



***Avis du réseau des Chambres  
de Commerce et d'Industrie de l'Euro-région  
Alpes Méditerranée***

***sur le document de travail  
de la Commission des Communautés Européennes***

***«La future politique de réseau transeuropéen de  
transport»***

## **Sommaire**

Présentation d'ALPMED.....	3
A. Rappel des motifs de cette consultation .....	4
B. La position sur la méthodologie européenne proposée .....	6
C. Le territoire ALPMED : la plateforme multimodale européenne sur la Méditerranée.....	12

## Présentation d'ALPMED

Les 5 CRCI de l'Eurorégion coordonnent les activités de 34 CCI qui représentent 1,5 million d'entreprises.



### LES CHIFFRES CLES DE L'EUROREGION ALPMED

L'Eurorégion Alpes Méditerranée (ALPMED) s'étend sur plus de 109 000 km<sup>2</sup> avec une population de plus de 17 millions d'habitants.

Avec un PIB qui frôle les 500 milliards €, l'Eurorégion ALPMED se situe devant de nombreux Etats.

Sur la base d'un classement des PIB des pays réalisé par la Banque Mondiale, l'Eurorégion ALPMED se situerait en effet en 17<sup>ème</sup> position, immédiatement après la Hollande et avant des pays tels que la Turquie, la Belgique, la Suède, la Pologne et la Suisse. L'Eurorégion produit aussi plus du double de la richesse de Pays tels que le Danemark, l'Argentine, l'Irlande, la Finlande et le triple de celle du Portugal.

L'économie de l'Eurorégion se caractérise également par une forte capacité d'exportation. En effet le montant total des exportations (110 milliards €) représente 22% de la richesse produite.



## A. Rappel des motifs de cette consultation

Pour contribuer à accroître la compétitivité tout en s'inscrivant dans la politique de préserver l'environnement, la Commission a souhaité réexaminer sa politique en faveur de la modernisation de son Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

Cette démarche, à laquelle adhèrent les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie d'ALPMED, est également dictée par la nécessité d'améliorer l'efficacité des projets présentant la plus forte valeur ajoutée pour faire disparaître les goulets d'étranglements, notamment au niveau des tronçons transfrontaliers et des noeuds intermodaux (agglomérations urbaines, ports, espaces logistiques à caractère national et international).

Le réexamen de la politique du RTE-T doit être envisagé dans le contexte de la stratégie «Europe 2020» pour moderniser et décarboner le secteur des transports afin de contribuer à accroître la compétitivité, avec la résorption des goulets d'étranglement critiques qui nuisent au bon fonctionnement du marché intérieur, notamment au niveau des tronçons transfrontaliers ou des noeuds intermodaux.

### Objectifs

- mise en place d'un système de transport européen intégré
- apporter des solutions intermodales plus adaptées

Dans son livre vert de février 2009 sur le futur développement du RTE-T, la principale innovation proposée était le concept d'une approche de **planification à double niveau** :

- **«réseau global»** : "socle" de RTE-T composé des réseaux relativement denses de voies ferrées, de routes, de voies navigables intérieures, de ports et d'aéroports issus, pour la plupart, des réseaux nationaux
- **«réseau central»** concrétiserait une véritable perspective européenne de planification, axée sur l'accroissement systémique de l'efficacité des ressources du réseau de transport avec des axes et des noeuds d'importance majeure pour les flux de transport au sein du marché intérieur et entre l'UE, ses voisins. où les différents instruments, financiers et non-financiers seraient mis en oeuvre, afin de garantir l'achèvement de ce réseau.

Les CRCI Rhône-Alpes, PACA-Corse et Piemont, en liaison avec les CCI concernées ont participé à la première consultation publique de la Commission en avril 2009.

Elle observe avec satisfaction que le nouveau projet de la Commission inclut la plupart de ses préconisations :

- recherche d'une efficacité accrue du RTE-T,
- priorité aux modes ferroviaire, maritime et fluvial,
- renforcement des grands ports européens et de leurs connexions multimodales aux réseaux RTE-T ferroviaire et fluvial pour mieux desservir leur arrière pays,
- création d'un réseau d'infrastructures «global» (armature de base) et d'un réseau d'infrastructures «central» sur lequel seraient concentrés les instruments communautaires,
- Incorporation dans le réseau « central » des Projets Prioritaires,
- Accélération de la réalisation de corridors ferroviaires fret à vocation européenne.

