

***Avis de la Chambre Régionale
de Commerce et d'Industrie (CRCI)
Provence Alpes Côte d'Azur-Corse
et du réseau des CCI de PACA et de Corse***

***sur la Communication
de la Commission des Communautés Européennes***

« Future of Transport »

***Un avenir durable pour les transports:
vers un système intégré, convivial
et fondé sur la technologie***



Sommaire

| | |
|--|---|
| A. Rappel des motifs de cette Communication..... | 4 |
| B. La position de la CRCI et du réseau des CCI PACA-Corse | 5 |
| B.1. Des objectifs cohérents avec les propositions du Livre Vert de février 2009 | |
| B.2 Les suggestions sur la manière dont les instruments de politique disponibles pourraient être mis en œuvre pour atteindre ces objectifs et relever le défi de la durabilité | |
| B.3. Les sept projets de transport soutenus par la CRCI et le réseau des CCI PACA-Corse | |

***Avis de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) Provence Alpes
Côte d'Azur-Corse et du réseau des CCI de PACA Corse sur le Livre Blanc de la
Commission des Communautés Européennes
« Future of Transport »
Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial
et fondé sur la technologie***

Les acteurs économiques souhaitent sensibiliser les instances européennes en charge de la politique de transport à la nécessité que les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse :

- Soient mieux reliées au cœur de l'Europe pour ne pas être marginalisées. Elles ne doivent plus être considérées comme des régions « impasses », mais bien comme des portes européennes du commerce mondial.
- Participent à la structuration d'un espace euro-méditerranéen qui se développerait en complémentarité et en lien avec l'espace central.
- Souhaitent un rééquilibrage du réseau de transport européen entre le Nord et le Sud dans un objectif de fonctionnement durable.

Les projets d'infrastructures soutenus par la CRCI et le réseau des CCI PACA-Corse s'inscrivent dans la structuration d'un Arc méditerranéen performant, mis en réseau avec l'Est de l'Europe.

La réalisation de ces projets contribuerait à renforcer un axe multimodal sud européen tout en structurant une porte d'entrée du réseau européen, comme la politique européenne des transports le préconise depuis des années.

***Avis de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie (CRCI) Provence Alpes
Côte d'Azur-Corse et du réseau des CCI de PACA Corse sur le Livre Blanc de la
Commission des Communautés Européennes***

« Future of Transport »

***Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial
et fondé sur la technologie***

Après leur contribution en mai 2009 sur le Livre Vert « RTE-T: un réexamen des politiques, Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique communautaire des transports », la CRCI et le réseau des CCI souhaitent participer à cette réflexion sur la préparation du Livre Blanc 2010 sur la politique européenne des transports pour les 10 ans à venir.

Dans un objectif de cohérence, la position est de réaffirmer la démarche de refonte de la politique européenne de transport avancée dans le Livre Vert mentionné ci-dessus.

Les défis, tendances et objectifs généraux énoncés dans cette Communication de la Commission sont globalement partagés et cohérents avec la **nouvelle approche** proposée par **le Livre Vert**, fondée sur la création de « **réseaux** » **prioritaires en remplacement des « projets » prioritaires**.

Au regard de l'enjeu principal qui est d'atteindre la flexibilité nécessaire adaptée aux besoins exprimés en matière de services efficaces de transport intermodal de marchandises et de voyageurs, cette nouvelle approche offre une perspective d'évolution indéniable vers une souplesse plus à même de répondre efficacement (et dans la durée) aux attentes d'accessibilité des acteurs économiques.

Cette présente contribution ne peut donc que soutenir l'objectif d'une meilleure utilisation des infrastructures existantes, en prévoyant leur adaptation aux évolutions des besoins et des marchés.

Dans ce contexte, la CRCI PACA-Corse ne peut que se féliciter de la possibilité à participer à cet exercice de réflexion pour l'avenir des transports européens.

