

Chambre Interconsulaire Départementale des Bouches-du-Rhône
Secrétariat c/o CCI Marseille – Provence
Palais de la Bourse – BP 21856
13221 Marseille Cedex 01

Marseille le 9 février 2006

Commission européenne
Direction Générale Energie et Transports
Unité B2
Politiques des réseaux transeuropéens
1049 Bruxelles - 1050 Belgique

Objet : Rapport du Groupe à Haut Niveau, présidé par Mme Loyola de Palacio, concernant l'extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins.

Contribution des Chambres consulaires du département des Bouches-du-Rhône

Monsieur le Directeur Général,

La Chambre Interconsulaire Départementale du département des Bouches-du-Rhône (CID13) a décidé de présenter une contribution commune à la consultation publique lancée par la Commission Européenne sur le rapport du Groupe à Haut Niveau, présidé par Madame Loyola de Palacio, relatif à l'extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins.

La CID 13 regroupe les quatre Chambres consulaires des Bouches du Rhône (Chambre d'Agriculture, Chambre de Métiers, Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence). Elle représente environ 95 000 établissements et 537 000 emplois directs.

La CID 13 partage l'analyse de la Commission sur la nécessité d'un système de transport performant pour une croissance économique durable au sein des pays de l'UE mais également dans les pays voisins. Cette nécessité prend un caractère d'urgence dans le nouveau contexte élargi de l'UE et face à l'évolution rapide de la mondialisation de l'économie.

Le Grand Sud Est de la France et la façade méditerranéenne sont plus particulièrement concernés par les autoroutes de la mer et par l'axe du sud ouest, qui relie l'UE du sud ouest à la Suisse et au Maroc, avec en prolongement l'axe transmagnétin .

Les échanges avec l'UE sont particulièrement importants pour les pays du Maghreb dont plus de la moitié des importations proviennent de l'UE. La croissance de ces échanges constitue la base d'un co-développement gagnant-gagnant, durable pour les pays d'Afrique du nord et assurant le développement de l'économie, notamment agricole, pour le territoire provençal. Le vecteur naturel de ces échanges est le mode maritime, avec l'extension des

autoroutes de la mer vers l'Afrique du nord qui constitue le premier axe proposé par le rapport du Groupe à Haut Niveau.

Concernant l'axe du sud-ouest, il est indiqué dans le rapport que *«l'Espagne souligne l'importance du couloir méditerranéen en Espagne pour l'écoulement du fret entre la région du sud ouest de la Méditerranée et le centre de l'UE»*.

De la même façon, pour la CID 13, il est essentiel d'assurer la fluidité de la circulation des personnes et du fret dans les réseaux du sud de la France, notamment par la réalisation des maillons manquants sur le corridor paneuropéen n° 5 Lisbonne-Kiev et du couloir plurimodal ouest-est (CPOE) identifié par les Chambres de Commerce de l'Europe du Sud.

Les perspectives décrites dans le rapport font état d'une forte croissance des flux commerciaux et du transport de fret : + 2% par an entre les « anciens » pays de l'U.E. et les nouveaux entrants, +100% entre l'UE et les pays voisins sur la période 2000-2020.

Une telle augmentation de la demande de transport, la nouvelle orientation des flux et la mise en service prochaine d'infrastructures majeures telles que les tunnels ferroviaires suisses, doivent conduire à intégrer de nouveaux projets prioritaires au sein du RTE-T, particulièrement au niveau de la région Provence Alpes Côte d'Azur .

Dans le transport terrestre ferroviaire, la traversée de la région Provence Alpes Côte d'Azur par le corridor paneuropéen n°5 Lisbonne - Kiev implique la réalisation du maillon manquant Montpellier - Milan pour assurer l'interconnexion entre deux projets européens : le Projet Prioritaire 3 (Madrid – Barcelone - Montpellier) et le Projet Prioritaire 6 (Milan - Vérone – Venise - Trieste). Cette partie du corridor n°5 et du CPOE doit prendre en compte le franchissement des Alpes du Sud et l'encombrement des couloirs languedocien et rhodanien. Une procédure de débat public sur cette problématique est actuellement lancée par le Gouvernement français. Compte tenu de cette saturation, la CID 13 propose, dans sa contribution, de privilégier prioritairement l'aménagement de couloirs alternatifs plutôt que de densifier encore les couloirs existants surchargés.