Il s'agit désormais pour la Commission de définir la méthode de planification et les critères qui lui permettront d'arrêter son réseau «central», sachant que ce n'est qu'ultérieurement qu'elle évaluera les projets d'infrastructures répondant aux critères de sélection choisis et établira une hiérarchie des priorités.

La consultation porte sur les éléments de la méthode pour sa planification et la définition de cartes.

### 1/ La planification du réseau global

Un réseau de base européen pour l'accessibilité, l'interopérabilité et la cohésion interne de l'Union. Il est proposé de partir des réseaux nationaux existants mais aussi

- d'inclure si nécessaire liaisons et nœuds qui font défaut pour garantir une planification homogène du réseau et l'interconnexion des réseaux nationaux

ou

- d'éliminer les voies sans issue et les liaisons isolées

### 2/ la planification du réseau central

Le réseau central se composera des nœuds et des liaisons qui présentent la plus grande importance stratégique et économique pour l'ensemble de l'UE. Il concernera tous les modes de transport et comprendra, d'une manière suffisamment flexible, d'autres éléments d'infrastructure indispensables pour atteindre les différents objectifs stratégiques. Il sera notamment important qu'il relie l'Est et l'Ouest, les anciens et les nouveaux États membres.

**Le but de la planification d'un réseau central n'est pas de lancer un nouveau programme d'infrastructures de très grande envergure. Il s'agit plutôt de faire du réseau le fondement d'un système de transport efficace, à intensité réduite en carbone, sûr et sécurisé, en assurant la continuité des projets en cours, en accordant l'attention requise à la suppression des principaux goulets d'étranglement et en se basant en grande partie sur l'infrastructure existante.**

### Les questions de la consultation

- Les principes et critères qui président à la conception du réseau central sont-ils adéquats et applicables? Quels sont leurs points forts et leurs points faibles et quels autres éléments pourraient être pris en compte ?
- Comment les mesures relatives aux infrastructures innovantes contribuent-elles aux objectifs d'un système de transport tourné vers l'avenir et cette contribution peut-elle être renforcée?
- De quelle manière la planification du RTE-T en général peut-elle accroître la contribution du secteur des transports à la réalisation des objectifs de la stratégie «Europe 2020»?
- Comment améliorer la coordination et/ou la combinaison des différentes sources de financement de l'UE pour accélérer la réalisation des projets et des objectifs stratégiques du RTE-T?
- Comment une stratégie de financement de l'UE peut-elle coordonner et/ou combiner les différentes sources de financement de l'UE, les financements nationaux et les financements publics et privés?
- La création d'un cadre de financement européen permettrait-il de combler le retard de mise en œuvre en ce qui concerne la réalisation des projets et des objectifs stratégiques du RTE-T?

## B. La position sur la méthodologie européenne proposée

Dans ce nouveau document de travail soumis à consultation, la Commission pose un certain nombre de questions sur lesquelles les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie d'ALPMED souhaitent donner le point de vue des entreprises qu'elles représentent.

La contribution des CRCI de l'Eurorégion ALPMED n'a pas pour ambition de répondre à l'ensemble de ces questions. 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.

### CONCERNANT L'OPPORTUNITÉ DES PRINCIPES ET CRITÈRES QUE LA COMMISSION SOUHAITE UTILISER POUR CONCEVOIR SON RÉSEAU

Les principes généraux de conception du RTE-T à tous les niveaux global/central

- la multimodalité, notamment les installations intermodales
- l'interconnectivité et l'optimisation du réseau,
- l'interopérabilité et l'amélioration de l'efficacité de tous les modes de transport,
- la durabilité,
- la qualité du service
- la sécurité et la sûreté,
- la réduction au minimum des coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation, tout en parvenant néanmoins à atteindre les objectifs stratégiques

**Les 5 CRCI d'ALPMED** ne peuvent que partager ces principes, tous fondés sur des objectifs de performance, de qualité, et d'intermodalité. Ceci implique de privilégier dans le RTE-T les axes (notamment ferroviaires) sur lesquels il est possible de massifier les trafics longue distance et augmenter la vitesse commerciale, seule solution pour leur donner davantage d'attractivité, et de compétitivité.

