

2 Les échanges inter-régionaux de l'Arc Sud

2.1 Un commerce extérieur en forte croissance entre pays du Sud

L'Italie est le premier client et le second fournisseur de Rhône-Alpes après l'Allemagne (export Rhône-Alpes / Italie : + 2 % par an) et l'Espagne se situe au 7^{ème} rang, avec de fortes hausses dans les échanges (export Rhône-Alpes / Espagne : + 3 % par an, import + 10 %)⁽⁹⁾.

Les flux d'exportation du Piémont vers l'Espagne et le Portugal augmentent de près de 30 % par an en moyenne et représentent aujourd'hui plus de 12 % des échanges piémontais (contre + 7 % par an avec la France et + 10 % par an avec l'Allemagne)⁽⁹⁾.

Trafic des 4 régions Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées

Millions de Tonnes	Allemagne	Italie	Espagne	Suisse-Autriche
Expédiées - Total	3,0	7,3	4,1	2,3
Dont : Rhône-Alpes	1,2	0,7	0,3	
PACA	0,8	2,1	4,1	0,4
Languedoc-Roussillon	0,3	0,4	1,5	0,7
Midi-Pyrénées	1,6	1,5	0,8	0
Introduites	3,1	3,9	2,9	1,0
Dont : Rhône-Alpes	1,3	0,8	0,1	
PACA	0,9	1,3	1,2	1,1
Languedoc-Roussillon	0,2	0,4	1,5	0,5
Midi-Pyrénées	0,6	0,9	0	0

2.2 Une explosion des trafics marchandises Espagne - Sud France - Italie du Nord

Un rappel : L'Arc Alpin concentre 44 % des échanges intra-communautaires Est-Ouest et 12 % des échanges européens totaux, avec un taux de croissance de 2,6 % par an⁽⁹⁾, à comparer avec le taux moyen de croissance européen de 1,2 %.

Le phénomène le plus marquant du transport européen aujourd'hui est l'explosion du trafic de marchandises par camion avec l'Espagne d'une part, des flux de marchandises avec l'Italie du Nord d'autre part.

Le trafic routier de marchandises augmente en moyenne de 5 % par an en Espagne (part de la route : 92 %) et de 4 % par an en Italie (part de la route : 90 %).

Mais c'est le trafic international de marchandises qui augmente considérablement, avec :

- un doublement tous les 3 ans du tonnage camion au tunnel du Fréjus,
- un trafic multiplié par quatre en dix ans au poste frontière du Perthus et un taux de croissance du trafic qui reste supérieur à 10 %,
- des échanges Italie-Espagne qui augmentent de 15 % par an (moyenne européenne des transports : + 4 % par an)⁽⁹⁾.

La France du Sud, au sein de ces flux, constitue un lien de transit autant que d'échange (Fréjus + Perthus : 45 % du trafic est de transit) : ce sont deux millions de poids lourds qui transitent chaque année à travers le Sud de la France.

Au départ de l'Espagne, si c'est le flux vers l'Allemagne qui est le plus fort (380 000 P.L. par an), celui avec l'Italie vient en second (249 000 P.L. par an)⁽⁹⁾.

Dans ces flux de transit, la Catalogne représente près de 40 % des flux en provenance et à destination de l'Espagne et la Lombardie près de 30 % des flux en provenance et à destination de l'Italie ⁽⁹⁾.

A eux seuls, les flux de Lombardie - Piémont / Catalogne représentent 53 000 P.L. par an, soit plus de 20 % des échanges Italie-Espagne ⁽⁹⁾.



Les projections font en effet état d'une croissance de + 90 % pour le trafic transalpin de marchandises d'ici 2010⁽⁸⁾,

La part du transport ferré dans ces données est en constante régression (part fer Modane : 60 % en 1991 contre 82 % en 1980).

