

Extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins

Novembre 2005

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 de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Provence Alpes Côte d'Azur - Corse.

Synthèse

Sur les 5 axes majeurs mis en avant par le groupe à haut niveau, le territoire de Provence Alpes Côte d'Azur – Corse est concerné à la fois par le développement des autoroutes de la mer et par un axe entre le Sud-Ouest de la méditerranée et le centre de l'Europe. Et malgré cela aucun projet identifié ne concerne la région.

La CRCI n'accepte pas la vision présentée dans ce rapport sur les trafics internationaux à l'horizon 2020, minorant le rôle du port de Marseille au plan européen.

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

L'axe majeur entre le Sud-Ouest méditerranéen et l'Europe central (corridor paneuropéen n°5 Lisbonne – Kiev) implique la réalisation du maillon manquant : Montpellier – Marseille – Turin – Milan pour assurer l'interconnexion entre deux projets européens prioritaires: le projet prioritaire 3 (Madrid – Barcelone - Montpellier) et le projet prioritaire 6 (Milan - Vérone – Venise - Trieste).

La CRCI propose de privilégier l'utilisation de couloirs alternatifs plutôt que de densifier encore les couloirs existants.

Ce projet est fondamental pour les échanges Est -Ouest au Sud de l'Europe. Il se décline sur le territoire provençal avec trois segments ferroviaires favorisant une desserte au plus près des agglomérations et des zones d'activités industrielles et portuaires:

- **Marseille – Turin via le projet multimodal sous le Montgenèvre,**
- **Marseille – Toulon -Côte d'Azur – Gênes : prolongement de la ligne à grande vitesse**
- **Montpellier – Arles : réhabilitation de la voie ferrée**

Questions 1 : A votre avis, les 5 axes importants mis en lumière par le rapport du Groupe à Haut Niveau (GHN) représentent-ils bien les axes importants du trafic international et si vous en aviez la possibilité qu'ajouteriez-vous ou supprimeriez-vous et pourquoi?

La CRCI appuie l'objectif du groupe du haut niveau d'aboutir vers un système de transport performant reliant l'Union européenne (UE) et ses pays voisins. C'est essentiel à la fois pour soutenir une croissance économique durable et pour le bien-être des citoyens.

De meilleures connexions entre l'UE, ses voisins et d'autres pays tiers, ainsi que la promotion de systèmes efficaces, sûrs et sécurisés de transport sont des éléments importants facilitant le commerce et le développement économique de l'UE et de ses voisins.

Afin de répondre au souci partagé d'une plus grande intégration des liaisons régionales de transport, le Groupe a identifié cinq axes transnationaux importants sur lesquels seront concentrés des actions de coopération et de financement.

Ces axes élargissent et complètent les principaux axes du réseau de transport transeuropéen (rapport Van-Miert) en les interconnectant avec les réseaux (existants ou projetés) des pays voisins. Ce sont également ceux qui contribueront le plus au développement du trafic et à la promotion des échanges internationaux afin de permettre l'intégration et la coopération régionales.

La CRCI souligne que le territoire de Provence Alpes Côte d'Azur – Corse est concerné à la fois par le développement des autoroutes de la mer et par un axe entre le Sud-Ouest de la méditerranée et le centre de l'Europe.

Sur ces critères le territoire de PACA peut y répondre notamment grâce à sa façade maritime et en proposant des projets pour 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.

Volumes de trafic aujourd'hui et prévision pour 2020

Les volumes de trafic international actuels et futurs ont constitué des critères importants du Groupe lors de l'identification des principaux axes transnationaux. Les études récentes prévoient une poursuite de la croissance rapide des flux commerciaux et du transport de fret. Une des estimations les plus récentes montre que la croissance du commerce la plus élevée devrait avoir lieu entre les États membres « anciens » et nouveaux de l'UE (presque 2% par année) et à plus forte raison entre l'UE élargie et les pays voisins tels que la Turquie ou la Russie (jusqu'à 2,6% par année). De façon générale, les volumes de trafic entre l'UE et les pays voisins devraient croître de 100% entre 2000 et 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 .

