



**STRATEGIE DE L'UNION EUROPEENNE POUR LA REGION ALPINE  
(SUERA)**

**Contribution de l'association NOSTERPACA  
Provence Alpes-Côte d'Azur / FRANCE**

**CONTEXTE :**

Le document de consultation indique que la « SUERA » doit s'inscrire résolument dans une perspective de développement durable.

NOSTERPACA agit en faveur de transports publics fiables, performants, efficaces en Région Provence Alpes Côte d'Azur pour obtenir de bonnes conditions de régularité et de confort pour les circulations TER ; le rabattement systématique des transports routiers de voyageurs sur les gares ferroviaires ; la coordination des différentes entités territoriales sous la forme d'une autorité organisatrice disposant d'une vision globale et d'un pilotage régional, ainsi que la création d'un corridor de transit fret depuis le Grand Port Maritime de Marseille, le triage de Miramas via Cheval Blanc et Val de Durance/Montgenèvre. Ainsi, ses propositions visent à diminuer la part du mode routier dans les déplacements de personnes et les transports de marchandises, développer et améliorer les modes alternatifs.

NOSTERPACA approuve l'élaboration d'un programme macro-régional Alpes et se félicite de l'initiative prise par la Commission de lancer une large consultation. Nous constatons en effet que :

- l'espace alpin présente des caractéristiques uniques et concentre des enjeux spécifiques ;
- l'importance des enjeux est d'autant plus forte que diverses problématiques, comme celle des transports, ont des incidences sur la structuration et le développement de l'ensemble de l'Europe ;
- la bonne maîtrise de ces enjeux passe par une collaboration renforcée entre l'ensemble des acteurs concernés, publics et privés, en sachant s'affranchir des frontières nationales, des politiques sectorielles et des cloisonnements qui peuvent exister entre les nombreux organismes intervenants dans les politiques de développement.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

e-mail : [nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

Site : <http://nosterpaca.org>

Secrétariat : 06 08 89 75 54



## SECTION 1. INFORMATIONS GENERALES

**1 - Veuillez préciser à quel titre vous remplissez ce questionnaire**

Au nom d'une organisation de la société civile :

NOSTERPACA ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

**2.- Indiquez votre nom et, le cas échéant, le nom de votre organisation**

Gilles MARCEL secrétaire NOSTERPACA

**3.- Si votre organisation est enregistrée dans le Registre de Transparence, merci**

Sans objet.

**4. Merci d'indiquer votre pays de résidence**

FRANCE

**5. Merci d'indiquer votre adresse mail**

[nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

**6. Quel est votre niveau d'information sur la stratégie de l'Union européenne pour la région alpine?**

Bien informé pour les Alpes du Sud ;  
et notamment très bien informé pour la problématique Transports

**7. Quel est votre niveau d'information sur les stratégies macro-régionales de l'Union européenne ?**

Bien informé

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

e-mail : [nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

Site : <http://nosterpaca.org>

Secrétariat : 06 08 89 75 54



## SECTION 2. QUESTIONS GENERALES

1. - Selon vous, quels sont les principaux domaines sur lesquels la coopération doit être encouragée en vue de valoriser davantage le potentiel de la région alpine et qui ne peuvent actuellement pas être traités de manière efficace ?

Pour renforcer la compétitivité, la prospérité et la cohésion de la région alpine; garantir l'accessibilité et la connectivité pour tous les habitants de la région alpine; rendre la région alpine durable et attrayante sur le plan environnemental, il est nécessaire de traiter en priorité la question de la mobilité. Ainsi, Monsieur Siim KALLAS, Vice-Président de la Commission chargé des transports, a déclaré à ce sujet: *«Les transports sont fondamentaux pour l'efficacité de l'économie européenne, il est donc plus important que jamais d'investir dans les liaisons de transport pour soutenir la reprise économique. Les régions d'Europe mal desservies ne pourront pas se développer ou prospérer. Les États membres doivent saisir cette occasion de demander un financement pour développer les liaisons, améliorer la compétitivité et rendre les trajets plus fluides et plus rapides pour les voyageurs comme pour les entreprises.»*

Dans le cadre de ses spécificités thématique et géographique, la vigilance de NOSTERPACA porte sur l'approche de l'UE en matière de réseaux de transports.