Les projections à l'horizon 2010 font état d'un risque de saturation généralisé, tant sur les lignes ferrées (Modane) que routière (Vallée du Rhône, frontière France-Italie)^(9,10), l'axe Barcelone - Milan - Vienne étant considéré comme celui qui va connaître la plus forte croissance⁽⁷⁾.

La concentration des trafics Est-Ouest et Nord-Sud dans le sillon Languedocien en fait l'un des maillons les plus sensibles de l'ensemble de l'Arc Sud, avec une perspective de saturation autoroutière à l'horizon 2005-2010, sans que les infrastructures ferroviaires puissent, en l'état actuel, absorber un surplus de trafic. La capacité de transport de marchandises sur les voies ferroviaires du couloir languedocien peut être très sensiblement améliorée moyennant un programme d'investissement de l'ordre de 1,5 à 2 milliards de francs.

Les trafics transalpins actuels sont aujourd'hui estimés à :

Fer : Mont-Cenis 7,0
 Brenner 7,6
 (contre 11,7 pour le Gothard et 4,3 pour le Simplon)

Route : Fréjus 9,0 (Mont Blanc 14,8 - Montgenève 0,6)
 Montgenève 0,4
 Brenner 16,8
 (contre 4,1 pour le Gothard et 10 pour le Simplon)

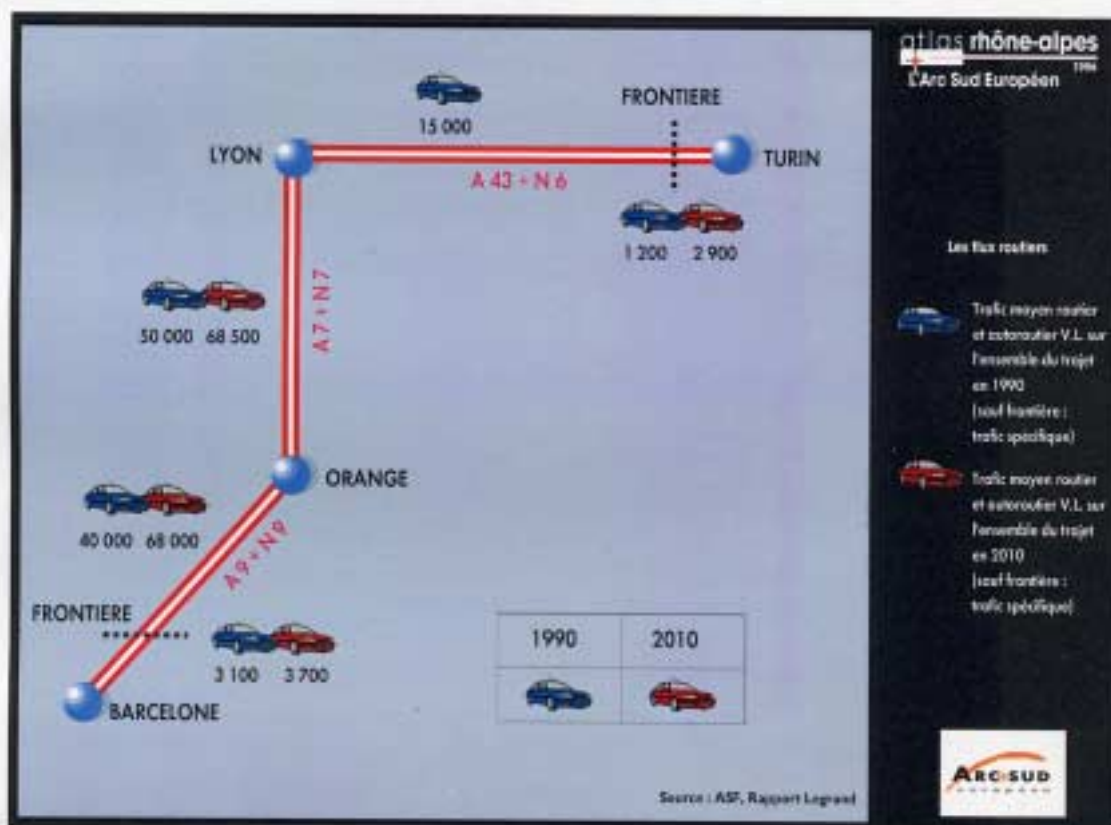
(1993 - en millions de tonnes de marchandises)