Sept grands objectifs politiques sont proposés :

- 1. Des transports de qualité, sûrs et sécurisants*
- 2. Un réseau bien entretenu et entièrement intégré*
- 3. Des transports plus durables*
- 4. Maintenir l'UE en première ligne des services et des technologies de transport*
- 5. Protéger et développer le capital humain*
- 6. Des prix intelligents pour orienter les utilisateurs*
- 7. Planifier en tenant compte des transports: améliorer l'accessibilité*

La contribution de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse n'a pas pour ambition de répondre à l'ensemble de ces propositions. Elle propose en revanche de mettre en lumière un certain nombre d'objectifs qui lui semblent essentiels pour la future stratégie européenne. Ceci afin de contribuer à l'obtention d'une plus grande « opérationnalité », d'une réelle efficacité économique et d'un pragmatisme durable.

A. Rappel des motifs de cette communication

Dans la perspective d'une révision de la planification européenne en 2010, et d'une actualisation du Livre Blanc de 2001, la Commission européenne poursuit les consultations sur les possibles bases de la future politique européenne en matière de transports.

Extraits de la Communication

Bilan des évolutions récentes

- La politique européenne des transports a largement atteint les objectifs fixés dans les documents de stratégie susmentionnés en contribuant grandement au développement de l'économie et de la compétitivité européennes, en favorisant l'ouverture et l'intégration du marché, en définissant des normes de qualité élevées en matière de sûreté, de sécurité et de droits des passagers et en améliorant les conditions de travail
- La politique européenne des transports a contribué à la mise en place d'un système de mobilité qui n'a rien à envier, pour ce qui est de l'efficacité et de l'utilisation des ressources, à ceux des régions du monde les plus développées économiquement
- D'une manière générale, l'ouverture du marché a entraîné des gains d'efficacité et une baisse des coûts. Ces effets sont manifestes dans le secteur du transport aérien, où le processus est plus avancé. L'UE met maintenant en place des conditions de concurrence égales sur le marché toujours plus intégré des transports, mais des obstacles subsistent, comme des disparités entre les régimes fiscaux et d'aides
- La politique relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) a permis de renforcer notablement la coordination en matière de programmation des projets d'infrastructures par les États membres. Leur mise en oeuvre a beaucoup progressé: environ un tiers des investissements nécessaires dans le RTE-T (400 milliards d'euros) ont été réalisés
- Des progrès ont été accomplis dans la réduction de la pollution atmosphérique et des accidents de la route
- Dans le secteur maritime, la pollution du milieu marin et les accidents en mer ont été considérablement réduits, et l'UE a défini l'une des réglementations les plus avancées en matière de sécurité et de prévention de la pollution

OBJECTIF POLITIQUE POUR UN SYSTEME DE TRANSPORT DURABLE

- L'objectif de la politique européenne des transports est de mettre en place un système de transport durable qui réponde aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société et soit propice à l'instauration d'une société ouverte à tous et d'une Europe parfaitement intégrée et compétitive.
Les tendances actuelles et les difficultés majeures attendues dans le futur, mises en exergue dans les précédents paragraphes, montrent qu'il est nécessaire de satisfaire une demande croissante «d'accessibilité» alors que les préoccupations liées au développement durable vont en s'accroissant.
La première des priorités semble être de mieux intégrer les différents modes de transport afin d'améliorer l'efficacité générale du système et d'accélérer la mise au point et le déploiement de technologies innovantes

B. La position de la CRCI et du réseau des CCI PACA-Corse :

B.1. Des objectifs cohérents avec les propositions du Livre Vert de février 2009

A travers cette réponse à la consultation sur la Communication « future of transport », la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de PACA-Corse (CRCI PACA-Corse) en concertation avec les CCI de PACA-Corse exprime son soutien à plusieurs objectifs:

✓ **Un réseau bien entretenu et entièrement intégré**

Objectif 44. Le transport est un secteur de type «réseau» qui se compose de plusieurs éléments: infrastructures, points d'interconnexion, véhicules et équipements de transport, applications TIC liées à l'infrastructure et embarquées, services de réseau, et procédures opérationnelles et administratives. La capacité à transporter les personnes et les biens efficacement et en utilisant les ressources au mieux repose avant tout sur le fonctionnement optimal de la combinaison de tous ces éléments.