La CRCI et le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie de Provence Alpes Côte d'Azur et de Corse sont partis prenantes d'une telle démarche et vous proposent quelques pistes. En premier lieu, il apparaît que pour tenir le cap d'une partie des principes fondamentaux retenus, il sera nécessaire de conforter les réseaux sur la rive nord du bassin méditerranéen.

Déclinant strictement les orientations du Livre blanc sur la politique européenne des transports, la CRCI soutient trois projets régionaux directement concernés par le RTE-T. Ces projets respectent l'approche basée sur les corridors telle qu'elle est préconisée par la Commission européenne.

Concernant le développement du transport ferroviaire, l'ancrage de la région Provence Alpes Côte d'Azur sur le corridor paneuropéen n°5 Lisbonne - Kiev implique la réalisation du maillon manquant : Montpellier – Marseille – Turin pour assurer l'interconnexion entre deux projets européens prioritaires: le projet prioritaire 3 (Madrid – Barcelone - Montpellier) et le projet prioritaire 6 (Milan - Vérone – Venise - Trieste). Cette partie du corridor n°5 doit prendre en compte l'encombrement des couloirs languedocien, rhodanien et azuréen. La CRCI propose, dans sa contribution, de privilégier l'utilisation de couloirs alternatifs plutôt que de densifier encore les couloirs existants.

Ce projet est fondamental pour les échanges Est -Ouest au Sud de l'Europe. Il se décline sur le territoire provençal avec trois segments ferroviaires favorisant une desserte au plus près des agglomérations, des zones d'activités industrielles et portuaires et d'ITER:

1. Marseille – Turin via la percée ferroviaire sous le Montgenèvre,
2. Marseille – Toulon - Côte d'Azur – Gênes
3. Montpellier - Arles.

1/ Au Nord de la Provence, la liaison ferroviaire Marseille - Turin, via le Val de Durance et la percée du tunnel sous le Montgenèvre, créera 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. Il sécurise ainsi 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, compte tenu de la saturation et de la vulnérabilité des liaisons terrestres actuelles entre la région Provence Alpes Côte d'Azur et l'Italie, premier partenaire économique de cette Région. En outre, la région du Piémont a tout intérêt à disposer d'une seconde ouverture sur la méditerranée, via le port de Marseille, offrant une sécurité de fluidité aux débouchés des futurs tunnels suisses. Enfin, ce projet s'inscrit dans la volonté du Livre blanc européen de développer la multimodalité, alternative au tout routier.

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 une interconnexion LGV permettant une desserte TGV à proximité du site.

2/ A l'Est de la Provence, la ligne à grande vitesse Marseille – Toulon - Côte d'Azur - Gênes , offrira 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, qui a eu lieu en 2005, la décision a été prise de poursuivre le projet avec notamment des études complémentaires pour le prolongement vers l'Italie et la mesure de son impact pour le transport de fret sur le réseau particulièrement chargé du littoral provençal et azuréen. Sa conception, notamment celle de ses interconnexions, devra respecter 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.

3/ A l'Ouest de la Provence, la réhabilitation de la voie ferrée Montpellier - Arles, contourne par le Sud le secteur saturé de Nîmes, 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.

Question 2. Le rapport du GHN a souligné un certain nombre de mesures, appelées mesures horizontales. Ces mesures sont-elles les plus importantes et les recommandations du Groupe aident-elles à résoudre les difficultés ?

Impact socio-économique des projets

Les projets d'infrastructures de transport visent à améliorer la qualité du système de transport en supprimant des goulets d'étranglement, en réduisant les temps de déplacement et en améliorant la sûreté et la sécurité ainsi qu'en garantissant l'accès des régions périphériques aux services et aux marchés. En outre, la spécification technique et la programmation temporelle des projets devraient être soigneusement évaluées et être comparées aux coûts d'investissement et aux bénéfices de scénarios alternatifs pour les utilisateurs et les autres acteurs.

