d'un point de vue local mais également européen.

Les scénarios seront évalués sur la base de critères reflétant l'intérêt portuaire et urbain. L'objectif consiste à identifier une structure préférentielle d'utilisation des sols en zone portuaire. Ce scénario sera au cœur de l'élaboration du plan directeur Mannheim 2035+. Ces critères comprennent:

- Conformité aux objectifs portuaires
- Conformité avec les objectifs urbains
- Circulation
- Restrictions de mise en œuvre
- Flexibilité de planification
- Conflits d'intérêt sur les terrains / Risque de réalisation
- Investissement financier

La sélection du scénario préférentiel sera basée sur une évaluation qualitative des critères. Il est prévu d'effectuer une évaluation de faisabilité du scénario préféré concernant les investissements et les impacts économiques régionaux au plan financier lors de la préparation du plan directeur.

Informations complémentaires:
www.code-24.eu/activities/

Contact
Kerstin Ruppenthal, Kerstin.Ruppenthal@mannheim.de

Intégration de lignes de grande vitesse (LGV) par une accessibilité multi-échelle

La demande de transport de passagers le long du corridor 24 est plus faible au niveau transfrontalier que sur le plan national. Cependant, il existe un potentiel suffisant pour des liaisons transfrontalières qui alimentent des services nationales en fonction. De plus, la demande (potentielle) est le fait de plusieurs gares avec leur hinterland le long du corridor et pas de manière prédominante des quelques métropoles. Les réseaux nationaux proposent surtout des services longue distance avec une fréquence d'une rame par heure, partiellement par LGV, partiellement par des trains longue distance. Ce qui assure un excellent niveau de service transfrontalier entre la Suisse et l'Allemagne avec cependant un manque de fréquence le long des autres frontières. Bien qu'il n'y ait pas de trains directs, la continuité du service est garantie par correspondance entre trains aux nœuds de transfert pertinents qui assureront donc l'accessibilité de l'hinterland respectif.

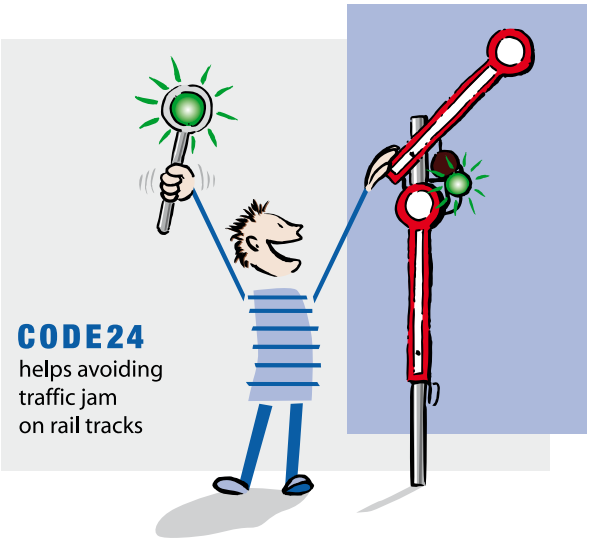

Figure 8: La mascotte CODE24 "Cody" règle le transport ferroviaire

Il n'existe pas de service LGV direct dans la mesure où les infrastructures sont habituellement prévues pour des vitesses inférieures au seuil LGV, qui est de 250 km/heure maximum. Cependant, il apparaît que le temps de trajet moyen est un meilleur indicateur. Il peut être atteint par des mises à niveau partielles, par une intégration des services et par une amélioration des temps de correspondances qui diffèrent considérablement de part et d'autre du corridor.

Les services de voyage de longue distance réduisant le temps de trajet sur le corridor sont l'épine dorsale de l'axe Rotterdam-Gênes. Cette accessibilité multi-échelle tient compte des nombreux nœuds du corridor. L'accessibilité multi-échelle a aussi un second avantage: intégrer les services régionaux d'appoint dans les nœuds pertinents de transfert régional et national, ce qui améliore davantage l'accessibilité que les solutions à grande vitesse à outrance, mesure qui limite le nombre d'arrêts et fait perdre des clients sur les lignes, notamment en créant des lignes parallèles qui compliquent l'accessibilité en réseau des gares ultérieurement non desservies. En outre, si la demande aérienne peut certes être allégée au profit du rail, ce sera plus difficile dans le cas des voitures, notamment à cause de la densité du corridor, du caractère polycentrique des régions et des rapports inter-régions dans le corridor, ce qui justifie encore le caractère multi-échelle de la stratégie.

Nous suggérons un niveau de service minimum de deux heures le long du corridor avec des temps de correspondance uniformisés idéalement à 15 minutes, ce qui assurerait la fluidité de la chaîne de voyage en supprimant des temps d'attente très décourageants. Une telle harmonisation suppose en outre une intégration tarifaire entre exploitants ferroviaires éloignés et concurrents ainsi qu'entre exploitants ferroviaires de longue distance et régionaux, acteurs déterminants pour les prix et l'amélioration des temps de correspondance.

De nouveaux services relatifs à des évènements tels que prévus par SBB et Trenitalia pour EXPO2015 à Milan peuvent servir de catalyseur à de futures augmentations de fréquence des trains. Des services additionnels accélérés desservant moins de gares peuvent constituer un moyen de choix pour alléger la demande considérable de l'aérien. On en trouve déjà entre Francfort et Zurich ou Amsterdam, Zurich et Milan ou Cologne et Zurich. Pour concurrencer l'avion, le train devrait proposer un temps de voyage de quatre heures maximum.