Cette interconnexion terrestre Montpellier – Milan a pour objectif de relier au plus court Montpellier et Marseille à l'axe Turin-Milan. Ce couloir est fondamental pour le développement des échanges Est -Ouest au sud de l'Europe. Il est également indispensable au désenclavement du territoire de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et favorise une desserte au plus près des agglomérations et des zones d'activités industrielles et portuaires.

Ce couloir se décline sur le territoire provençal avec trois segments ferroviaires : Marseille - Montgenèvre - Turin, Marseille – Côte d'Azur - Gènes et Montpellier - Arles. Ces projets sont éligibles au RTE-T car ils déclinent strictement les orientations du Livre blanc sur la politique européenne des transports et respectent l'approche basée sur les corridors telle qu'elle est préconisée par la Commission européenne.

Au nord de la Provence, la liaison ferroviaire Marseille – Montgenèvre - Turin, via le Val de Durance et le futur tunnel du Montgenèvre, crée enfin l'interconnexion directe entre les réseaux français et italien dans les Alpes du Sud. La réalisation du tunnel du Montgenèvre, maillon manquant de cette interconnexion, apparaît comme la priorité la plus urgente, car il assure à lui seul le désenclavement de la Haute Durance. Il sécurise ainsi, en toutes saisons, un axe logistique essentiel entre le littoral provençal et l'Italie du Nord, puis au-delà vers l'Europe centrale. Cette sécurisation est absolument indispensable pour le développement des Alpes du Sud, du port de Marseille et du pôle industriel de la zone de Fos - Etang de Berre. Elle constitue une réponse adéquate à la saturation et à la vulnérabilité des liaisons terrestres actuelles entre la région Provence Alpes Côte d'Azur et l'Italie, premier partenaire économique de cette Région.

La décision prise d'installer le projet ITER à Cadarache ne peut que renforcer l'urgence de la modernisation de l'axe ferroviaire du Val de Durance, avec la réalisation d'une desserte TGV à proximité du site.

A l'est de la Provence, la ligne à grande vitesse Marseille - Côte d'Azur - Gènes, offre un atout exceptionnel pour le transport des voyageurs et du fret express sur l'ensemble de l'Arc Méditerranéen entre l'Espagne et l'Italie. A l'issue du débat public de 2005, la décision a été prise de poursuivre le projet avec notamment des études complémentaires pour le prolongement vers l'Italie et la mise à disposition des nouveaux sillons pour le transport du fret sur le réseau du littoral. La conception de cette future LGV et de ses interconnexions respectera la directive européenne sur l'intégration TGV-Air et l'expertise de la DATAR sur les dessertes du système méditerranéen français, conduisant ainsi à une optimisation globale du système de transport.

A l'ouest de la Provence, la réhabilitation de la voie ferrée Montpellier - Arles, segment terrestre 7 du CPOE, contourne par le sud le secteur saturé du département du Gard, en application des orientations du Livre blanc sur la suppression des goulets d'étranglement. Elle contribue ainsi à l'amélioration de la desserte ferroviaire des zones portuaires et à l'interconnexion voies ferrées - voies fluviales dans tout le secteur du Bas-Rhône.

La CID 13 conduit une action déterminée pour sensibiliser les acteurs concernés, publics et privés, à la nécessité d'intégrer ces projets prioritaires au sein du RTE-T dans une perspective de développement euro-méditerranéen .

Nous vous prions, Monsieur le Directeur Général, de bien vouloir agréer l'expression de notre haute considération.

Francis GUILLOT
Président de la CID 13
Président de la Chambre de Commerce et
d'Industrie du Pays d'Arles

André BOULARD
Vice-Président de la CID 13
Président de la Chambre d'Agriculture des
Bouches-du-Rhône

Jacques PFISTER
Secrétaire de la CID 13
Président de la Chambre de Commerce et
d'Industrie Marseille – Provence

André BENDANO
Trésorier de la CID 13
Président de la Chambre de Métiers et de
l'Artisanat des Bouches-du-Rhône