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse :** Cet objectif rejoint une idée force du Livre Vert de février 2009, à laquelle le réseau des CCI de PACA-Corse adhère : les priorités en matière de transports européens ne doivent pas se limiter à quelques grands projets d'infrastructures prioritaires, monopolisant toute l'attention et les crédits. Les notions de réseau opérationnel entre grands corridors et réseaux capillaires et de maillage intermodal doivent primer.

Comme le soulignait ce Livre Vert, malgré les différentes révisions effectuées au cours des deux dernières décennies, l'approche par « projets prioritaires » sur un certain nombre de grands projets d'infrastructures montre aujourd'hui ses limites. Quand un projet subit un changement de contexte ou des blocages intrinsèques, il n'y a pas d'alternative. De plus, ces projets étant généralement très importants, leur financement s'avère difficile, sans pour autant qu'il puisse exister de solution alternative ou d'attente (phasage par exemple).

Ce manque de flexibilité rend quasiment impossible l'atteinte des objectifs de la politique européenne en matière de transports. En même temps, la visibilité des efforts importants effectués par l'Union dans ce domaine est amoindrie. Dès lors, la politique des transports européenne est moins efficace car inadaptée aux besoins et aux ressources de l'Union.

Objectif 45. Une meilleure exploitation de la capacité du réseau et des forces relatives de chaque mode pourrait largement contribuer à la réduction de la congestion, des émissions, de la pollution et des accidents. Cela requiert toutefois l'optimisation et l'exploitation du réseau en tant qu'entité unique, alors que les réseaux modaux sont actuellement en grande partie séparés et qu'on constate même un manque d'intégration au sein des modes entre les différents pays.

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse :** Contrairement aux grands projets prioritaires, l'optimisation des réseaux capillaires et le développement des interconnexions intermodales permettent des interventions ponctuelles et réalistes pour renforcer et compléter les infrastructures existantes, et les mettre en cohérence. Les appels à projets annuels européens n'y contribuent que si les projets sont inscrits ou liés directement aux projets prioritaires du moment.

Comme le soulignait le Livre Vert en février 2009, chaque projet apparaît ainsi comme un sous-ensemble d'un réseau prioritaire plus vaste. Fondée sur un objectif de fluidité multimodale des transports sur le réseau intérieur, la mise en cohérence de ces différents projets permet d'aboutir à un réseau plus réactif à l'évolution de la demande, et qui comporte des alternatives en cas de blocage.

Objectif 46. *En ce qui concerne notamment le transport de passagers, il sera essentiel de développer l'intégration de l'aviation avec le train à grande vitesse. Pour ce qui est du transport de marchandises, un système logistique intelligent et intégré, pour lequel le développement des ports et des terminaux intermodaux est déterminant, doit devenir une réalité. Enfin, la tendance d'urbanisation décrite ci-dessus fera du transfert modal vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement un élément particulièrement important dans le contexte du transport urbain.*

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse:** Ce nouveau schéma proposé redonne la priorité à la cohésion économique et territoriale européenne, et limite la concurrence entre les projets et les territoires. En outre, cette approche permet une meilleure prise en compte des nœuds de transports (hubs), ainsi que des ports et aéroports. Elle permet ainsi d'accroître sensiblement l'impact de la politique communautaire et son ouverture sur les régions périphériques devrait par ailleurs en être améliorée.

Objectif 47. *Il convient d'assurer l'entretien de l'infrastructure et de coordonner efficacement les travaux d'amélioration afin de diminuer le nombre d'accidents et les coûts de fonctionnement ainsi que la congestion, la pollution et les nuisances sonores. Il faudrait planifier de nouvelles infrastructures et les classer en fonction des priorités en vue d'optimiser les avantages socio-économiques en tenant compte des externalités et des incidences sur l'ensemble du réseau.*

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse:** La CRCI PACA Corse ne peut qu'adhérer à cet objectif. Les investissements de l'Europe et des États doivent être développés sur les réseaux capillaires existants car ils contribuent aux échanges et à la compétitivité européenne. Leur entretien, leur modernisation et leur renforcement sont donc indispensables d'autant qu'ils ont souvent, à des coûts mobilisables, des délais mesurables et des retombées non négligeables et rapides. Les réseaux capillaires sont les affluents des corridors principaux mais ils peuvent être aussi des alternatives en cas de blocages, de saturation et devenir de nouveaux axes majeurs lors de changements de contexte. Ils ont donc un rôle fondamental dans la constitution de réseaux européens efficaces. Dans cette optique, les réseaux du Sud de l'Europe doivent être développés évitant de tout concentrer sur les grands corridors du Nord.

