

POUR UN REEQUILIBRAGE DU RTE-T VERS LA MEDITERRANEE

Thierry COQUIL, Directeur des transports et des grands équipements

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

(Diapositive 2) Le Réseau TransEuropéen de Transport a été conçu dans les années 90 pour améliorer la cohésion territoriale du puzzle des nations européennes fragmenté par des frontières naturelles (les Alpes, les Pyrénées,...), culturelles et historiques. Logiquement, le schéma retenu s'est caractérisé par une grande importance donnée au transport de passagers par voie terrestre - et notamment au mode ferroviaire à grande vitesse - pour rapprocher au maximum les différents espaces européens.

Vingt ans plus tard, cette ambition reste un enjeu fondamental et enthousiasmant dans une perspective de construction européenne. Mais il est évident que la réalisation de ce grand réseau européen demandera encore beaucoup de temps au vu des financements mobilisés et des difficultés techniques (grands ouvrages). Même la réalisation des 30 projets prioritaires identifiés en 2004 semble encore très lointaine.

(Diapositive 3) Cette carte des opérations suivies par l'Agence européenne des RTE-T, avec des cercles dont la taille est proportionnelle au montant du projet, montre clairement que les investissements sont essentiellement orientés vers la zone centrale européenne, principale zone économique et démographique mais aussi point de convergence et de congestion des grands flux logistiques. Les régions périphériques, et notamment méditerranéennes, sont à l'écart des principaux réseaux, même si le dispositif a été corrigé en 2004, avec l'adjonction des autoroutes de la mer, avec des résultats encore peu palpables.

Pourtant, comme le montre la carte suivante (Diapositive 4), même si les voies d'Europe centrale sont très importantes pour la logistique européenne, les flux de transport maritime traversant la Méditerranée le sont aussi (surtout quand on observe que les trains bleus ont une valeur double des traits rouges), comme le sont également les flux terrestres le long de l'arc méditerranéen, de Tarifa à Reggio de Calabria ou plus à l'est en Adriatique et mer Egée. La carte des zones d'habitation (Diapositive 5) manifeste aussi l'existence de cet arc méditerranéen.

Aujourd'hui la révision des RTE-T apparaît indispensable pour répondre au défi environnemental et énergétique. Au processus lent de réalisation du RTE-T s'impose la nécessité d'une réaction rapide pour réduire nos émissions, au risque de voir certains territoires isolés par la crise écologique. Comme le montre ce graphique (Diapositive 6) représentant les parts modales du fret dans l'Europe à 27, notre dépendance vis à vis du mode routier induit une grande fragilité, que seul le mode maritime, combiné aux autres modes massifiés (le ferroviaire et le fluvial), permettra de réduire à court terme au regard des volumes de fret transportés et des capacités résiduelles.

Partant de ces constats, en ce qui concerne le fret (et ce sera l'essentiel de mon propos ici) la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur avance plusieurs objectifs dans le cadre de la révision des RTE-T en 2010 :

- mieux prendre en compte le potentiel du transport maritime, pour le cabotage intra-européen mais aussi pour les échanges au long cours. Aujourd'hui 70 % des marchandises venant d'Asie et passant par la Méditerranée sont acheminées vers les ports du Nord et une partie importante traverse ensuite le continent vers le sud par voie terrestre. Une multiplication des

portes logistiques de l'Europe, et notamment de celles du sud, apparaît comme un facteur d'approvisionnement au plus près des zones de populations et d'activités, et aussi de développement des échanges avec l'Afrique et le Moyen-Orient ;

- au niveau des infrastructures terrestres, il s'agit de développer en priorité l'hinterland des ports avec des modes de transport durables (ferroviaire, fluvial) et de réussir l'intégration de ces différents modes dans une chaîne logistique efficace (multimodalité, interopérabilité), tirant tout le profit des nouvelles technologies. 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 territoires naturels ;
- créer les conditions d'équilibre économique des services alternatifs au mode routier par une approche globale, au-delà des seuls investissements d'infrastructure (bonus, taxes ou contributions d'équilibre).

Sous cet angle, les principaux ports de Méditerranée sont des alliés plutôt que des concurrents, qu'il s'agisse d'être identifiés depuis l'Asie comme une alternative aux ports du nord ou de développer un réseau de liaisons de cabotage entre eux, coordonnées avec des filières de transports terrestres intégrées.

L'adaptation de nos systèmes de transport au défi environnemental pourrait donc être une vraie opportunité pour nos régions, dont le caractère périphérique et maritime ne serait plus un handicap mais un atout.

Plus localement, du point de vue de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Diapositive 8), la stratégie des RTE-T se déclinerait comme suit :

- à court terme, développer les ports, et en particulier celui de Marseille, notamment par des liaisons maritimes vers le Maghreb, le sud de l'Espagne et de l'Italie,
- développer l'hinterland fluvial via le Rhône et l'hinterland ferroviaire sur nord-sud mais aussi sur l'arc méditerranéen et vers la plaine du Pô,
- faciliter les franchissements alpins et notamment soutenir les projets d'autoroute de la mer entre Barcelone et Gênes (Diapositive 9), à même de réduire la congestion du réseau routier sur la Côte d'Azur (18 millions de tonnes),
- mais aussi et bien sûr, comme l'a montré le projet de coopération ARCOMED, pour le transport de passagers, combler le chaînon manquant de l'arc méditerranéen à grande vitesse entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Italie du nord (Diapositive 10).

En complément du projet ARCOMED et sur le volet fret cette fois-ci, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur propose que soit engagée une coopération approfondie entre les acteurs de l'arc méditerranéen, sur un périmètre élargi, en vue d'une intégration des systèmes logistiques, avec une approche plurimodale (autoroutes de la mer, ferroviaire, fluvial, routier) et traitant aussi des obstacles en matière d'exploitation.