L'interopérabilité technique est un élément clé facilitant le trafic transfrontalier et un facteur important dans la réduction des coûts d'équipement. D'autre part, l'infrastructure de transport devrait être également soutenue par des systèmes de gestion du trafic intégrés et efficaces.

Autoroutes de la mer et intermodalité

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 reliant l'UE du sud ouest avec la Suisse et le Maroc avec en prolongement l'axe transmaghrébin.

La CRCI partage l'analyse du groupe à haut niveau visant soutenir le transport intermodal. Le but est de permettre des mouvements porte-à-porte efficaces des marchandises, utilisant au moins deux modes de transport, dans une chaîne de transport intégrée dans laquelle chaque mode joue son rôle, conduisant ainsi à un système de transport plus efficace, durable et présentant un bon rapport coût-efficacité. Le transport intermodal exige également des points et des terminaux de transfert fonctionnant bien. Ceux-ci sont les interfaces physiques entre les systèmes modaux et permettent l'accès direct au réseau. Sans interfaces efficaces, il devient difficile de combiner les avantages inhérents des différents modes.

Le transport maritime joue un rôle crucial dans le trafic de fret entre l'UE et les pays voisins, particulièrement dans la Méditerranée, où les connexions directes par mer entre pays sont rares. Le Groupe a donc prêté une attention particulière aux actions relatives à l'amélioration de l'organisation du transport de fret intermodal, particulièrement dans le cadre de la mise en oeuvre du concept des autoroutes de la mer.

La concentration des activités de fret pour atteindre une masse critique suffisante constitue une importante condition préalable à une mise en oeuvre réussie du concept des autoroutes de la mer. Par conséquent, **le Groupe convient qu'il est nécessaire de concentrer les efforts d'investissement et les trafics sur un nombre limité de connexions d'autoroutes de la mer.** Cela signifie en général qu'il devrait y avoir un port ou système portuaire par pays ou par zone maritime. Pour mettre en oeuvre le concept des autoroutes de la mer, le Groupe considère essentielles les mesures destinées à améliorer la qualité des infrastructures et des services dans les ports, à assurer de bonnes connexions intermodales des ports avec leur hinterlands, mais également à stimuler des liaisons de transport plus fréquentes et plus fiables.

Cependant, deux visions du cabotage maritime peuvent être partagées : celle du Groupe à haut niveau européen qui concentre les places portuaires et donc nécessite des pré/post acheminements importants. La CRCI milite plus pour un maillage portuaire moins concentré et plus à proximité des centres de production et des marchés. Cette approche serait plus pertinente pour le développement des territoires et moins pénalisant pour l'environnement.

Transport ferroviaire

La CRCI partage l'analyse du groupe à haut niveau visant à assurer des systèmes ferroviaires interopérables.

La CRCI confirme qu'un transport de fret ferroviaire efficace et soutenu entre l'UE et les pays voisins ainsi qu'entre les pays voisins eux-mêmes est un facteur important d'un développement et d'une intégration économique durable. L'élimination progressive des retards inutiles aux frontières, tout en recherchant des niveaux efficaces de sécurité et de contrôles, sera cruciale pour la compétitivité et la viabilité future du chemin de fer comme mode de transport.

Transport routier

La CRCI partage l'analyse du groupe à haut niveau visant une meilleure gestion des transports routiers pour contribuer à rendre ce mode aussi efficace que possible en réduisant les embouteillages et les nuisances environnementales et en le rendant plus sûr.

La CRCI confirme que malgré la priorité politique de l'UE pour le rééquilibrage modal, qui prendra du temps pour se matérialiser, le transport routier restera le mode dominant et que le développement des équipements routiers doit être poursuivi.

Gestion de trafic aérien

La CRCI partage l'analyse du groupe à haut niveau visant à remplacer différents systèmes nationaux par un 'système européen' harmonisé et de développer l'interopérabilité des systèmes existants pour le futur système européen de gestion du trafic aérien.

La CRCI confirme que le développement des transports aériens dans les pays voisins de l'UE présente un intérêt stratégique clair à la fois pour l'UE et les pays voisins, particulièrement dans un contexte de croissance soutenue des trafics.

Claude CARDELLA