**Deux corridors décrits du réseau central concernant particulièrement notre Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :**

- le corridor méditerranéen relie la péninsule ibérique à la frontière entre la Hongrie et l'Ukraine. Il suit les côtes méditerranéennes de l'Espagne et de la France, traverse les Alpes vers l'est et le nord de l'Italie, quitte la côte adriatique en Slovénie et en Croatie en direction de la Hongrie. À l'exception du Pô et de quelques canaux dans le nord de l'Italie, il est composé d'axes routiers et ferroviaires. Les projets ferroviaires majeurs le long de ce corridor sont la liaison Lyon-Turin et le tronçon Venise-Ljubljana.

- le corridor mer du Nord-Méditerranée s'étend de l'Irlande et du nord du Royaume-Uni jusqu'à la mer Méditerranée dans le sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Ce corridor multimodal, comprenant des voies navigables dans le Benelux et en France, vise non seulement à offrir des services multimodaux entre les ports de la mer du Nord, la Meuse, les bassins du Rhin, de l'Escaut, de la Seine, de la Saône et du Rhône, et les ports de Fos-sur-Mer et de Marseille, mais aussi à mieux relier les Îles britanniques au continent.

NOSTERPACA insiste sur l'impérieuse nécessité d'y traiter également le **chaînon manquant du franchissement des Alpes du Sud.**

2. - Quels sont les principaux défis et préoccupations/obstacles à surmonter pour les traiter avec succès ?

La **percée ferroviaire sous le Montgenèvre** élimine l'obstacle du **chaînon manquant** à réaliser pour désenclaver les départements français des Alpes du Sud au bénéfice des voyageurs d'abord, puis du Fret depuis le Grand Port de Marseille-Fos via le triage de Miramas et la bifurcation de Cheval-Blanc, Pertuis et le Val de Durance jusqu'à Milan ...

Cette liaison allègera considérablement le trafic en transit des Poids-Lourds qui étrangle Vintimille et empoisonne sur son itinéraire les départements des Alpes-Maritimes, du Var, des Bouches du Rhône et du Vaucluse ; et au-delà de PACA vers l'Espagne.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

e-mail : [nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

Site : <http://nosterpaca.org>

Secrétariat : 06 08 89 75 54



3. - Quelles sont les politiques les plus pertinentes ? Quelles politiques (de l'UE) doivent être prioritairement mobilisées ?

Les politiques de l'UE à mobiliser prioritairement sont, dans une logique globale d'adaptation au changement climatique :

- le nouveau programme appelé **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (Connecting Europe Facility, **CEF**), qui portait fin 2013 la redéfinition du RTE-T autour de neuf corridors, dessinés pour *révolutionner les liaisons Est-Ouest*. Ses fonds sont gérés par la nouvelle Agence exécutive "Innovation et réseaux" (Inea) née en janvier 2014, qui a succédé à l'Agence européenne du Réseau transeuropéen de transport (TEN-T EA). Le nouveau programme vise à améliorer les connexions entre les pays de l'UE, tout en **favorisant le report modal écologique**.

- en matière de gouvernance multi-niveaux au plus près des territoires, les groupements européens de coopération territoriale (**GECT**) ont pour objet de surmonter les obstacles qui entravent la coopération transfrontalière. Dans ce cadre, NOSTERPACA demande la **création d'un GECT Alpes du Sud-Piémont**.

- en matière de coordination des politiques des États et Régions membres :

Pour NOSTERPACA, il suffit de mettre en œuvre les décisions déjà prises.

Rappelons pour mémoire, le **traité de paix franco-italien du 10 février 1947** qui, dans son article 8, prévoit "l'établissement d'une liaison par voie ferrée entre Briançon et Modane par Bardonnèche", dernière clause du traité dont la mise en œuvre n'a toujours pas commencé.

Il s'agit de mettre en œuvre les décisions officielles préconisant de réaliser en urgence la percée ferroviaire sous le Montgenèvre :

- la décision des autorités gouvernementales, françaises et italiennes, au **sommet de Périgueux, le 27 novembre 2001**, qui confie à la Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud la mission de faire "des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre", mandat qui, jusqu'à présent, semble ne pas avoir encore été pris en compte par la CIG ;

- **l'accord franco-italien du 3 décembre 2003** entre la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes Alpes, qui précise les objectifs de cette liaison ferroviaire, notamment "avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais (...), depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin" et "avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est";

