

## REVISION DES RESEAUX TRANS-EUROPEENS DE TRANSPORTS

Proposition de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Septembre 2010

### **« Pour un rééquilibrage des RTE-T vers la Méditerranée »**

Quinze ans après sa création, le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) est un enjeu fondamental dans une perspective de construction européenne, d'échanges socioculturels et de développement économique. Une révision en 2010 apparaît opportune pour tenir compte de quatre constats :

- un rythme de réalisation limité par les contraintes de financement et les difficultés techniques (zones urbaines, massifs montagneux, franchissements maritimes,...), ce qui retarde l'émergence d'un véritable réseau de transport intégré à la dimension de l'Europe,
- et à l'inverse, une nécessité plus pressante d'adapter le modèle économique pour répondre aux défis environnementaux et énergétiques, ce qui passe par l'émergence de solutions de transport efficaces pour réduire la dépendance de nos sociétés au pétrole et sans doute aussi par un découplage du développement et de la croissance des flux de transports,
- un changement d'échelle des logiques de transport au sein de l'Europe, avec une poursuite de la globalisation des échanges, avec l'extension du périmètre communautaire et avec un souci de meilleure intégration avec les territoires limitrophes (Afrique, Moyen-Orient, Russie,...),
- l'insuffisance d'une approche centrée sur les infrastructures linéaires pour faire émerger un système efficace de transport : les nœuds du réseau et les problématiques de services (équilibre économique, organisation logistique) doivent être mieux pris en compte.

Partant de cette analyse, les propositions de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont les suivantes, par ordre d'échelles spatiales, et non de priorité :

**1.** Diversifier les portes d'entrée de l'Europe en matière de fret à longue distance (Asie notamment), pour les positionner au plus près des principaux bassins de population. L'hyper-concentration croissante des flux logistiques extra-européens vers le nord de l'Europe (plus de 70% des flux venant d'Asie) alimente des déséquilibres d'attractivité des territoires, induit des volumes importants de transports terrestres à travers le continent - source de congestion, de pollutions, de nuisance et d'inefficacité énergétique – et conduit à une saturation des infrastructures logistiques du nord de l'Europe et une sous-utilisation de celles du sud.

➔ *Les grands ports de Méditerranée, et notamment celui de **Marseille**, doivent être renforcés dans leur rôle de porte d'entrée pour le transport au long cours.*

**2.** Assurer une desserte durable vers l'intérieur de l'Europe à travers un réseau de transport efficient d'un point de vue environnemental (fluvial et ferroviaire), et moins dépendant du mode routier. La compétition que se livrent les ports pour aller chercher des marchés au loin semble moins stratégique que le développement des conditions d'une desserte « durable » de leurs hinterland naturels (privilégier les circuits logistiques à moyenne distance).

- ➔ *Soutenir le **corridor ferroviaire à priorité fret du Luxembourg à l'Espagne** (axes du Rhône et du Languedoc-Roussillon) et inscrire parmi les priorités la mise à niveau (longueur des convois, gabarit, ERTMS,...) **le maillon manquant entre Avignon vers les ports de Marseille et Toulon**, afin de favoriser le report vers le ferroviaire des parcours terrestres (autoroute ferroviaire, transport combiné fer/mer),*
- ➔ *Mieux **raccorder la région au nord de l'Italie et au centre de l'Europe** par le mode ferroviaire via la ligne ferroviaire du Val de Durance et la **traversée alpine du Montgenèvre**,*
- ➔ *Mieux **tirer profit du fleuve Rhône** comme infrastructure de transport structurante des échanges nord/sud, disposant de marges de capacité, offrant de bonnes conditions de sécurité et de perspectives de développement vers le nord (liaison Saône/Moselle,...),*
- ➔ ***Réaliser la liaison routière à grande capacité Fos-sur-Mer / Salon-de-Provence**, point critique de la desserte du port de Marseille, et ainsi mettre fin au report sur les réseaux secondaires des flux de transit, fortement pénalisant pour les territoires traversés et limitant pour le développement du port.*

3. Mieux intégrer le RTE-T aux espaces périphériques de la Méditerranée. Une cohérence doit être recherchée avec le Réseau Transméditerranéen de Transport (RTM-T) en cours de préparation (Afrique du nord, Moyen-Orient, Turquie, Balkans).