De nouvelles infrastructures, ferroviaires notamment, depuis le sud de l'Europe, offriraient une alternative aux couloirs « historiques » du nord de l'Europe et entraîneraient à moyen terme de nouveaux axes de croissance et retombées socio-économiques importantes.

Objectif 51. *L'Europe occupe la première place mondiale dans de nombreux domaines du transport (...) Maintenir et améliorer cette place de chef de file est essentiel pour préserver la compétitivité globale de l'économie européenne, et offrira également à notre secteur du transport la possibilité de desservir des marchés nouveaux et en expansion*

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse:** La structuration d'un Arc méditerranéen ferroviaire à Grande vitesse, mais aussi la mise en œuvre d'autoroutes de la Mer le long de cet axe, ne pourront qu'améliorer le positionnement des pays européens, en leur assurant une desserte efficace des marchés émergents que sont désormais les territoires du sud de la Méditerranée. Un meilleur équilibre des flux et donc du réseau de transport européen au Sud doit être privilégié, et non la poursuite de la concentration au Nord qui va l'encontre de l'objectif européen d'un développement sur l'ensemble du territoire communautaire.

✓ **Planifier en tenant compte des transports: améliorer l'accessibilité :**

Objectif 58. L'introduction d'un système de tarification correct permettra une meilleure prise en considération des coûts de transport dans les décisions de localisation; toutefois, même ainsi, il est possible que les planificateurs ne tiennent pas compte des coûts de transport comme ils le devraient et qu'ils considèrent la disponibilité de solutions de transport peu onéreuses comme acquise.

Objectif 60 Lorsqu'elles prennent des décisions en matière d'aménagement du territoire ou de localisation, les autorités publiques et les entreprises devraient tenir compte des conséquences de leurs choix en termes de contraintes de déplacement des clients et des employés, en plus du transport des marchandises. Une bonne planification devrait également faciliter l'intégration harmonieuse des différents modes de transport.

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse:** La CRCI et le réseau des CCI PACA-Corse sont attentifs à ce que la politique des transports réponde au plus près aux besoins des entreprises.

En ce sens, leur objectif n'est pas la réalisation d'un équipement en lui-même, mais **l'amélioration concrète et efficiente du réseau de communication nécessaire aux flux économiques**. Les décisions d'investissement, qu'elles soient nationales ou européennes, doivent en effet être guidées avant tout par la vision concrète et concertée des besoins.

B.2. Suggestions sur la manière dont les instruments de politique disponibles pourraient être mis en œuvre pour atteindre ces objectifs et relever le défi de la durabilité.

Dans le cadre défini par les objectifs généraux repris dans cette contribution, la CRCI et le réseau des CCI PACA-Corse ont souhaité mettre en avant les 6 suggestions proposées qui poursuivent les orientations de réforme de la politique européenne. Annoncées dans le Livre Vert de février 2009 elles en partagent les mêmes principes.

✓ **Infrastructure : maintenance, développement, intégration des réseaux modaux :**

Suggestion 63. Le fonctionnement optimal du système de transport **nécessite l'intégration et l'interopérabilité complètes des composants individuels du réseau** ainsi que l'interconnexion entre les différents réseaux (modaux). À cette fin, les points d'interconnexion sont essentiels car ils sont les centres logistiques du réseau et ils offrent la connectivité et le choix pour le transport de marchandises comme pour le transport de passagers. Il faudrait **promouvoir et développer les plateformes de transbordement intermodales** là où il existe un potentiel de consolidation et d'optimisation du trafic de passagers et du fret. Cela sera typiquement le cas dans des zones qui connaissent une activité élevée dans le domaine du transport de passagers et du fret, c'est-à-dire dans **les zones urbaines et aux croisements de corridors importants**.