Cependant, le critère suivant : *tout élément du réseau global doit être conforme à la législation européenne notamment l'interopérabilité ferroviaire et la sécurité des tunnels* apparaît paradoxal et pourrait être très limitant à l'établissement d'un réseau cohérent et complet alors que l'objectif du RTE-T est de moderniser le réseau pour sa mise au norme.

**Les 5 CRCI d'ALPMED sont également favorables aux nouveaux critères proposés concourant à l'amélioration de l'efficacité du RTE-T en liaison avec les demandes relatives au trafic de voyageurs et de marchandises :**

- Suppression des goulets d'étranglement de nature urbaine ou environnementale, qui pénalisent l'efficacité des grands axes internationaux,

Les goulets d'étranglement doivent être identifiés en comparant la capacité théorique des axes avec les trafics actuels et prévus, puis en déterminant leur capacité résiduelle.

- Modernisation des noeuds ferroviaires urbains stratégiques qui en concentrant des trafics régionaux, nationaux et européens limitent la performance du réseau RTE-T pour le trafic marchandises.

- prise en compte des installations intermodales situées à proximité des noeuds (à proximité des bassins de consommation et de production),

- interconnectivité des réseaux ferroviaires des pays membres,

- prise en compte des technologies innovantes et des standards techniques les plus exigeants pour offrir un service ferroviaire plus performant, seule solution pour qu'il regagne des parts de marché  
- renforcement de l'attractivité des grands ports (valorisation des connexions fluviales et ferroviaires) : le rééquilibrage des flux entre le Range Nord et la façade méditerranéenne et adriatique est nécessaire. Il contribuera à la diminution de flux terrestres inutiles.

Ceux-ci détermineront le dimensionnement et l'équipement des éléments du réseau. Le **territoire ALPMED** est directement concerné avec les franchissements alpins qui aujourd'hui sont insuffisants en terme de capacités et de fiabilité.

Il importe que la Commission donne la priorité aux projets ferroviaires les plus structurants et efficaces, formant au niveau des pays membres « un système de transport » international, davantage compétitif et fiable, et répondant aux besoins des entreprises chargeurs, ce qui n'est globalement pas le cas actuellement. La notion de qualité de services doit être au cœur de la politique RTE-T.

Néanmoins, imaginer un réseau central qui aurait pour seul objectif de développer les liaisons entre anciens et nouveaux Etats membres et avec les infrastructures des Pays tiers serait une erreur. Aujourd'hui, des écarts de développement infrastructurel importants persistent, y compris sur le territoire des anciens Etats membres, et les liaisons et les nœuds manquants de ces territoires au bon fonctionnement d'un système transnational ne doivent pas être oubliés. Il est aussi nécessaire de prêter attention au développement et à la mise en conformité du réseau global, afin d'éviter que l'accès et les liaisons au réseau central soient difficiles et précaires, au point de paralyser l'existence même du réseau central.

Si l'ensemble de la démarche de planification du nouveau RTE-T conduit à privilégier les projets à la plus forte valeur ajoutée, les **5 CRCI d'ALPMED** observent que des projets, de moins grande envergure, mais concourant tout particulièrement, à l'amélioration de la cohésion européenne devraient pouvoir être éligibles en fonction de critères appropriés.

Les investissements de l'Europe et des États doivent être développés également 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.

Les infrastructures de transport ne se résument pas à un ensemble de lignes de communication nord-sud et ouest-est mais doivent être considérées, justement, comme un réseau infrastructurel, ou plus précisément comme un système intégré. Dans le territoire de l'Eurorégion, en dépit de nombreuses barrières physiques et naturelles, l'intensité de ces liens interrégionaux justifie l'existence d'une vision d'ensemble du système.