Informations complémentaires:
www.code-24.eu/activities/

Contact
Peter Endemann, endemann@region-frankfurt.de

Gestion des mesures de compensation écologique

CODE24 étudie des solutions intelligentes d'aménagement de l'espace pour gérer la compensation écologique, permettant un développement durable, en rendant les conditions de planification plus efficientes et plus centrées sur la mise en œuvre. Une attention toute particulière est accordée à la protection et au développement des ressources naturelles dans le respect des règlementations et des politiques européennes, telles que Natura 2000, l'Étude stratégique sur l'environnement, la Convention européenne du paysage ou la Directive-cadre sur l'eau. Le principal objectif poursuivi est de résoudre le problème qui est de trouver des sites appropriés pour les mesures de compensation. La tâche centrale de l'Action 5 était ainsi d'identifier les facteurs contribuant à planifier et à gérer de manière efficiente et réussie les mesures de compensation écologique. Qui dit projets à grande échelle, tels que ceux visant des infrastructures ferroviaires, dit également compensation à grande échelle. Des concepts globaux, avec des sites de compensation cohérents (par exemple, des enveloppes de compensation se rapportant aux sites de conversion verts), lorsqu'ils sont créés et proposés par les fournisseurs de service professionnels (agences de compensation) assurent habituellement bien ces tâches. Le plan de compensation doit être compris comme une tâche de gestion. Les relations publiques et le travail sur l'image sont nécessaires pour produire une perception favorable à l'extérieur, puisque les mesures doivent être visibles et tangibles afin de consolider l'adhésion du grand public.

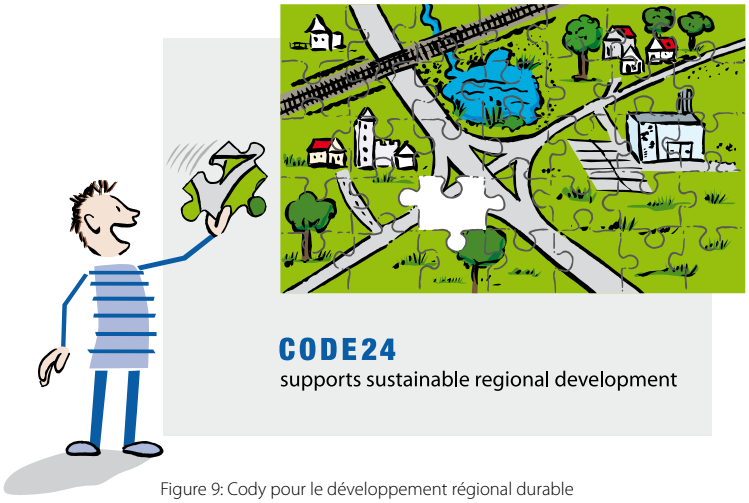

Figure 9: Cody pour le développement régional durable

Il a été nécessaire, au sein du corridor du Code 24, de réunir les méthodes et les instruments propres à contre-balancer l'impact sur l'environnement de projets d'infrastructures de lignes plus larges dans les régions densément habitées. En raison du contexte européen, le projet montre comment les parties prenantes, allemandes, néerlandaises, suisses et italiennes, résolvent la question du manque de place pour mettre en œuvre les compensations des impacts sur l'environnement. La mise en commun des expériences, des exemples à suivre et des cas d'études, la discussion des problèmes communs rencontrés lors de la compensation des impacts sur l'environnement et la sélection/description de plusieurs instruments efficaces utilisés par les pays engagés rendront possible un échange transnational et bénéficieront à tous les partenaires participants. Cette action présente tout un éventail de législation et de directives représentant le cadre de toute procédure de compensation des impacts sur l'environnement. À travers un questionnaire et des entretiens avec des experts, une liste a été dressée reprenant

les institutions, organisations et autres organismes importants et engagés dans la gestion des compensations. L'atelier international qui a eu lieu à Mannheim a également contribué à élargir les perceptions sur ce thème commun. Il fut remarquable de voir que, mis à part la diversité des législations actuelles, des problèmes similaires sont apparu pendant la compensation des impacts sur l'environnement: tous les pays concernés sont actuellement en discussion pour créer une méthodologie conjointe d'évaluation des besoins de compensation. Les problèmes croissants liés à l'adhésion du grand public, concernant l'impact même mais également les obligations compensatoires, supposent l'existence de règles communes au niveau fédéral.

Cette action met clairement en évidence que les éléments les plus préoccupants des projets d'infrastructure ne concernent pas uniquement les aspects économiques, notamment les coûts, mais surtout aux conséquences sur l'environnement. Le but premier est d'introduire le produit de cette action dans une stratégie combinant l'infrastructure dite « grise » (par exemple les projets de transport) avec les projets d'infrastructure dite « verte ». L'infrastructure verte est un outil qui a été testé avec succès et qui apporte des bénéfices écologiques, économiques et sociaux à travers des solutions naturelles. Les politiques européennes telles que la « European Biodiversity Strategy 2020 » se concentrent sur les solutions de gestion pour la protection de l'habitat par la mise en place approprié de réseaux de biotopes. Pour soutenir la durabilité de la compensation des impacts, les mesures devraient être intégrées dans des plans locaux et régionaux de conservation et d'affectation du territoire. Le monitoring et la gestion qui doivent être ensuite introduits dans l'intégralité du plan de compensation devraient être transférés à des agences en compensation ou à d'autres organismes de conservation. Les partenaires situés à l'intérieur du Corridor devraient œuvrer ensemble afin d'identifier les projets de développement paysager transfrontaliers, dans l'optique d'un axe multifonctionnel qui renforcera l'environnement de vie et de travail des pôles urbains densément peuplés de l'axe Rotterdam-Gênes. Ceci pourra permettre d'éviter de futurs „goulets d'étranglement" dans les processus de planification.

Informations complémentaires:
Gestion des mesures de compensation écologique:
www.code-24.eu/
activities/ecological-compensation/

Contact
Dr. Claus Peinemann, claus.peinemann@vrrn.de

Boîte à outils destinée aux planificateurs pour une protection sonore innovante

Généralement, les mesures visant à augmenter la capacité du corridor ne sont pas bien acceptées par le grand public ni par les riverains, ou même par les décideurs régionaux. Une des principales raisons en est le bruit, particulièrement les nuisances sonores des convois de marchandise. La perception du grand public sur ces projets est largement dominée par la crainte et par les inquiétudes. Les instruments utilisés conventionnellement (pronostics de circulation, enquête de nuisance sonore, mesures antibruit lorsque les seuils légalement applicables sont dépassés) sont très insuffisants pour faire cesser les craintes et à les transformer en une acceptation.