- **l'expertise du rapporteur européen Philipp Charles Bradbourn en février 2004**, conclut à la nécessité de compléter, dès 2015, le projet prioritaire de la plaine du Pô par la liaison Marseille-Turin, via le tunnel du Montgenèvre, afin "d'assurer un réel désenclavement des régions frontalières et de la vallée du Rhône" et permettre "de développer une nouvelle plateforme intermodale de transports à partir de Marseille";

- le **Schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIADMA), en 2006**, souligne la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre. La décision du Comité de Massif demande que le tunnel du Montgenèvre soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen ;

- **la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône (DTA 13)**, décret en Conseil d'État publié en **mai 2007** après 9 années de travaux (1998-2007), place la liaison ferroviaire val de Durance – Italie, via le tunnel du Montgenèvre, en position prioritaire 1.1.1 (= Urgence 1 de la Priorité 1 de l'Objectif 1). Ses orientations sont prescriptives et devraient, logiquement, constituer la feuille de route des services officiels en responsabilité de ces dossiers.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

e-mail : [nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

Site : <http://nosterpaca.org>

Secrétariat : 06 08 89 75 54



4. - Selon vous, comment la SUERA pourrait-elle améliorer les capacités de la région alpine pour faire face aux enjeux communs et saisir pleinement les opportunités ?  
(Veuillez indiquer quelques résultats que vous attendez de sa mise en œuvre)

Rattraper les retards accumulés depuis plusieurs décennies par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en matière d'infrastructures de transports ferroviaires, en particulier transfrontalières avec l'Italie ;

Remettre le mode ferroviaire en situation de répondre aux besoins de déplacements de personnes et de transports de marchandises, en particulier en ce qui concerne les transits Est-Ouest c'est à dire Italie/France/Espagne.

5. - Selon vous, quels bénéfices peut retirer l'Europe de la mise en œuvre de la SUERA ?

Cette stratégie doit accélérer la concrétisation des objectifs portés par l'UE. Concernant le domaine d'intervention de NOSTERPACA, les avantages se trouveront dans une réduction des transits routiers et donc un gain en terme de CO2 mais aussi de sécurisation des transports. C'est aussi en cohérence avec la volonté de progression des échanges en Europe, le rôle assigné au GPMM (Grand Port Maritime de Marseille) comme porte de la Méditerranée et le développement des pays de l'Est de l'Europe.



### SECTION 3. PORTEE ET OBJECTIFS DE LA SUERA

Pour répondre aux questions suivantes, notez bien que les actions ou projets proposés doivent

- (a) concerner la région alpine ;
- (b) avoir un impact positif pour les citoyens, les entreprises et l'environnement ;
- (c) être réalisables à court ou à moyen terme.

#### **1. Selon vous, quels sont les principaux objectifs sur lesquels la SUERA devrait se concentrer ?**

Sélectionner 3 objectifs au maximum par pilier

Pilier 1 - Encourager la croissance durable et promouvoir l'innovation dans les Alpes : de la théorie à la pratique, des centres de recherche aux entreprises.

at most 3 choice(s)

- ~~• Développer une stratégie alpine commune en matière de recherche et d'innovation~~
- ~~• Mettre en réseau les centres de recherche et les entreprises~~
- Structurer et renforcer les plateformes de coopération existantes et à venir**
- Développer des chaînes de valeur ajoutée alpines**
- ~~• Mieux faire connaître les services et les outils financiers~~
- ~~• Soutenir les PME~~
- ~~• Renforcer les services économiques d'intérêt général (SEIG)~~
- ~~• Stimuler la naissance d'un « Marché du travail alpin »~~
- Renforcer les compétences et les qualifications de la main d'œuvre alpine**

Pilier 2 - La connectivité pour tous : vers un développement territorial équilibré grâce à des modèles de mobilité, des systèmes de transport, des infrastructures et des services de communication respectueux de l'environnement.

at most 3 choice(s)

- ~~• Améliorer la gestion commune des transports et de la mobilité~~
- Promouvoir l'intermodalité (réseau de transport mieux connecté) et l'interopérabilité (compatibilité technique) pour les passagers et encourager l'utilisation des transports en commun**
- Promouvoir l'intermodalité et l'interopérabilité pour le transport de marchandises**
- Promouvoir le transfert modal pour réduire l'impact négatif du transport**
- ~~• Échanger les innovations et leurs applications pratiques au sein de la Région alpine en vue d'un~~
- ~~• transport durable~~
- ~~• Encourager la reconversion des Alpes vers un « système de mobilité à basses émissions et à faible~~
- ~~• empreinte carbone »~~
- ~~• Fournir des solutions de mobilité pour tous les âges; en fonction des évolutions démographiques~~
- ~~• Comblent la fracture numérique~~
- ~~• Améliorer l'accessibilité aux biens et aux services~~
- ~~• Renforcer la solidarité entre les habitants des différents territoires de la Région alpine~~