Dans le contexte spécifique de l'Eurorégion, un tel système devrait donc répondre aux tâches suivantes :

- Renforcer les segments les plus faibles;
- Augmenter l'efficacité des segments déjà forts, mais qui sont à risque de saturation;

- Créer une interface entre les différents segments et entre les différentes modalités de transport;
- Promouvoir l'intermodalité en tant qu'élément fondateur;
- Promouvoir l'interconnexion terrestre avec les ports de la Méditerranée;
- Promouvoir le développement des Autoroutes de la mer;
- Promouvoir la connexion entre ses propres infrastructures et le réseau de corridors prioritaires européens.

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

Le document de consultation rédigé par la Commission Européenne sur le réseau central est précis et net. Créer un nouveau réseau central européen qui soit la colonne vertébrale du système des transports global est fondamental et absolument nécessaire afin d'envisager toute action de cohésion territoriale européenne. On estime opportun de mettre l'accent sur certains aspects particulièrement importants :

- souligner avec plus de force que les interconnexions entre le réseau central et le réseau global doivent être efficaces. Ce n'est qu'à travers d'un lien efficace entre « réseaux longs » (réseau central) et « réseaux courts » (réseau global) que les territoires qui ne sont pas limitrophes peuvent trouver des trajectoires de développement économique et social.
- souligner l'importance de la recherche d'une compétitivité maximale du réseau central. L'utilisation concrète du réseau de la part des citoyens et des entreprises dépendra en effet de son efficacité, en termes de temps et de rapidité, et de son efficience, c'est-à-dire en termes de coûts. Le réseau central devra, en effet, avoir un niveau différent par rapport au réseau global en termes de vitesse, de gains de temps et d'offre de services.

Afin que le réseau central soit efficace, il est nécessaire de définir des éléments communs que l'on devrait pouvoir trouver sur tout le réseau central (c'est à dire une base commune de services, réservations, standards de qualités des services, etc.) afin que ce dernier soit plus ancré dans des logiques et des règlements européens que non nationaux. Le réseau central aura un haut niveau d'utilisation, qui permettra une politique de prix concurrentiels pour les marchandises et les personnes.

**AUSSI, PARMIS LES AUTRES ÉLÉMENTS QUI POURRAIENT ÊTRE PRIS EN COMPTE PAR LA COMMISSION, LES 5 CRCI D'ALPMED PROPOSENT :**

- **Que le réseau ferroviaire RTE-T intègre des axes conçus pour permettre le passage des trains marchandises répondant aux futurs standards techniques c'est-à-dire :**
  - longueur des trains 750 m à court terme (1000 m pour le transport combiné), 1500 m à long terme
  - charge à l'essieu 22,5 tonnes, puis 25 tonnes
  - poids maximum 1800 tonnes puis 4000 tonnes
  - vitesse commerciale 100 à 110 km/h
  - signalisation ERTMS 2 puis ERTMS 3



Pour des raisons d'efficacité, les standards retenus pour le réseau central pourront être plus élevés que dans le réseau global. Ces standards devront être impérativement homologués sur l'ensemble du réseau «central» et définis au niveau européen.

- ***Que le futur réseau ferroviaire RTE-T incorpore systématiquement : les corridors fret que vient d'adopter le Parlement Européen***
- ***Que le futur réseau ferroviaire RTE-T incorpore également les axes sur lesquels l'Europe a choisi de développer l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire)***
- ***Qu'à l'exception des tronçons du RTE-T dont l'objectif est de franchir un obstacle naturel (massif alpin), il soit procédé pour le mode ferroviaire à une réelle distinction entre les réseaux à priorité fret et voyageurs grande vitesse.***

La mixité pénalise la capacité de trafic et l'on observe que la disponibilité des lignes mixtes ne correspond pas toujours à la demande des entreprises : des transporteurs privés connaissent des difficultés pour obtenir des sillons fret aux heures demandées, la priorité étant donnée au service voyageurs. Une conception coordonnée renforcée de l'allocation des sillons devient nécessaire. Il serait opportun que la Commission soit attentive à ce point.

Il en va d'une meilleure réponse aux objectifs de la stratégie « Europe 2020 ».

Concernant les réseaux voyageurs, les corridors à Grande Vitesse du réseau central doivent avoir l'ambition de desservir le territoire européen et ses grands centres de décisions, alors que la bonne desserte des territoires nationaux ou régionaux sera assurée par le réseau global. En d'autres termes, le nombre des arrêts devra être optimisé pour ne pas obérer la performance globale.