Suggestion 64. Un développement bien ciblé des infrastructures permettra de diminuer la congestion et de gagner du temps. À cet égard, il est nécessaire de soigneusement **planifier les infrastructures et de les classer en fonction des priorités afin d'optimiser les chaînes de transport et l'ensemble du réseau de transport**. Outre la suppression des goulets d'étranglement, il sera essentiel de déterminer des corridors verts afin de **diminuer la congestion** et la pollution de l'environnement.

Suggestion 65. L'évaluation des projets d'infrastructure qui concernent plusieurs modes et, éventuellement, plusieurs pays. Il convient de disposer de **données et d'indicateurs communs**, en commençant par ceux qui ont trait au trafic et à la congestion. Cela permettra de **sélectionner les projets en fonction de rapports coûts-avantages comparables** et en tenant compte de tous les éléments pertinents, à savoir les incidences socio-économiques, la contribution à la cohésion et les effets sur l'ensemble du réseau de transport.

Suggestion 66. Mettre en place de nouvelles infrastructures coûte cher et utiliser de manière optimale les infrastructures existantes permet déjà de nombreux accomplissements avec des ressources plus limitées. Cela requiert une gestion, une maintenance, une modernisation et une réparation adaptées de l'important réseau d'infrastructures qui a, jusqu'à présent, procuré un avantage compétitif à l'Europe. **La modernisation des infrastructures existantes**, également via des systèmes de transport intelligents, constitue dans de nombreux cas la manière la moins coûteuse d'améliorer le fonctionnement général du système de transport.

Suggestion 67. Jusqu'à présent, les infrastructures ont été principalement conçues pour une utilisation conjointe par les véhicules destinés au transport des passagers et ceux destinés au fret, mais l'augmentation du trafic et de la congestion qui en découle, surtout dans et autour des villes, sont la cause de conflits entre le transport de passagers et le fret. Lorsque cela se justifie par les volumes de trafic, il convient d'envisager la possibilité de mettre en place des infrastructures spécialisées pour les passagers et pour le fret, soit sous la forme de corridors consacrés au fret ou en définissant des règles de priorité « intelligentes ». De manière générale, on peut **parvenir à une utilisation plus efficace des infrastructures** lorsque les utilisateurs présentent des profils similaires (charges, vitesses, etc.).

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse:** La connectivité entre les différents modes de transport est fondamentale pour minimiser les ruptures de charge et favoriser la fluidité logistique en utilisant le mode le mieux adapté au service recherché. Elle concourt en outre à une recherche d'efficacité économique et environnementale.

C'est d'ailleurs à ce niveau que des projets « modestes » et de réalisation rapide peuvent contribuer à l'amélioration d'un réseau européen.

En Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui occupe une position logistique stratégique, **la desserte ferroviaire des aéroports et le développement de pôles multimodaux permettront par exemple de favoriser l'intermodalité, au sein de la région et en connexion non seulement avec le reste de l'Europe mais aussi avec le reste du monde via le port de Marseille Fos.**

Parallèlement, la situation de congestion routière consécutive notamment à un important trafic de transit entre l'Italie et l'Espagne via PACA, impose de développer des liaisons ferroviaires permettant de limiter cette situation.

Suggestion 68. Grâce au littoral très étendu et au grand nombre de ports que compte l'Europe, **le secteur maritime est une précieuse solution de rechange au transport terrestre.** La mise en œuvre pleine et entière de «l'espace maritime européen sans barrières» et de la stratégie en matière de transports maritimes jusqu'en 2018 peut faire des «autoroutes de la mer» une réalité et permettre d'exploiter les possibilités qu'offre le transport maritime à courte distance intracommunautaire. **Les solutions logistiques qui exploitent les synergies entre les transports maritime et ferroviaire et/ou fluvial, présentent également un potentiel de développement élevé.**

► **Réponse de la CRCI et du réseau des CCI de PACA-Corse:** Pour la région PACA, comme pour la fluidité des échanges Nord-Sud et Est-Ouest, la connexion de sa façade maritime avec les grands axes européens est essentielle pour développer des services maritimes de courte distance. **Pour les ports de PACA (et notamment celui de Marseille-Fos), les modes ferroviaire et fluvial sont des modes de massification indispensables qui demandent à être renforcés** pour résorber les goulots d'étranglement vers le Nord de l'Europe.