- ➔ *Des **projets d'autoroutes de la mer de part et d'autres de la Méditerranée** (Maghreb, Turquie, mer noire, Balkans, Moyen-Orient,...) doivent être soutenus, notamment depuis Marseille, Toulon et Nice.*

4. Mieux prendre en compte l'importance de l'arc méditerranéen occidental – de l'Espagne à l'Italie, qui compte parmi les principales concentrations de population, des activités et de flux logistiques en Europe. La densité d'urbanisation, le relief et la richesse des patrimoines naturels et historiques, appellent plus qu'ailleurs encore une rupture dans les stratégies de transport sur un corridor européen majeur en termes de trafic : 18 millions de tonnes par an sur l'autoroute A8-E80 à Vintimille, principal point de traversée alpine entre la France et l'Italie.

- ➔ *Les **projets ferroviaires sur l'Arc méditerranéen** doivent être soutenus, en particulier **la ligne à grande vitesse entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Ligurie**, qui est l'un des maillons essentiels (et transnational) d'une liaison à haute performance entre l'Espagne et l'Italie, qui reliera un bassin de plus de 30 millions d'habitants, en forte croissance. A long terme, cette liaison pourrait s'inscrire dans un Arc méditerranéen de la péninsule ibérique à Istanbul.*

*En sus des avantages pour les voyageurs, la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur permettra de maintenir une capacité d'acheminement du **fret ferroviaire sur l'axe Côte d'Azur/Riviera**, vers Nice et la Ligurie en libérant de la capacité sur le réseau classique,*

- ➔ *Les **projets d'autoroute de la mer** doivent être rapidement soutenus entre les **grands pôles de l'arc méditerranéen**, notamment entre Barcelone et Gênes, Marseille et Toulon vers le sud de l'Espagne et de l'Italie, notamment afin de réduire le transit routier sur l'autoroute A8-E80. Le mode maritime, qui assume déjà 35% des flux de marchandises*

*intra-européens, semble le plus en mesure d'inverser rapidement la prédominance du transport routier sur l'Arc méditerranéen, en raison des potentiels en termes de capacité à court/moyen terme, des flux déjà transportés et de l'efficacité de la filière maritime (coûts et interopérabilité notamment),*

- ➔ *Le projet de **liaison franco-italienne via le Montgenèvre**, déjà évoquée ci-dessus comme facilitateur des échanges avec l'intérieur du territoire européen, répond également à une lacune des réseaux européens de transports et contribuerait également au report modal sur l'arc méditerranéen.*

5. Accompagner les investissements en matière d'infrastructures par une politique globale de gestion du report modal à l'échelle du RTE-T et de soutien au développement de services de transports efficaces alternatifs au mode routier.

- ➔ *Assurer **l'équilibre financier des services de transport massif et rééquilibrer les conditions socio-économiques de concurrence** entre les différents modes de transports (bonus, taxes, aides au démarrage, soutien des services de proximité, financement des navires ou contributions d'équilibre). Les autoroutes de la mer, le transport fluvial et le fret ferroviaire doivent être considérées comme des **services d'intérêt économique général (SIEG)**.*
- ➔ *Favoriser **l'intégration des chaînes logistiques multimodales** par une politique de soutien des installations terminales (embranchements, terminaux multimodaux,...), d'incitation adaptée en matière d'innovation technologique (systèmes d'information, de réservation, de suivi par géo localisation, de gestion des flux...), de normes (interopérabilité), de procédures (douanes,...) et plus globalement de coopération et de management du report modal entre les acteurs concernés,*

Sur un plan méthodologique, et à titre de rappel, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'était positionnée dans son avis d'avril 2009 :

- Structurer le RTE-T sur la base d'un « **réseau central** », englobant un réseau prioritaire et un « **pilier théorique** » incitatif (réglementation, organisation, innovation,...), et non plus seulement une logique de projets prioritaires sans prise en considération des logiques de réseaux et des points de rupture modale ;
- Maintenir un « **réseau global** », même s'il excède les ressources financières programmables, de façon à donner une visibilité à très long terme d'un maillage européen, indispensable pour des stratégies d'infrastructures lourdes (le ferroviaire par exemple). Ce réseau global est le bon échelon pour le déploiement de la politique européenne de transports et d'une réglementation veillant à l'interopérabilité à long terme des systèmes, ce qui réduira les fausses manœuvres, notamment sur les projets promus au niveau local ;
- Éviter de se lancer dans la création d'un corpus unique de méthodes d'évaluation et pilotage des projets. Plutôt qu'une approche normative, peu créatrice, l'enjeu est de **stimuler les initiatives partenariales** de report modal (avec de véritables structures de gouvernance et des plans d'action lisibles). En outre, rajouter à la complexité actuelle des processus de projets serait contraire à l'objectif de réaction rapide face aux impératifs environnementaux.