**Les 5 CRCI d'ALPMED** se félicitent de la consultation publique large sur la méthode proposée pour la planification, mais regrettent que sur les différentes étapes de la construction des réseaux la planification finale se fera uniquement entre les Etats et la Commission :

La planification du réseau central comprend quatre grandes étapes successives:

- (1) **l'identification des nœuds principaux** (agglomérations d'importance supranationale et plateformes de transports importants) qui déterminent la configuration globale du réseau,
- (2) **la connexion des nœuds principaux** et la sélection des nœuds intermédiaires à intégrer au réseau,
- (3) **la définition des paramètres techniques** applicables en fonction des besoins liés au fonctionnement et à la capacité,
- (4) **l'intégration d'infrastructures matérielles ou immatérielles**, qu'elles soient complémentaires ou auxiliaires, afin de satisfaire aux exigences des opérateurs et des utilisateurs.

Afin d'assurer une continuité maximale, **les projets prioritaires actuels**, seront un élément essentiel du réseau central et feront l'objet d'adaptations, si nécessaire.

**Les 5 CRCI d'ALPMED** expriment un motif de satisfaction concernant plusieurs innovations :

- La Commission pourrait envisager d'étendre le mandat des coordinateurs européens chargés des principaux projets transfrontaliers pour y inclure également des «paquets» d'infrastructures plus petites et des mesures d'exploitation sur la base des corridors.

L'objectif est bien l'amélioration de la circulation et non pas uniquement la réalisation d'une infrastructure inscrite au RTE-T. Il rejoint la notion de flexibilité exprimée pour le réseau central, ne

reposant pas uniquement sur un projet linéaire mais sur un faisceau plus large adapté à l'échelle européenne. Ce manque de flexibilité jusqu'à présent a rendu quasiment impossible l'atteinte des objectifs de la politique européenne en matière de transports.

#### **CONCERNANT LE RÉEXAMEN DU CADRE FINANCIER PLURIANNUEL POST 2013 DU RTE-T**

Les 5 CRCI d'ALPMED approuvent

- la stratégie de la Commission consistant à disposer «d'une stratégie de financement solide, mutualisant les financements publics et privés, nationaux et de l'Union Européenne». Elles partagent l'idée que les financements européens nécessitent l'élaboration de critères « équitables » et « transparents », permettant de déterminer quels projets doivent bénéficier d'un soutien, en fonction de la valeur ajoutée européenne qu'ils présentent et en cohérence avec les autres sources de financement telle que la B.E.I.
- La création d'un **cadre de financement intégré** qui coordonnerait les instruments de l'UE en matière de transport, tels que le programme RTE-T et la contribution du Fonds de cohésion et des Fonds structurels dans le cadre du RTE-T. Ce cadre de financement ne devrait pas nécessairement se limiter à soutenir uniquement les investissements en infrastructures, mais pourrait aussi contribuer à incorporer d'autres éléments liés à la politique des transports afin de promouvoir l'émergence de systèmes de transport intégrés. Ce cadre de financement européen devrait également fournir des orientations pour les investissements nationaux sur la base des priorités de l'UE établies dans le cadre de la planification du RTE-T et pourrait ainsi comprendre d'autres sources de financement, telles que les recettes tirées d'activités liées au transport.

Les **5 CRCI d'ALPMED** soulignent que dans le contexte de raréfaction de l'argent public, les grands projets du RTE-T impliquent de trouver une nouvelle impulsion pour mobiliser des sources de financement privées, notamment par des partenariats publics-privés.

A ce titre il importerait :

- que l'Union Européenne et les États membres concernés signent pour chaque projet d'infrastructure à réaliser un contrat de programme définissant les engagements réciproques de financement globaux, alors que les modalités d'attribution des subventions européennes sont limitées à une période budgétaire de 7 ans.
- de donner aux entreprises privées susceptibles de s'engager dans ce type d'investissement la plus grande assurance possible que le projet sera mené à terme.

Il faut limiter l'insécurité juridique qui existe parfois sur ces projets et qui est susceptible de détourner les investisseurs privés de ces projets.