Figure 10: Nuisances sonores dans le Rhin Supérieur © Ville de Lahr

Dans tous les pays traversés par le corridor, il existe un potentiel remarquable de réduction des sources d'émissions sonores, particulièrement en comparant les trains de fret avec d'autres moyens de transport. D'importants pays de transit du corridor adoptent à l'heure actuelle des règlementations et des mesures d'encouragement afin de mobiliser ces potentiels de réduction d'impact sur le cadre de vie des personnes. Il existe donc aujourd'hui un ensemble d'opportunités pour combiner l'augmentation de capacité et la réduction instantanée des impacts.

Dans tous les tests, « l'auralisation » s'est avérée être un instrument particulièrement intuitif pour illustrer les bruits et les effets des mesures antibruit. Même les spécialistes et les politiciens locaux chevronnés ont confirmé avoir changé d'opinion sur ces questions. Cet instrument a un superbe potentiel pour étayer et rationnaliser les processus de planification et de prise de décision.

Les échanges avec des acousticiens provenant des différentes régions traversées par le corridor ont montré que, en matière de protection acoustique, il existe de nombreuses similitudes concernant le statu quo. Particulièrement, en ce qui a trait à la circulation du fret, il existe des dépendances transfrontalières en matière de réduction des niveaux sonores à la source. Il est ainsi devenu apparent qu'un instrument tel que l'auralisation n'est pas limité à une partie du corridor mais que son application pourrait être bénéfique aux processus de planification et de prise de décision sur tout le parcours de celui-ci.

L'auralisation pourrait être utilisé dans la discussion des alternatives au projet et l'étude de mesure de protection sonore au cours de processus de planification participatifs.

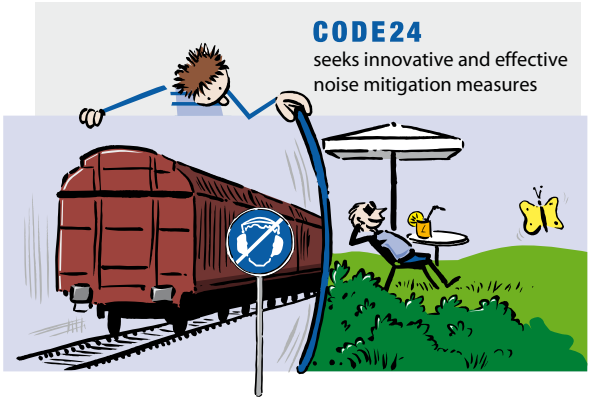

Figure 11: Cody vous aide à lutter contre le bruit

Le monitoring des effets des réglementations qui sont en cours d'introduction et les mesures d'encouragement de la conversion du matériel ferroviaire roulant devraient être introduits de manière à ce que le grand public reconnaisse ces effets, contribuant ainsi à consolider l'acceptation.

Informations complémentaires:

Boîte à outils pour des protections sonores innovantes:
http://www.code-24.eu/activities/noise-protection/

Contact

Dr. Sebastian Wilske, sebastian.wilske@region-karlsruhe.de

Flotte électrique

Les partenaires du projet de flotte électrique (Electric Fleet) ont préparé le cahier des charges ensemble. Allego (anciennement Alliander Mobility Services), NXP, Natuur & Milieu et Provincie Gelderland en sont satisfaits. Le cahier des charges a été envoyé aux partenaires du Code24 pour qu'ils donnent leur avis.

Le cahier des charges a fait l'objet d'un appel d'offres. Trois parties ont été invitées à soumettre leur offre. Beijer Automotiv a été sélectionné. Les sociétés V-tron, Fleetlogic, TU/e et SIOUX travailleront ensemble avec Beijer Automotiv. Il s'agit à présent de développer un logiciel dans un «cloud», appelé VIBExnode, ainsi qu'un tutoriel pour l'apprentissage de son fonctionnement. Le développement des technologies (à puce) dans les véhicules est un sujet à l' échelle mondiale. Par exemple, BMW, TESLA, etc. utilisent leur meilleure technologie et apprennent dans le monde entier. Il faut ainsi utiliser des sources, des qualifications et des connaissances pour innover dans la technologie de ce type. La circulation des véhicules (voitures électriques) ne s'arrête pas non plus aux frontières nationales. Les personnes utilisent les corridors pour se rendre d'un point A à B. Les buts à poursuivre en matière d'énergie renouvelable et d'économies d'énergie ont une dimension véritablement européenne.

De ce fait, l'approche transnationale est de loin plus productive.

Si la technologie fonctionne, il faudra une stratégie de mise en œuvre. Comment sensibiliser les fabricants automobiles et de technologie embarquée et les usagers des voitures électriques? Comment cela fonctionnera-t-il à une échelle européenne plus vaste? Comment cela peut-il fonctionner dans le corridor Rotterdam-Gênes? Dans les corridors urbains, l'intensification de la circulation électrique est prometteuse. Et comment organiser tout cela de manière à recueillir les données dans le cloud par les voitures électriques?

Informations complémentaires:
www.code-24.eu/activities/
Contact
Jeroen Gelinck, j.gelinck@gelderland.nl

Clusters logistiques

Une enquête préliminaire a pu déterminer des indicateurs pertinents quant au potentiel logistique d'une région. Ces indicateurs ont été utilisés pour déterminer quelles sont les agglomérations pertinentes en matière de transport et de logistique.

Dans un deuxième temps, les régions pertinentes pour les cas d'étude ont été identifiées. Les périmètres d'étude sont Arnheim-Nijmegen (NL), Cologne (DE), Francfort (DE), Mannheim-Ludwigshafen (DE), Karlsruhe (DE), Bâle (CH), Turin (IT) et Milan (IT). Après avoir fait l'analyse des indicateurs pertinents pour les clusters logistiques, ces périmètres d'étude ont été analysés et comparés au niveau international.

Les résultats comportent un modèle générique pour les clusters logistiques avec des applications régionales. L'analyse s'est également penchée sur la vue territoriale des agglomérats logistiques en dégageant ainsi un ensemble détaillé d'indicateurs, une comparaison des potentiels régionaux, une boîte à outils pour créer et gérer les agglomérats logistiques destinés aux parties prenantes régionales.