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

e-mail : [nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

Site : <http://nosterpaca.org>

Secrétariat : 06 08 89 75 54



Pilier 3 - Assurer la durabilité dans la région alpine : préserver le patrimoine alpin et promouvoir l'utilisation durable des ressources naturelles et culturelles.

at most 3 choice(s)

- ~~Promouvoir des services écosystémiques~~
- ~~Développer des plans de gestion transnationaux pour les espaces protégés (outils et critères)~~
- **Assurer la connectivité écologique dans la Région alpine et entre les Alpes et les territoires voisins**
- ~~Conclure des accords et élaborer des outils de planification à l'échelle régionale pour la gestion du paysage~~
- ~~Développer des systèmes intégrés pour la gestion des bassins hydrographiques~~
- ~~Promouvoir le potentiel créatif en vue de développer des produits et des services en s'appuyant sur les ressources naturelles et culturelles~~
- ~~Promouvoir la mise en place d'outils et de démarches de négociation afin de concilier les exigences de la production d'énergie avec celles de la protection de la nature et les autres utilisations du territoire.~~
- ~~Augmenter l'utilisation durable de la biomasse pour la production d'énergie renouvelable~~
- **Encourager l'efficacité énergétique, notamment dans les secteurs de la construction et de la mobilité**
- ~~Intégrer des stratégies d'adaptation dans la gestion des risques~~
- **Développer des réponses régionales aux changements climatiques et démographiques**

2 - Avez-vous d'autres propositions ?

3 - Parmi ces objectifs, quels sont ceux qui ne peuvent être atteints dans les conditions actuelles et qui pourraient l'être grâce à une approche macro-régionale intégrée?

(Sélectionner 3 objectifs au maximum par pilier)

Surmonter les difficultés actuelles entravant la réalisation du maillon manquant transfrontalier Val de Durance/Italie.

4 - Veuillez indiquer des actions ou des projets concrets (au niveau européen, national, régional ou local) qui pourraient contribuer à atteindre les objectifs de SUERA à court ou moyen terme ?

(Sélectionner 2 actions ou projets au maximum par pilier)

**Pilier 1 /**

Action/projet 1 *Croissance durable et promouvoir l'innovation*

Il est à noter que la France, comme l'Italie ont été mises en demeure par la Commission européenne quant au **non-respect des règles en matière de qualité de l'air, notamment dans la région de Provence-Alpes-Côte d'Azur**. Les transports routiers internationaux en transit sont une des sources importante de pollution, il est donc urgent d'**améliorer l'offre de report modal pour le transit alpin**.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

e-mail : [nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

Site : <http://nosterpaca.org>

Secrétariat : 06 08 89 75 54



## **Pilier 2 /**

### **Action/projet 2 *Connectivité pour tous***

Concernant les Alpes du Sud, le nombre de points de passage ferroviaires et le niveau de service entre la France et l'Italie sont aujourd'hui totalement inadaptés aux enjeux de mobilité de l'espace sud alpin et de l'Europe.

La mise en place d'une politique des transports efficace et durable passe par la promotion de l'intermodalité, de l'interopérabilité (compatibilité technique des réseaux de transport) et, pour les passagers, de l'encouragement à l'utilisation des transports collectifs.

Il s'agit en particulier de la **connexion à Cheval-Blanc de la ligne ferroviaire du Val de Durance** pour permettre des améliorations de dessertes marchandises et des services voyageurs.

Il faut accélérer les études du projet de **tunnel ferroviaire du Montgenèvre** en convergence avec **l'aménagement des lignes ferroviaires de desserte amont et aval**.

Ce projet est la meilleure opportunité pour réaliser le **maillon manquant du franchissement au sud du massif alpin**.

Il faut sans attendre améliorer différents points du réseau ferroviaire, par la création ou l'augmentation de performance de différents tronçons ; à titre d'illustration on peut citer la liaison ferrée Veynes-Briançon. Il est à noter également que la ligne entre Coni et Nice est pénalisée par d'importantes limitations de vitesses imposées au détriment de son attractivité commerciale.