2.3 Des flux voyageurs eux aussi en expansion

Cette saturation des axes routiers s'appuie également sur les fortes croissances attendues des flux de voitures : + 80 % prévus d'ici à 2010 au Tunnel du Fréjus par exemple ; + 6 % par an pour le trafic affaires France - Italie⁽⁹⁾.

L'autoroute A9 prévoit 68 000 véhicules par jour de trafic moyen en 2010 (+ 70 % en 20 ans), rejoignant ainsi les trafics de l'A7.



3 Les enjeux de développement et d'infrastructure de transport

3.1 Les relations prioritaires pour les régions de l'Arc Sud Européen

1 - Les relations avec la zone «Centre capitales»

Les relations entre les régions et la zone «Centre Capitales»⁽¹⁾ sont prioritaires pour l'industrie et les services dans tous les secteurs dépendants des centres de décisions européens, des centres politiques, administratifs et financiers et des sièges des multinationales, pour la plupart situés dans cette zone «Centre Capitales».

Elles sont prioritaires également pour les fonctions supérieures de la culture, de la formation ou de la recherche-développement, qui y sont très fortement présentes ainsi que dans les relations avec les principaux «Hubs» aériens internationaux européens (Londres, Francfort, Amsterdam, Bruxelles, Paris).

S'y ajoutent les relations touristiques de masse entre les régions les plus denses de l'Europe du Nord (Allemagne, Bénélux, Grande-Bretagne, Région Parisienne) et les régions touristiques de l'Arc Sud : l'Italie et la France du sud représentent plus d'un million de lits hôteliers et près de 100 millions de nuitées correspondantes.

2 - Les relations entre les capitales régionales de l'Arc Sud et leurs capitales nationales respectives : Rome, Madrid et Paris.

Ces relations sont largement dominantes actuellement : elles résultent d'une multitude de facteurs qui vont de l'organisation politique des Etats, de la localisation des centres de décisions économiques (sièges sociaux), à la répartition des rôles entre les centres de production et les pôles de services publics et privés, souvent concentrés dans les capitales nationales.

Les grandes capitales régionales millionnaires de l'Arc Sud, Milan, Barcelone, Lyon et Marseille, 1^{ère}, 2^{ème} ou 3^{ème} villes en population dans leur pays respectif, maintiennent de fortes relations d'échanges de personnes avec leurs capitales nationales malgré leur recherche d'autonomie plus ou moins accentuée selon les pays (à l'exemple de la très forte croissance des relations TGV Paris-Lyon).

Ces fortes relations ont conduit à la création souvent prioritaire d'infrastructures routières ou autoroutières, ferroviaires ou aériennes, généralement de grande qualité (à l'exception de la relation Barcelone - Madrid,

faible sur le plan routier et ferroviaire mais qui dispose néanmoins d'une liaison aérienne cadencée de qualité).

	Lyon - Paris	Milan - Rome	Barcelone - Madrid
Autoroute	4 h - 450 km	5 h - 560 km	5 h 30 - 628 km
Fer	2 h - 23 l/j	5 h - 11 l/j	7 h - 3 l/j
Air	1 h - 11 l/j	1 h - 50 l/j	1 h - 25 l/j

hors trains de nuit
l/j : liaisons par jour

3 - Les relations entre les capitales régionales de l'Arc Sud

Actuellement, les échanges entre les capitales régionales de l'Arc Sud sont fortement marqués par deux facteurs :

1. les handicaps récurrents de la frontière, même s'ils sont diminués depuis 1993 : traversée des massifs, barrière linguistique, change.
2. la polarisation interne résultant du rayonnement à l'intérieur des pays des capitales régionales : Barcelone, Lyon, Milan, Marseille et Turin, de leur «zone de Chalandise».