Une des forces motrices des développements logistiques au sein du Corridor est l'augmentation générale des flux de fret sur l'axe transeuropéen nº 24. Les prédictions du port de Rotterdam à l'horizon 2030 établissent le cadre des efforts logistiques le long de la région du corridor entre Rotterdam et Gênes. La coopération transnationale a été essentielle pour pouvoir analyser la thématique des clusters logistiques à travers un échantillon représentatif de tous les points significatifs situés sur le corridor. En conséquence de l'absence d'un modèle empirique de clusters logistiques accepté internationalement, cette vision transnationale revêtit une importance particulière dans la mesure où chacun des périmètres d'étude relève de structures économiques différentes. Une comparaison internationale a été menée pour affiner la vision d'un niveau de seuil pour les clusters logistiques. Les résultats bénéficient aux acteurs régionaux et nationaux dans leur analyse du potentiel régional en vue de former un cluster logistique. Il est spécialement important d'envisager une échelle plus large, comme cela a été recommandé, pour évaluer la zone d'un cluster logistique, ce qui comprend donc la coopération des acteurs au niveau transrégional.

Figure 12: Agglomérat logistique Mannheim

Lors de futures activités, il y aura lieu d'analyser les manières d'établir et de cultiver une structure d'agglomérat logistique auprès des parties prenantes régionales telles que les associations et les chambres de commerce régionales, en ce qui concerne le processus de mise en place, leur efficacité et leur acceptation.

Informations complémentaires:

www.code-24.eu/activities/logistics-clusters/

Contact

Julian Brenienek, julian.brenienek@uni-due.de

Relier les ports terminaux (Gênes et Rotterdam) au hinterland

CODE24 a produit une lecture simplifiée mais effective des performances portuaires de Gênes et de Rotterdam et du pouvoir économique potentiel de leur hinterland, en décrivant leur "zone d'attraction" portuaire. L'analyse démontre comment le mode de transport combiné rail + route permet d'étendre le potentiel du hinterland ainsi que sa compétitivité à court et long terme. La force des hinterlands de Gênes et de Rotterdam réside dans la dimension de leurs activités industrielles et commerciales et dans la densité de leurs réseaux d'infrastructures.

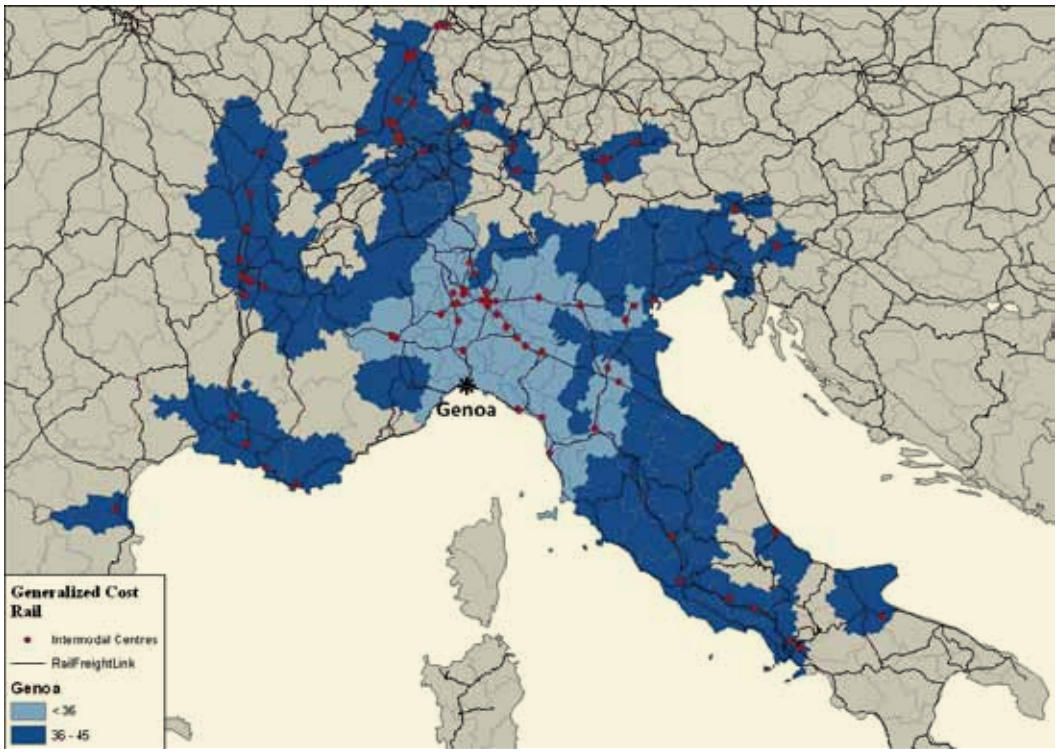

Figure 13: Hinterland ferroviaire combiné de Gênes (seuil GC : 35 et 45 €/ton)

Une méthodologie appropriée a été élaborée à travers une approche multicritère pour conclure sur un indicateur de performance portuaire (PPI), outil synthétique d'évaluation des performances des ports à chaque extrémité de l'axe du Code24 en tenant compte, d'un part, d'un ensemble d'autres ports de la Méditerranée (La Spezia, Marseille et Barcelone) et, de l'autre, de ports nord-européens (Anvers, Brême et Hambourg), correspondant respectivement aux zones des deux ports de Gênes et de Rotterdam. Les ports de Gênes et de Rotterdam jouent chacun un rôle prépondérant dans leur catégorie et ils font preuve d'une importante capacité d'innovation et de dialogue avec leurs hinterlands. Le PPI a en outre permis d'identifier les atouts et les faiblesses de chacun d'entre eux.

Au cours des dernières dizaines d'années, les ports de la Mer du Nord ont émergé comme portes d'entrée habituelles des conteneurs venant d'Asie en Allemagne et dans les pays limitrophes. Au vu de ces volumes importés, les ports de la Méditerranée n'ont joué qu'un rôle de second plan, en dépit de l'atout d'une distance de transport notoirement plus courte pour plusieurs régions de destination. Actuellement, le gros des flux le long du corridor circule vers le sud alors que de considérables capacités vers le nord sont disponibles. Des analyses subséquentes ont été menées afin de vérifier l'existence des conditions de viabilité de la mise en place d'une liaison par navette reliant les ports de Ligurie au réseau intermodal européen. Du fait de leur position géographique, les chaînes de transport qui empruntent les ports de Ligurie disposent du temps, de la flexibilité et des avantages d'impact environnemental en comparaison avec d'autres chaînes de transport. Une coopération avec une compagnie maritime est recommandée pour proposer des prix attrayants et capter des volumes suffisants. Finalement, une condition essentielle qui permettra le développement soutenu des connexions ferroviaires vers un hinterland élargi est la mise à niveau des infrastructures ferroviaires pour que celles-ci puissent accueillir des trains plus longs, plus hauts et plus lourds.