## **Pilier 3 / *durabilité dans la région alpine***

### **Action/projet 1: « Itinérances alpines et environnement »**

Électrification de la ligne ferroviaire du Val de Durance en anticipation de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre.





## QUESTIONS PROPRES A CHAQUE PILIER

### **Pilier 1 / Croissance durable et promouvoir l'innovation**

6- Quels sont les principaux obstacles à la mobilité du travail, des étudiants et des idées dans la région alpine ?

L'offre en matière de transports collectifs est peu adaptée pour permettre la mobilité du travail, des étudiants et des scolaires. Cette situation est aggravée par l'enclavement des Alpes du Sud vis à vis de sa frontière italienne.

7- Quels sont les principaux défis à relever pour que la région des Alpes reste compétitive à l'avenir ?

Il est impératif de répondre aux obstacles précédemment cités par l'adaptation de l'offre de transports collectifs et le percement du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre.

### **Pilier 2 / connectivité pour tous**

8- Quels sont les principaux défis à relever pour la région alpine, en termes de connectivité ?

En premier lieu, connecter les réseaux italiens et français en réalisant la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Cette infrastructure participe à une démarche globale de mobilité durable en permettant une intermodalité et donc la limitation des déplacements automobiles.

### **Pilier 3 / durabilité dans la région alpine**

9 - Quels sont les principaux défis à relever pour assurer la durabilité au sein de la région alpine ?

Se mettre en situation d'atteindre les objectifs de l'UE : offrir la possibilité de déplacements avec des transports collectifs propres et efficaces comme le prévoient les documents émanant de l'UE (livre blanc)



## SECTION 4. PRINCIPES DE CONCEPTION ET DE MISE EN OEUVRE

1- A votre avis, pourquoi les mécanismes de coopération transfrontalière en place dans la région alpine doivent être améliorés ? Quels sont les obstacles à la coopération qu'une stratégie macro-régionale permettrait de surmonter ?

La stratégie macro-régionale peut permettre de créer et de pérenniser des réseaux de coopération utile pour répondre aux appels d'offre européens. Elle peut contribuer à la création ou au renforcement de gouvernance territoriale transfrontalière utile pour les Alpes du Sud voire de création d'entité administrative transfrontalière (GECT, ...) en instaurant des habitudes de travail régulières.

Constatant une apparente mauvaise connaissance des mécanismes européens par nos décideurs institutionnels, NOSTERPACA estime nécessaire le développement d'un GECT pour la liaison Val de Durance/Italie dont les bases ont été énoncées par le traité franco-italien du 15 septembre 1947.

2- Comment gérer la coordination entre les différentes politiques (de l'UE, nationale, régionale) ? Quelles structures de gouvernance faut-il envisager dans la région pour assurer la coordination la plus efficace entre les intervenants concernés ?

Une conférence (annuelle ou bisannuelle) pourrait être créée et dotée d'un secrétariat technique organisant les rencontres sur le plan logistique et technique ainsi que les productions thématiques avec les acteurs de terrain. Dans tous les cas, il faut se mettre en situation de développer une meilleure concertation avec les parties prenantes citoyennes, tenir compte de toutes les expertises et favoriser la coopération des acteurs associatifs et institutionnels.

3- Quels sont les acteurs clés à mobiliser pour améliorer la coopération et la coordination dans la région alpine au cours des prochaines années ? Qui doit être le garant final de l'atteinte des résultats dans le cadre de la nouvelle stratégie et quels pourraient être les principaux décideurs ?

Les acteurs clés sont :

- Les élus notamment des régions ;
- Les organisations professionnelles ;
- Les associations ;
- Les réseaux d'experts et les chercheurs, y compris relevant du monde associatif et reconnu dans leur domaine.

L'atteinte des objectifs seraient évaluée dans le cadre d'un rapport annuel rédigé par le secrétariat technique du massif des Alpes. Il devra être validé lors d'une conférence du massif. Ce rapport sera transmis aux services de la commission.

Principaux décideurs : États et Régions (Représentants des gouvernements et Présidents)

4- Autres commentaires

En remerciant l'UE d'avoir consulté le monde associatif, nous souhaitons que notre contribution fasse l'objet d'un examen aussi attentif que celles des partenaires jugés *a priori* plus compétents.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

e-mail : [nosterpaca@orange.fr](mailto:nosterpaca@orange.fr)

Site : <http://nosterpaca.org>

Secrétariat : 06 08 89 75 54