L'axe Rhône-Saône doit être un axe européen de première importance, entre la Méditerranée et la Mer du Nord. Il souffre pourtant d'un rétrécissement central pour remplir cette mission. Le **renforcement de son calibrage aux gabarits internationaux** permettrait de désencombrer la vallée du Rhône en favorisant le report de la route vers le fleuve pour les échanges Nord-Sud. Un meilleur équilibre des flux au sein de l'Union serait ainsi rendu possible par la création d'un axe alternatif et performant (le transport fluvial reste très largement sous-utilisé face aux potentiels de trafic absorbable).

Une vision de long terme impose en effet de **limiter la concentration des flux sur un seul corridor Nord-Sud** d'ores et déjà encombré.

B.3. Sept projets d'infrastructures de transport soutenus par la CRCI et le réseau des CCI PACA-Corse

La situation géographique de la région PACA s'avère stratégique pour l'Europe, à la croisée de corridors de communications majeurs Nord-Sud et Est-Ouest, tout aussi bien terrestres, que fluviaux, aériens et maritimes, mais aussi à peu de distance des grands marchés du sud de la Méditerranée.

Au regard de la croissance attendue (à un horizon de 20 ans)¹ des flux de circulation et de la volonté d'optimiser les transports notamment afin de réduire les impacts environnementaux, une zone d'échanges et de transit comme la région PACA requiert des investissements pour moderniser le réseau, l'adapter et le compléter.

¹ Cf. Gouvernement français – Prospective Transports à 2050

C'est là tout l'enjeu de l'existence d'un véritable Arc Méditerranée des Transports

La mise en réseau d'un Arc méditerranéen mieux structuré et connecté avec l'Europe centrale :

- permettra le franchissement des Pyrénées et des Alpes, et structurera un véritable corridor méditerranéen².
- permettra le développement de l'intermodalité et de l'hinterland de l'ensemble des ports et aéroports de cet espace stratégique pour le marché intérieur.
- permettra un rééquilibrage des flux et des investissements à l'échelle européenne, élément d'une politique d'aménagement du territoire équilibrée en « contrecarrant » le scénario du laisser-faire qui n'est pas durable.

Face aux problématiques croissantes générées par le transit routier entre l'Italie et l'Espagne

- franchissement des Pyrénées et des Alpes (points de passage désormais largement insuffisants et inadaptés)
- saturation des axes autoroutiers français rhodanien et littoral (toujours plus dangereux),

un axe ferroviaire performant sur l'Arc méditerranéen à la fois pour les voyageurs et les marchandises serait une réponse appropriée.

Si le projet de prolongement de l'axe Barcelone-Perpignan-Montpellier par la LGV PACA jusqu'en Italie, est l'amorce d'une solution pour le transport de passagers ;
le transport international de fret est encore une problématique majeure.

C'est pourquoi, la création d'un corridor multimodal sud-européen constitue indéniablement un enjeu qui dépasse le seul niveau de transports intérieurs européens; la création de ce corridor sud européen (passagers et fret) concerne en fait les accès de l'Europe aux autres grandes régions commerciales du monde et aux rives sud de la Méditerranée en particulier.

Dans ce contexte d'ardente obligation de constitution d'un Arc Méditerranéen des Transports, la CRCI et les CCI du réseau PACA-Corse souhaitent par le biais de cette contribution, présenter et affirmer leur soutien à 7 projets indispensables au développement des régions PACA et Corse.

Ces différents projets, portés par la CRCI depuis de nombreuses années et qui n'ont à ce jour jamais été soutenus au niveau européen, témoignent de la situation stratégique des régions PACA et Corse qui :

- Se situent au croisement d'axes européens Nord-Sud, Est-Ouest entre autoroutes ferroviaires, maritimes et routières, qui toutes favorisent l'intermodalité.
- Se connectent « naturellement » aux projets prioritaires n°3 et n°6 du RTE-T
- S'inscrivent ainsi dans la continuité d'axes qui permettent la suppression des goulets d'étranglement Alpains et Pyrénéens, par un maillage intermodal au sud de l'Europe.