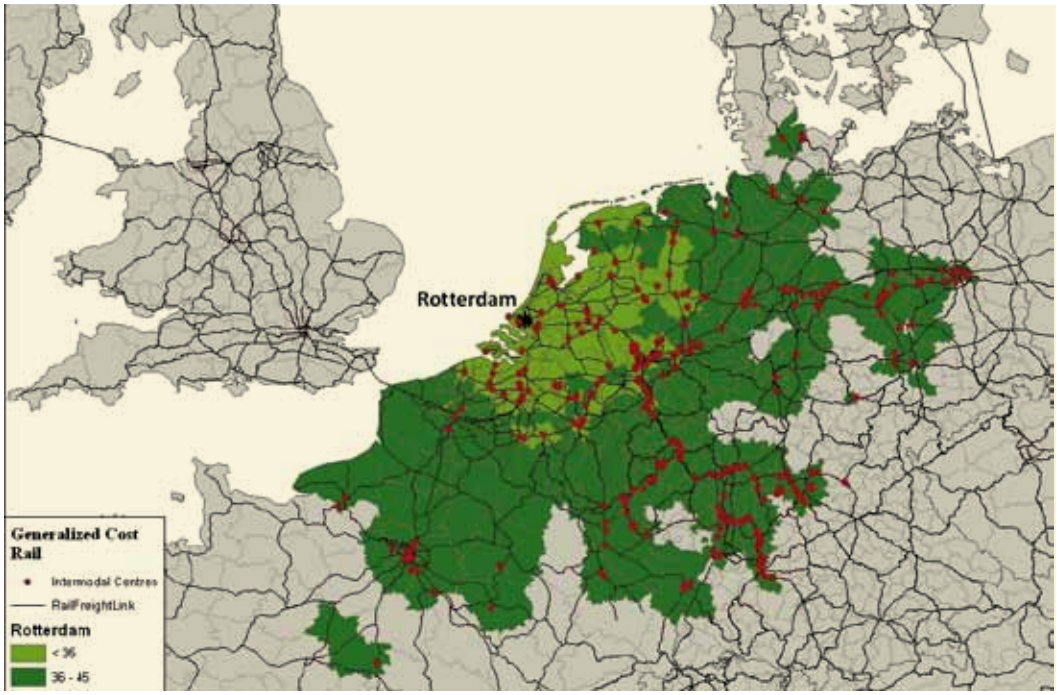

Figure 14: Hinterland ferroviaire combiné de Rotterdam (seuil GC : 35 et 45 €/ton)

La coopération transnationale a été cruciale pour harmoniser la disponibilité et la collecte de données, et pas uniquement le long du corridor. La collaboration transnationale a été déterminante pour une analyser approfondie du statu quo des réseaux ferroviaires et des flux de marchandises, ainsi que pour étudier l'espace de croissance du hinterland des ports liguriens en comparaison avec d'autres situations internationales plus favorables, tels que les ports nord-européens.

Figure 15: Comparaison des connexions mer/rail entre Shanghai et Bâle. Ligne continue : Via Rotterdam ; Ligne en pointillé : Route méditerranéenne par Gênes. Carte créée avec QGIS/Natural Earth data

Les résultats obtenus lors de cette action pourraient être utilisés et enrichis par d'autres développements méthodologiques. L'analyse de la zone de chalandises bénéficierait d'une description approfondie de la dimension économique de cette zone (par exemple en identifiant les villes et les entreprises les plus importantes, la part de débit des ports compris dans cette zone, la part de marché par rapport aux autres ports concurrents en Europe, etc.)

En ce qui concerne l'indicateur de performance portuaire (Port Performance Indicator), l'outil permet d'effectuer une analyse au sens inverse. En plus d'évaluer l'état actuel, il serait intéressant de déterminer l'objectif cible", dans lequel les effets des améliorations, les cibles stratégiques et les investissements en infrastructure peuvent être évalués à la lumière de la performance globale d'un port.

Informations complémentaires:
www.code-24.eu/activities/linking-the-terminal-ports/

Contact
Alessandro Africani, africani@uniontrasporti.it

Goulets d'étranglement dans le corridor de fret Rotterdam-Gênes

Le développement d'une stratégie de développement de corridors européens de fret doit prendre en compte des goulets d'étranglement pour le trafic de fret existants et – dans le contexte d'évolutions futures – le trafic attendu. Lors du débat public, la notion de goulet d'étranglement n'est souvent pas clairement identifie. Pendant des travaux menés pour CODE24 il s'est avéré nécessaire de dépasser une notion de goulet centrée uniquement sur un manque de capacité. De manière générale, un goulet d'étranglement concerne avant tout un phénomène générant des coûts organisationnels pour des acteurs logistiques. Des goulets peuvent apparaître au sein du système politico-administratif, lors de processus organisationnels ou dans l'infrastructure matérielle. Un tel goulet peut être de nature nationale ou transfrontalière. Il peut ne pas seulement résulter d'un manque de capacité généré par un manque en infrastructures, mais peut être provoqué par des règlementations ou une logistique inefficiente.

Lors d'une capagne d'interviews avec des entreprises logistiques, la plupart des goulets du corridor Rotterdam-Gênes ont été localisés en Allemagne et en Suisse. En Allemagne, les goulets sont niés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire Deutsch Bahn. Une analyse du nombre de trains dans le Rhin Supérieur a pu démontrer que les limites de capacité théoriques sont dépassées les jours entre lundi et vendredi. Les coûts de goulets d'étranglements infrastructurelles dans le fret ferroviaire ont été analysé pour certaines régions par le biais d'une modélisation. Le scénario de base utilisé prévoit une croissance des flux et une stabilité de la capacité infrastructurelle.

