

**EXTENSION OF THE MAJOR
TRANS – EUROPEAN TRANSPORT AXES
TO
THE NEIGHBOURING COUNTRIES AND REGIONS**

Commission européenne

BRUXELLES

05 Avril 2005

**« L'ARC LATIN ET LES TRANSPORTS
INTERMODAUX »**

JEAN BOMBIN

**Vice-Président de l'Arc Latin
Conseiller Général du VAR
Président de la Commission Europe**

L'Arc Latin représente 66 collectivités territoriales et 45 millions d'habitants, soit le 10ème de la population Européenne, compte non tenu du très important flux touristique estival et héliotropique qui augmente, à ce moment, l'attractivité du territoire dans sa totalité.

De la Sicile à l'Andalousie en passant par les îles de la méditerranée occidentale et très bientôt Malte, l'Arc Latin s'inscrit sur les zones littorales italiennes, espagnoles et françaises.

Par ses différents groupes stratégiques, l'Arc Latin poursuit plusieurs objectifs, avec pour fil rouge, l'ambition légitime de valoriser au Sud les différentes politiques européennes qui viennent de connaître une accélération au Nord-Est avec l'entrée des dix nouveaux membres. Un équilibre global du territoire est donc recherché.

Dans le respect des objectifs du livre blanc sur les transports : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix », adopté par la Commission européenne le 12 septembre 2003, Loyola de Palacio Commissaire européen, précisait qu'il s'agissait d'un secteur économique représentant 1 000 milliards d'euros, soit plus de 10% du PIB de l'union avec pour corollaire 10 millions d'emplois.

C'est dire que l'Arc Latin se propose d'appliquer, à son niveau de compétence, une stratégie d'ensemble de développement qui implique les notions de coordination et de mutualisation des collectivités et de leurs moyens.

Ainsi, en matière de déplacements intermodaux voyageurs et fret, l'extension des réseaux TREN et TENT constitue pour l'Arc Latin un objectif de premier ordre.

En outre, pour chacun des modes de transports, terrestre maritime et aérien, la réflexion doit se structurer sur des espaces intermodaux et interconnectés ayant pour critère principal, la fluidité.

S'agissant de transport maritime, l'Arc Latin, qui est un euro territoire à l'interface de l'Europe du Nord et de la rive Sud de la méditerranée, doit jouer un rôle facilitateur dans les échanges Nord-Sud et Est-Ouest.

De ce point de vue et au moment où le processus de Barcelone entre dans sa 10^{ème} année, avec les difficultés que l'on sait, et, que les accords d'Agadir sont loin de produire tous leurs effets, le rôle de l'Arc Latin devient prépondérant.

Compte tenu de l'ampleur du projet et des enjeux géostratégiques, géopolitiques et économiques, tous les partenaires publics, à chaque échelle de territoire, sont concernés, à tous les niveaux de compétence. Reste bien évidemment à définir la clé de répartition.

Une politique consensuelle de développement des infrastructures permettrait, au regard de l'accroissement démographique et économique du territoire de l'Arc Latin, de favoriser une montée en puissance équilibrée, sur l'ensemble des modes de déplacements et éviter ainsi, les congestions des réseaux comme ceux constatés à ce jour.

En effet, la congestion s'aggrave constamment et son coût atteindrait 1% du PIB de l'union en 2010, alors que les régions périphériques continuent à être mal reliées aux marchés centraux.

Il convient de noter que l'évolution mondiale des transports de marchandises a généré une augmentation du trafic par le canal de Suez, la Méditerranée devenant ainsi un enjeu de premier plan :

L'équilibre entre « banane bleue » et arc latin tend à s'établir entraînant ainsi, une plus grande prise en considération de toutes les infrastructures intermodales par l'ensemble des acteurs opérationnels.

Outre les problèmes économiques, cet aspect implique une veille permanente concernant la sécurité (2ème volet du processus de Barcelone) afin d'assurer la pérennité des échanges économiques.

Il faut rappeler ici, l'importance du 1er port militaire européen en Méditerranée, Toulon, qui, déjà, en temps de paix assure un rôle capital notamment en matière de développement durable (lutte contre les pollutions) et qui deviendrait déterminant en temps de crise.

En conclusion, les 66 collectivités territoriales, Italiennes, Espagnoles et Françaises de l'Arc Latin constituent un niveau pertinent pour faire acter et engager avec l'Union européenne toute réflexion ayant pour but de faire aboutir, dans le cadre de la politique de cohésion territoriale et de la coopération décentralisée, les projets de développement des transports pour :

- S'inscrire avec détermination dans les axes prioritaires et limités proposés par la Commission européenne,
- Favoriser les liens étroits entre la mer, les voies navigables et le fer pour permettre une véritable alternative au transport routier,
- Développer les transports maritimes, véritables autoroutes de la mer, avec les infrastructures permettant les liens avec le ferroviaire pour contourner les goulets d'étranglement ou les barrières géographiques comme les Alpes et les Pyrénées.

- Développer les relations maritimes avec la rive Sud de la Méditerranée en passagers et marchandises.
- Assurer la continuité du réseau ferroviaire sur l'axe Barcelone Gênes et plus particulièrement :
 - o La LGV Méditerranée et son extension Marseille –Toulon -Est Var- Nice- Gênes
 - o La LGV Barcelone, Perpignan, Montpellier, Avignon,
- Développer les complémentarités aéroportuaires des plates formes de l'Arc Latin, notamment en ce qui concerne les hubs, pour éviter les problématiques, environnementales, les phénomènes de congestion et favoriser une répartition équilibrée de l'offre de transport.

Au total, l'ensemble des propositions de l'Arc Latin, répond parfaitement aux 2 critères préalables retenus par la Commission européenne pour sélectionner ces projets :

- Intérêt Pan Européen,
- Dimension fonctionnelle.

Les objectifs de l'Arc Latin s'inscrivent complètement dans ces 2 démarches.