#### **CONCERNANT LES MESURES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES INNOVANTES**

- Le document de la Commission met en exergue le fait que ce seront surtout les services complémentaires à assurer la modernité et l'efficacité du réseau central européen. Dit autrement, il faudra «enrichir» la phase de transport avec un plus grand choix de services complémentaires, en proposant des solutions qui ont déjà adoptées par d'autres secteurs de l'économie. Le moment du transport ne doit pas être un "temps mort", mais doit entrer dans une logique de gestion entrepreneuriale. Dans un premier temps, cela peut se faire en s'appuyant sur les nouvelles opportunités offertes par les nouvelles technologies, mais aussi en ajoutant des pôles logistiques et en optimisant leurs filières, ou bien en mettant en synergie les différentes formes complémentaires de transport. En outre, il faudra que les services de nouvelles technologies dont sera doté le réseau central suivent des standards homogènes

définis au niveau européen afin d'éviter le doublement des coûts nationaux et de faciliter le transit des marchandises et des personnes à l'intérieur du réseau central.

- Toutefois, les **5 CRCI d'ALPMED** rappellent que le mode routier va continuer à représenter environ 80% des déplacements (voyageurs et marchandises) et qu'il est fort créateur de richesse. Il paraît effectivement particulièrement pertinent que l'Europe, dans le cadre du développement futur de son RTE-T consacre des moyens pour notamment l'utilisation de carburants de substitution.

#### **UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS EN ADEQUATION AVEC LA STRATEGIE EUROPE 2020**

- Définir une politique qui tienne compte à la fois des exigences des utilisateurs et des objectifs de l'UE. Jusqu'à présent, les modalités de planification et de mise en œuvre de la politique de transport ont fait en sorte que les actions engagées soient perçues par le secteur privé et par les utilisateurs exclusivement comme une augmentation supplémentaire des coûts et de la gêne occasionnée. Il est donc indispensable de modifier le mode opératoire. La contribution du secteur des transports dans le domaine de la planification de la TEN-T pourrait être celui de présenter ce secteur en tant que "sujet pilote" dans les activités qui visent à augmenter l'efficacité des réseaux, à promouvoir les investissements dans ces derniers et à instaurer un dispositif de veille sur les résultats ainsi obtenus. Une politique européenne efficace des transports, qui rende le système des infrastructures plus efficace et efficient, qui œuvre en général pour une plus forte cohésion entre territoires, c'est-à-dire qui améliore la « croissance endogène » énoncée dans la stratégie Europa 2020. La mobilité mature des entreprises et des personnes va augmenter la compétitivité et l'efficacité du territoire européen, par rapport à celui de l'Amérique du Nord et des Pays asiatiques. De cette manière, on poursuit l'objectif de la « croissance durable » de la stratégie Europa 2020. Les services complémentaires, qui enrichissent et caractérisent le réseau TEN, satisfont la priorité de la "croissance intelligente" de la stratégie Europa 2020, par le biais de services novateurs qui s'appuient sur l'économie de la connaissance.

## C. Le territoire ALPMED : plateforme multimodale européenne

Les 5 CRCI d'ALPMED souhaitent contribuer l'amélioration des circulations européennes notamment en développant le rôle d'interface Europe-Méditerranée avec des projets adaptés.



### ✓ Une porte d'entrée européenne pour le commerce mondial

La situation géographique de l'Euro-région ALPMED 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 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 l'euro-région ALPMED requiert des investissements pour moderniser le réseau, l'adapter et le compléter.

C'est là tout l'enjeu de l'existence d'un véritable plateforme multimodale européenne sur la méditerranée.

Un meilleur équilibre des flux et donc du réseau de transport européen au Sud doit être encouragé et privilégié à la poursuite de la concentration au Nord qui va l'encontre de l'objectif européen d'un développement sur l'ensemble du territoire communautaire.

Le renforcement d'une plateforme multimodale européenne sur la méditerranée connectée avec l'Europe du Nord et centrale :

- permettra le franchissement des Alpes, et structurera des véritables corridors européens.
- 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.

✓ ***Un territoire alpin à rendre plus perméable de façon 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.

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.

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.

Pour l'euro-région ALPMED, 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, 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.