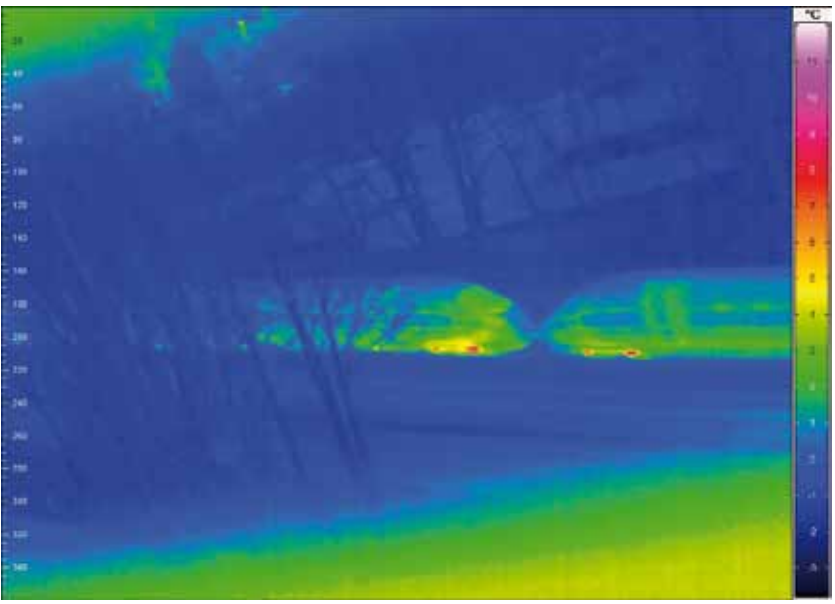

Figure 16: Photo infrarouge de l'analyse de capacité près de Lahr

Les travaux montrent qu'une modification des coûts de transport, provoquée par exemple par la défaillance de l'infrastructure ferroviaire sur certains tronçons du corridor, peut avoir des répercussions sur les régions au sein du corridor ainsi que sur des régions voisines. La simulation de ce type de scénario a montré pour certaines régions l'augmentation des coûts de transports moyens jusqu'à 30 %. Cet effet négatif a été pluis marqué pour les régions qui ne sont pas connectées de façon trimodale et qui n' ont de ce fait pas la possibilité de combiner l'utilisation des réseaux fluviaux, ferroviaires et routiers.

Informations complémentaires:

Drewello, H., Scholl, B. (Hrsg.) (2015): Integrated spatial and transport infrastructure development on the European North-South Corridor Rotterdam-Genoa. Springer: Heidelberg

Contact

Prof. Dr. Hansjörg Drewello, drewello@hs-kehl.de

Online Rail Freight Exchange (ORFE)

Online Rail Freight Exchange (ORFE) est une plateforme qui permet d'échanger des informations sur les moyens disponibles de chargement et de transport de marchandises entre exploitants ferroviaires, transitaires, en utilisant Internet, sur un mode convivial et interactif, et elle n'est pas limitée aux sociétés qui ont des embranchements particuliers d'accès direct. Les extensions potentielles prévoient d'utiliser un ORFE pour l'échange de wagons, locomotives ou de personnel.

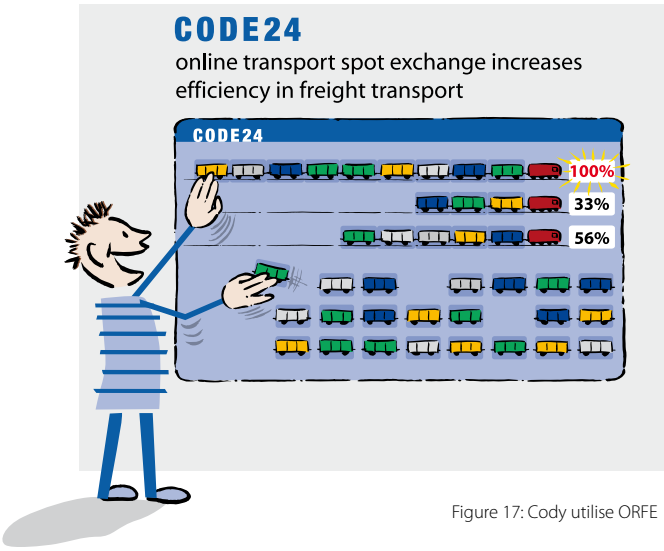

Figure 17: Cody utilise ORFE

Se basant sur un logiciel prototype développé par l'Institute for Production and Industrial Information Management, de l'Université de Duisburg-Essen, et sur les indications fournies par les partenaires de l'association régionale Regionalverband FrankfurtRheinMain, Trans-Care, Transpetrol et le consultant Klaus G. Becker, deux exploitants privés on accepté d'exploiter commercialement cet ORFE. Il s'agit de Railcargo-online (www.railcargo-online. com) exploité par Axel Goetze-Rohen de Bargelink et de FREIT-ONE (www.freit-one.de) exploité par Martin Makait à partir de MWP. Les deux plateformes sont sur Internet depuis octobre 2013 et réunissent chacune près de 80-100 utilisateurs. Les marchés ne connaissent pas de barrières. Le transport de fret (par rail) présente une composante transfrontalière considérable. Ainsi, les partenaires internationaux agissent comme des multiplicateurs indispensables permettant d'accéder aux groupes d'utilisateurs potentiels.

Dans un proche avenir, on envisagera une promotion soutenue de la plateforme ORFE et de l'idée adjacente. Le renforcement du fret ferroviaire est un but, en vue d'éviter d'autre retrait d'infrastructure, qui est l'épine dorsale de toute exploitation ferroviaire.

Informations complémentaires:

www.code-24.eu/activities/rail-freight-exchange/
www.railcargo-online.com
www.freit-one.de

Contact

Peter Endemann, endemann@region-frankfurt.de

Nœud multimodal de Lahr

Figure 18: L'aéroport de Lahr

L'étude de faisabilité portant sur le potentiel de la combinaison d'infrastructure de transport et de zone logistique, et l'établissement d'un nœud multimodal (transport combiné et combiné non-accompagné) de Lahr est achevée. Les conclusions de l'analyse sont les suivantes:

1) En ce qui concerne la situation compétitive sur le plan régional, il existe un potentiel de marché adéquat pour un terminal de fret au Logistics Service Center Lahr.