² Les acteurs régionaux de PACA ont d'ailleurs contribué à démonter, notamment avec le projet INTERREG ARCOMED, qu'il y existe des besoins en développement de capacités, en création d'offres alternatives et en structuration intermodale.

Ces 7 projets :

- S'inscrivent dans la nouvelle démarche de réseaux prioritaires,
- Remplissent un double objectif d'amélioration de la fluidité et de développement de la multimodalité,
- Constituent des projets à délai de réalisation et d'ampleur variés au regard notamment des trafics constatés et attendus.
- Contribuent à la structuration d'un Arc Méditerranéen des Transports.

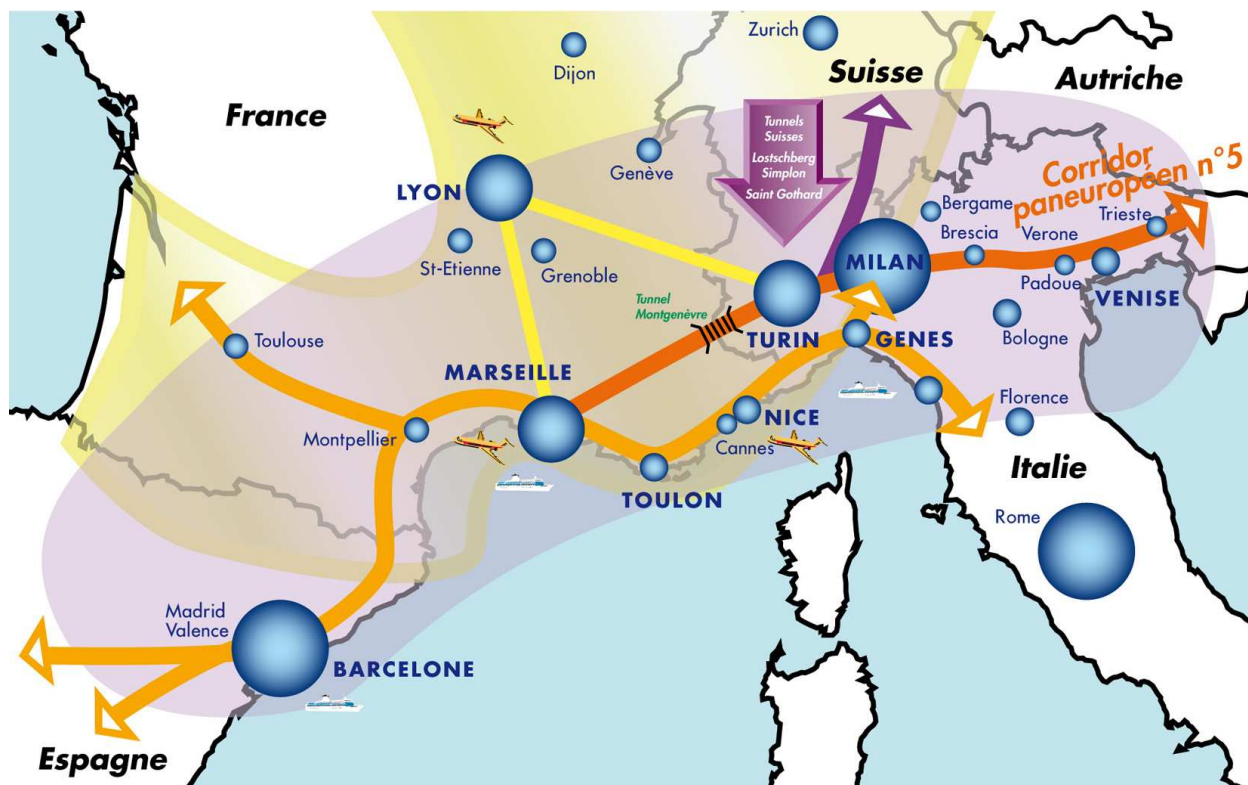
La CRCI souhaite donc illustrer son adhésion aux défis et objectifs et sur les préconisations d'orientations futures à l'aune des projets suivants :