Ces cinq capitales millionnaires disposent en effet à des degrés divers d'une partie des fonctions supérieures attribués des capitales nationales :

- centre décisionnel pour le commerce et l'industrie,
- pôle culturel et médias,
- pôle d'enseignement et de recherche,
- pôle de services financiers,
- pôle de transport aérien.

Ce rôle est particulièrement fort en Espagne et en Italie où les capitales régionales des régions de l'Arc sont plus autonomes comparativement à Lyon et plus faible en France où le poids relatif de la région capitale est plus fort.

	Lyon - Milan	Lyon - Barcelone	Lyon - Turin	Milan - Barcelone	Milan - Munich	Marseille - Milan	Marseille - Barcelone
Autoroute	4 h 30 494 km	6 h 644 km	3 h 30 355 km	10 h 1102 km	5 h 551 km	5 h 15 587 km	4 h 30 515 km
Fer	5 h 45 3 / j	7 h 2 / j	4 h 15 3 / j	n. s.	n. s.	7 h 2 / j	6 h 35 2 / j
Air	1 h 4 / j	1 h 10 2 / j	-	1 h 45 6 / j	1 h 15 6 / j	1 h 1 / j	1 h 1 / j

n.s. : liaisons non significatives
Source : Aéroports

Le développement des échanges interpersonnels devrait s'élargir très fortement si l'on en juge par :

- les études conduites sur les échanges interentreprises entre Rhône-Alpes et Piémont Lombardie ;

Les trois quarts des entreprises de Rhône-Alpes contactées lors d'une enquête récente⁽¹⁰⁾ se sont déclarées directement concernées par l'économie du nord de l'Italie : L'Italie est le premier client et le deuxième fournisseur de Rhône-Alpes.

- le très fort développement des échanges marchandises entre la Catalogne et l'Italie du Nord (déjà cité) ;
- le constat de la forte polarisation d'activité sur certaines capitales régionales qui entretiennent, de ce fait, des relations régulières.

Par exemple :

- le design avec les pôles de Barcelone, Milan, Paris
- la construction navale à Trieste, Marseille
- la lunetterie entre le Jura Français et la Vénétie
- la plasturgie à Oyonnax, Lyon, Bilbao et en Lombardie

Liaisons aériennes Villes Arc Sud

Liaison	Passagers 1995	Evolution 95/94
Lyon - Munich	21 112	- 4 %
Lyon - Barcelone	22 453	+ 40 %
Lyon - Milan	66 266	- 1 %
Lyon - Marseille	82 450	- 21 %

Source : Aéroport de Satolas

3.2 Les effets attendus des projets de ligne à grande vitesse

1 - Relations entre les capitales régionales et la zone «Centre Capitales»

Pour Barcelone et Valence, la liaison Barcelone - Narbonne permet en cas de réalisation concomitante de la liaison Narbonne - Lyon une amélioration forte de la qualité des échanges ferroviaires avec des réductions de temps de parcours de l'ordre de 60 % pour Paris, Londres ou Bruxelles⁽¹¹⁾.

Pour les régions françaises du Sud, le projet Barcelone - Narbonne peut permettre de hâter la réalisation des branches Ouest et Est du T.G.V. Méditerranée, d'améliorer la qualité des échanges ferroviaires, et de résoudre en partie les problèmes de saturation du couloir Languedocien.

Pour Rhône-Alpes, le projet Lyon - Turin - Venise - Trieste, associé aux lignes existantes et à l'aménagement ferroviaire du Sillon Alpin, peut apporter une bonne amélioration des relations avec la zone «Centre Capitales» soit par la relation ferroviaire, soit par des relations mixtes TGV + avion.