2) L'analyse des retombées pour l'économie régionale découlant de la mise en place d'un terminal de fret à Lahr ainsi que des processus créateurs de valeur en découlant prédisent un effet créateur de valeur d'un total de 45 millions d'euros par an pour la région.

3) Pour ce qui a trait aux concepts de fonctionnement possible, l'étude présente plusieurs approches différentes qui seront essentielles lorsqu'il faudra sélectionner le modèle de fonctionnement. L'étude tend au moins à montrer que le nœud multimodal de Lahr pourrait contribuer à soulager un des goulets d'étranglement qui posent problème dans le corridor, à condition de localiser la 3ème et la 4ème voie ferrée en parallèle de l'A5.

Un nœud multimodal à Lahr suppose une coopération extrêmement étroite avec plusieurs sites et parties prenantes au niveau européen. La coopération transnationale était par conséquent essentielle pour produire les données de l'étude de faisabilité. Tout au long du processus d'analyse, la communication transnationale a en outre produit des approches très positives au sein du groupe Code24.

À l'automne 2014, les résultats des études seront présentés à un grand nombre de représentants du monde politique et des affaires ainsi qu'à plusieurs parties prenantes afin que le projet soit prolongé dans le calendrier politique. Une prise de décision politique est à cet égard essentielle.

S'il est décidé de placer les voies de fret en parallèle de l'autoroute, l'étude de faisabilité est indispensable pour l'ensemble du projet du nœud multimodal Lahr, et elle pourrait servir de cadre général.

Informations complémentaires:
www.code-24.eu/activities/

Contact
Markus Ibert, markus.ibert@startklahr.biz

Communication

Susciter l'acceptation des besoins et les défis du Corridor Rhin-Alpes a constitué un volet essentiel du projet CODE24. Les actions "General Project Communication" et "Events, Conferences, Workshops and Seminars" du projet CODE24 visaient à créer des activités de projet assorties de résultats visibles pour les différents groupes-cibles au plan régional et transnational, afin de faire prendre conscience des besoins de développement le long du corridor et d'obtenir le soutien souhaitable du grand public et des politiques aux mesures qui étaient envisagées. Dès le lancement du projet, une stratégie de communication à deux composantes a été mise en place: communication externe, c'est à dire la communication avec les publics, avec et sans médias ; et la communication interne, c'est-à-dire la communication avec partenaires du projet et avec les institutions associées, en vue de représenter les régions du corridor devant la Commission européenne. Les décideurs politiques locaux, régionaux, nationaux et européens, les experts des organisations de développement et de planification locale, les communautés locales directement concernées par le corridor de transport Rhin-Alpes sont ici les principaux publics cibles. Parmi les importants objectifs de la communication externe, il fallait atteindre le public cible approprié en sélectionnant de manière adéquate les forums et les formats permettant de promouvoir les réalisations du projet et d'en partager les résultats. En outre, un groupe de coordination des activités de communication été constitué. Conformément à la stratégie de communication, ont également été organisés des tables rondes régionales ainsi que des ateliers régionaux et internationaux. D'autres moyens de communication ont été mis en œuvre afin de faire connaître les messages du projet dont, entre autres, le site du projet www.code-24.eu, les newsletters, des vidéos et des publications, dont la présente brochure.

Se concentrer sur les différentes régions du corridor et établir le contact avec des résidents locaux a constitué un véritable défi. L'engagement des personnes et des parties prenantes adéquates au plan européen et national a constitué un aspect essentiel de tous les évènements. Il fallait une coopération transnationale pour faire passer les messages de chaque projet individuel des partenaires de CODE24 à tous les messages concernant le projet. Il est extrêmement important de se concentrer sur l'acceptation et la communication. CODE24 est un projet à ce point multicouches qu'il serait difficile d'en expliquer les tenants et aboutissants et de le faire connaître sans recourir à une communication ciblée. Comme CODE24 était un projet stratégique d'une grande complexité, expliquer sa teneur spécifique au grand public constituait un défi en soi. Il est parvenu à informer très tôt et à mobiliser les experts locaux dès que possible. Il importe de faire naître la prise de conscience sur toute l'étendue du corridor. Les habitants ont un vif intérêt pour les projets d'infrastructures qui touchent directement leur vie quotidienne. S'il existe déjà un public local attentif, il y aura aussi bientôt un public européen. Les communautés locales se sentent surtout concernées par les questions environnementales et économiques. Quand il s'agit de projets européens, il y a un défi à relever dans la mesure où ceux-ci concernent de questions de politique européenne d'un niveau supérieur. Nous avons également appris qu'il est extrêmement important de traduire en plusieurs langues les produits de communication majeurs. Imposer l'anglais comme la seule langue du projet est insuffisant.

Figure 19: Conférence CODE24 à Bruxelles, 2012 ©Felix Kindermann

Informations complémentaires:
www.code-24.eu

Contact
David Linse, david.linse@mannheim.de

Exposition Itinérante

Entre septembre 2011 et la fin du projet, les partenaires de CODE24 ont présenté leurs résultats de projet dans le cadre de plusieurs évènements et dans plusieurs endroits situés le long du corridor qui relie Rotterdam à Gênes à travers une exposition itinérante qui présente des présentations, des films et des modules de travail interactifs.

L'exposition itinérante est présentée en anglais, en allemand, en français, en italien et en néerlandais. L'exposition montre, par exemple, des cas de nuisances sonores, un outil de planification interactif et elle a opportunément permis de toucher un large public et de prendre contact avec les partenaires de CODE24. La coopération transnationale a joué un rôle essentiel pour mettre sur pied l'exposition itinérante en vue d'élaborer et d'appliquer les différents contenus. En outre, les partenaires du projet ont fourni les traductions des contenus, qui sont disponibles en cinq langues. La coopération a inclus l'organisation commune d'expositions dans différents pays et régions et elle a ainsi permis d'atteindre un large public.