1. **L'achèvement de la continuité autoroutière Est-Ouest (A54) de l'arc méditerranéen**, avec a) le contournement d'Arles et b) la liaison Martigues-ZI de Fos (transit Italie-Espagne, trafic du Grand Port Maritime Marseille Fos).
 2. **Le renforcement de l'intermodalité du Grand Port Maritime de Marseille avec notamment le terminal combiné route/fer/mer de Mourepiane** (consolidation des trafics terrestres et maritimes); **l'amélioration des accès terrestres (A56**, autoroute ferroviaire), et l'élargissement de son hinterland par **voie fluviale** vers le Nord et l'Est de l'Europe.
 3. **Le développement de services de transports complémentaires ferroutage, merroutage, notamment depuis Marseille et Toulon**. Le rôle des ports dans la politique européenne est avéré et plébiscité ; ces services de transports déjà financièrement soutenus au niveau européen méritent un développement significatif. A ce titre, l'extension du port fluvio-maritime d'Arles contribuera au renforcement du maillage intermodal d'un réseau de transport européen reliant la région PACA à l'Europe du Sud et du nord. Quant au projet d'extension du port de Bastia, il est nécessaire pour accompagner le développement des trafics avec le continent (France et Italie) tout en permettant de mettre en place des services de cabotages maritimes à l'exemple du projet en cours de création d'une ligne Toulon-Bastia-Civitavecchia.
 4. **L'achèvement de la continuité autoroutière Nord-Sud (A51) de l'axe alpin** qui vise à garantir l'accessibilité et à renforcer la cohésion socio-économique et territoriale du massif alpin français et à créer un axe européen complémentaire et alternatif au sillon rhodanien.
 5. **Le développement de l'intermodalité des aéroports** avec notamment la desserte ferroviaire à grande vitesse des aéroports d'Avignon, de Marseille-Provence, de Toulon-Hyères et de Nice Côte d'Azur.
 6. **La réalisation de la LGV PACA jusqu'à la frontière italienne contribuant à la réalisation d'un « Arc méditerranéen ferroviaire à grande vitesse », en lien avec les projets ferroviaires en cours de Barcelone à Gênes**. Elle permet en effet un report modal dont la nécessité relève désormais de l'urgence au regard des trafics routiers toujours croissants, en particulier pour ce qui concerne le transit entre l'Italie et l'Espagne, trafics qui utilisent le sillon littoral méditerranéen, et qui saturent d'ores et déjà les infrastructures routières et ferroviaires existantes.
 7. **L'achèvement d'un axe ferroviaire Marseille-Turin** par le percement d'un tunnel sous le Montgenèvre : ceci permettrait la suppression « rapide » du maillon manquant des Alpes du Sud, et de créer une alternative au « tout routier » qui sature l'axe autoroutier Espagne/Italie.
- Cf. la carte ci-dessous qui illustre explicitement la constitution d'un véritable Arc méditerranéen ferroviaire

N.B : A côté de ces grands projets, des aménagements plus modestes contribueraient de façon non négligeable à la structuration du réseau : c'est le cas par exemple avec :

- *l'interconnexion de la ligne du Val de Durance (qui passe à proximité du site de Cadarache-ITER) à la LGV Méditerranée (et au-delà vers le Nord de l'Europe)*
- *ou la réalisation à Arles d'un pont ferroviaire sur le Rhône (ceci permettrait continuité et doublement de l'axe ferroviaire Italie-Espagne).*

Ces projets limiteraient en outre la saturation d'axes littoraux très empruntés.



N.B : A titre d'illustration, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur serait concernée par un réseau prioritaire européen de la péninsule ibérique (relié aux projets prioritaires 2020 PP 03) et l'Italie du Nord (PP05 et PP24).

Tout particulièrement avec ces projets, la structuration d'un Arc méditerranéen mis en réseau avec l'Est de l'Europe contribuerait à renforcer un axe multimodal sud européen tout en structurant une porte d'entrée du réseau européen, comme la politique européenne des transports le préconise depuis des années.

Les acteurs économiques souhaitent que les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse :

- **Soient mieux reliées au cœur de l'Europe pour ne pas être marginalisées. Elles ne doivent plus être considérées comme des régions « impasses », mais bien comme des portes européennes du commerce mondial.**
- **Participent à la structuration d'un espace euro-méditerranéen qui se développerait en complémentarité et en lien avec l'espace central.**