Pour les régions du Nord de l'Italie, les deux projets Lyon - Turin - Venise - Trieste et Milan - Vérone - Munich par le Brenner permettent de répondre aux attentes de liaison avec la zone «Centre Capitales» (réduction de 12 heures entre Turin et Londres, de 6 heures entre Vérone et Berlin)⁽¹⁾.

Cette fonction pourrait être également remplie par les projets Gothard et Simplon.

2 - Relations entre les capitales régionales et les capitales nationales

La relation Madrid - Barcelone est inscrite dans les projets prioritaires au niveau européen. Elle permet d'assurer en partie les besoins propres de relations entre Madrid et le reste de l'Europe. Le développement de cette liaison s'inscrit dans le contexte des relations politiques entre la Catalogne et le pouvoir central.

Les autres projets de traversée des Pyrénées doivent aussi être pris en compte : routières (Viella, Puymorens, Somport) ou tunnel mixte (Saragosse-Toulouse, Huesca-Lourdes).

En France, les projets Barcelone - Narbonne, Lyon - Turin et les mesures d'accompagnement en matière de rabattement sur les gares auront un effet net de réduction des temps de parcours avec Paris. Ils contribueront donc fortement à l'amélioration des relations avec la capitale pour l'ensemble des territoires.

En Italie, les projets Lyon - Turin - Venise - Trieste et Milan - Munich permettront, en se raccordant sur l'axe Florence - Rome, d'améliorer fortement les relations avec la capitale nationale.

3 - Les relations entre les pôles urbains de l'Arc Sud

Elles vont connaître une compression très forte, par l'écrasement des temps de parcours dans les portions frontières, les plus longues et les plus difficiles à franchir aujourd'hui : 4 h 30 entre Milan et Barcelone, 3 h 15 entre Marseille et Milan ou 3 h 45 entre Lyon et Venise. Ces réductions changent fondamentalement les données des relations économiques et humaines et créeront une facilité d'accès égale à, ou meilleure que, celle qui sera connue avec la zone «Centre Capitales» ou les capitales nationales.

Temps attendus avec ligne à grande vitesse

	Barcelone	Lyon	Marseille	Milan	Turin	Venise
Barcelone	-	2 h 25	2 h	4 h 30	3 h 45	6 h 55
Lyon	2 h 25	-	1 h 10	2 h 05	1 h 20	3 h 45
Marseille	2 h	1 h 10	-	3 h 15	3 h 25	5 h 55
Milan	4 h 30	2 h 05	3 h 15	-	0 h 50	1 h 40
Turin	3 h 45	1 h 15	3 h 25	0 h 50	-	2 h 30

Source SNCF

Temps de parcours actuels

		Barcelone	Lyon	Marseille	Milan	Turin	Venise
Barcelone	R	-	6 h 00	4 h 30	10 h 00	8 h 30	13 h 00
	F	-	7 h 00	6 h 30	n. s.	11 h 20	n. s.
	A	-	1 h 10	1 h 00	1 h 45	-	-
Lyon	R	6 h 00	-	3 h 00	4 h 30	3 h 30	7 h 30
	F	7 h 00	-	2 h 45	5 h 45	4 h 10	10 h 30
	A	1 h 10	-	0 h 50	1 h 00	-	-
Marseille	R	4 h 30	3 h 00	-	5 h 15	3 h 45	8 h 15
	F	6 h 30	2 h 45	-	7 h 00	5 h 30	10 h 00
	A	1 h 00	0 h 50	-	1 h 00	-	-
Milan	R	10 h 00	4 h 30	5 h 15	-	1 h 30	3 h 00
	F	n. s.	5 h 45	7 h 00	-	1 h 30	4 h 45
	A	2 h 00	1 h 00	1 h 00	-	-	0 h 50
Turin	R	8 h 30	3 h 30	3 h 45	1 h 30	-	4 h 30
	F	11 h 20	4 h 15	5 h 30	1 h 30	-	6 h 20
	A	-	-	-	-	-	1 h 00

Bases de calcul : cf p 18

R : route - F : fer (moyennes) - A : aérien