Figure 21: L'exposition itinérante à Bruxelles

Figure 20: Lancement de l'exposition itinérante à Turin, 2011

L'exposition itinérante a entre autre été montrée à Turin, Düsseldorf, Mannheim, Bruxelles, Francfort, Karlsruhe, Gènes, Zurich et Strasbourg. Ses contenus et matériels seront transférés au GECT à la fin du projet et le travail et les résultats du projet continueront d'y être montrés.

Informations complémentaires:
www.code-24.eu/mobile-exhibition/
Contact
Clarissa Strasser, Clarissa.Strasser@ptvgroup.com

GECT

De toute évidence, la mise en œuvre de cet axe européen majeur constitue une tâche dont le caractère permanent dépasse largement la durée de vie d'un seul et unique projet. Il s'ensuit que la préparation du cadre légal de coopération qui fera suite à la période de financement du projet CODE24 a toujours été un des grands volets de ce projet. Pour cette raison, les partenaires ont décidé d'appliquer le règlement UE – relativement récent – portant sur le Groupement européen de Coopération territoriale (GECT). Cette forme juridique offre toutes les qualités d'une coopération durable entre partenaires européens et elle a été sélectionnée car elle constitue un cadre idéal pour une coopération continue. Au sein de cette action, le leader de l'action a collecté toutes les informations nécessaires destinées aux partenaires concernant le GECT. Les documents requis pour établir un GECT, à savoir la Convention et les Statuts, ont été ébauchés, discutés et approuvés finalement par tous les futurs membres intéressés du GECT. La procédure d'application qui doit être exécutée par chaque membre intéressé avec l'aide des autorités spécifiques du pays respectif est en cours. Le GECT „Alliance interrégionale pour le Corridor Rhin-Alpes" a été officiellement annoncé lors de la Conférence Finale pour le projet CODE24 (20 novembre 2014 à Mannheim).

Le GECT „Alliance interrégionale pour le Corridor Rhin-Alpes" est un parfait exemple de coopération transnationale continue menée sur la base d'un projet INTERREG. Bien évidemment, tout GECT est par nature transnational. Une coopération étroite s'avérait nécessaire pour approuver la forme organisationnelle qu'il faudrait choisir pour la future coopération. Il importait également de décider conjointement du contenu des documents impératifs (Convention et Statuts), tout particulièrement l'objectif et les tâches qui seraient ceux du GECT envisagé, et trouver une solution pour d'autres grandes questions, telles que le budget, les cotisations annuelles des membres, les règle de scrutin, etc. Et enfin, la coopération transnationale s'avérait nécessaire pour coordonner les procédures que chaque futur membre doit suivre avant d'être capable de rejoindre tout GECT.

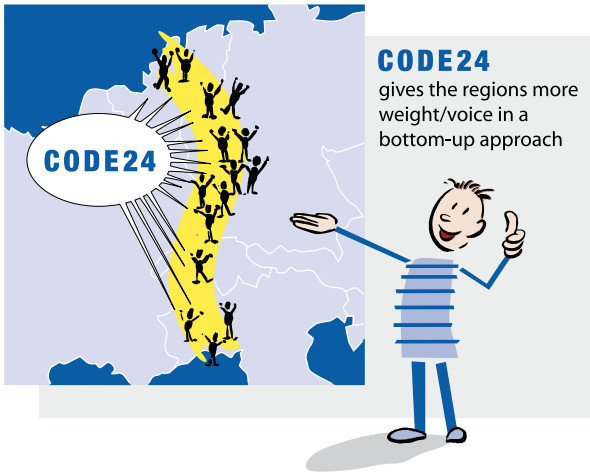

Figure 22: Coopération Régionale pour le Corridor Rhin-Alpes

L'objectif et les tâches du GECT qui a été planifié préconisent une coopération très étroite concernant le développement conjoint du Corridor Rhin-Alpes (précédemment appelé le Corridor 24). Le travail du GECT s'appuiera sur les résultats atteints dans le cadre du projet CODE24 et poursuivra la coopération sur cette base solide. Les tâches prévues assignent également au GECT la mission de reprendre et de poursuivre les résultats tangibles du CODE24, notamment le Corridor Information System et Mobile Exhibition. De plus, le GECT s'efforcera de devenir membre du Forum sur le Corridor UE pour ce nouveau et essentiel corridor en réseau, et représentera les parties prenantes locales et régionales situées dans ce corridor.

Le GECT sera installé dans les locaux du Partenaire leader de CODE24 et deviendra opérationnel au cour de l'année 2015.

Informations complémentaires:
www.code-24.eu/activities/egtc/

Contact
Jörg Saalbach, joerg.saalbach@vrrn.de

PARTENAIRES DU PROJET

Association régionale Rhin-Neckar
www.vrrn.de

Port de Rotterdam
www.portofrotterdam.com

Université de Duisburg-Essen
www.uni-due.de

ETH Zurich
www.ethz.ch

Association régionale de la Ruhr
www.rvr-online.de

Région technologique de Karlsruhe
www.technologieregion-karlsruhe.de

Autorité régionale de Francfort-Rhin-Maine
www.region-frankfurt.de/

Ville de Mannheim
www.mannheim.de

Uniontrasporti
www.uniontrasporti.it

SiTI (Istituto Superiore sui Sistemi per l'Innovazione)
www.siti.polito.it

TransCare AG
www.transcare.de

Autorité portuaire de Gênes
www.porto.genova.it

Université des sciences appliquées Kehl
www.hs-kehl.de

Université d'Utrecht
www.uu.nl

PTV AG
www.ptvgroup.com

Municipalité de Lahr
www.lahr.de

Port of Strasbourg
www.strasbourg.port.fr

Province de Gelderland
www.gelderland.nl

Données du projet:

Budget total:
€ 7.973.367

FEDER:
€ 3.829.835

Durée du projet:
Janvier 2010 - Mars 2015

Contact:
Verband Region Rhein-Neckar
P 7, 20/21, 68161 Mannheim

Programme:
INTERREG IVB Europe du Nord Ouest

Investing in Opportunities

This project has received European Regional Development Funding through INTERREG IV B.

INTERREG IVB

www.code-24.eu

Source: duisport, Photo: Felden, Reinhard