

LE CORRIDOR MÉDITERRANÉEN UN AXE STRATÉGIQUE POUR LA DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE DU SUD DE L'EUROPE

Essentiel à la réalisation d'un véritable réseau ferroviaire européen intégré, le Corridor méditerranéen l'est aussi pour la compétitivité des entreprises et des territoires du grand sud-est européen. C'est aussi un corridor stratégique pour la France qui intéresse non seulement les trafics fret entre la France et l'Italie (par les passages du Mont-Blanc, du Fréjus et de Vintimille), mais aussi plus largement les trafics entre l'Italie, l'Espagne et la Grande-Bretagne (via Calais et le couloir rhodanien), ainsi que les trafics avec l'Italie et l'Europe centrale (depuis les ports de Marseille, de Barcelone et les grands ports français de la façade atlantique et de la vallée de la Seine). Le Corridor contribuera aussi à la nouvelle route ferroviaire de la soie, entre l'Europe et la Chine.

Alors que se développent rapidement les axes de circulation ferroviaire nord-sud en Europe, avec la mise en service fin 2016 du nouveau tunnel du Gothard, puis celle du Brenner (2025), la réalisation du Corridor méditerranéen est cruciale pour le développement des régions concernées. Avec une concurrence entre les grands axes nord-sud et est-ouest plus forte, il est indispensable de donner au report modal de la route vers le ferroviaire **une nouvelle envergure pour éviter une marginalisation économique des régions du sud**. C'est à cet enjeu que répondent le développement de l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) entre la France et l'Italie et le Corridor méditerranéen.

Nécessaire aux équilibres économiques de l'Europe, il constitue un véritable axe de progrès : il garantira un transport ferroviaire plus performant, grâce à une meilleure opérabilité entre les systèmes ferroviaires (signalisation du trafic ERTMS, standards techniques, suppression des goulets d'étranglement...) et il contribuera à la préservation du massif alpin.

CLYMA UNE INITIATIVE EXEMPLAIRE

De 2013 à 2015, le projet CLYMA a réuni un grand nombre d'acteurs et parties-prenantes du transport sur la section Lyon-Madrid du Corridor méditerranéen. L'occasion d'exprimer leurs attentes pour mieux les relayer auprès des institutions et États.

Acronyme de « connexion Lyon-Madrid », CLYMA est une initiative portée par un consortium franco-hispanique. Le programme est né de la volonté de donner un coup d'accélérateur au développement de cette section du Corridor méditerranéen. Son objectif principal vise à cerner l'ensemble des problèmes qui existent sur la section Lyon-Barcelone-Saragosse-Madrid et à y apporter des solutions, en portant notamment une attention particulière à la situation complexe de la frontière franco-espagnole. CLYMA est le porte-voix des acteurs du transport auprès des institutions européennes et États membres sur les problématiques et les attentes du

marché. Les avis des opérateurs logistiques, des terminaux de marchandises, des sociétés de transport et des utilisateurs finaux diffèrent souvent de celui des États ou des institutions... CLYMA se fait l'écho de leur vision et attentes, avec pour enjeu la complémentarité avec l'approche des États. Il en a toute légitimité : le projet rassemble quelque 300 responsables ou entités parties prenantes.

Retrouvez les résultats et études réalisés dans le cadre de Clyma sur www.clyma.eu

* 8 acteurs participent au projet : ALIA, Syndicat Mixte Plateforme Pyrénées-Méditerranée (MP2), Portic, Port de Barcelona, Port de Tarragona, Universidad Politècnica de Catalunya, tmZ et VIIA, ainsi que le Comité pour la Transalpine (comme observateur). Il est financé par la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T.



Comité pour la liaison européenne
transalpine Lyon-Turin
8, rue Paul Montrochet - 69 002 Lyon
tél : +33 (0)4 26 73 51 57 - info@transalpine.com
www.transalpine.com

juin 2016
directrice de publication : Marie-Hélène Morin
conception : Marie Lavillaine
photos : © Shutterstock

« Le Corridor méditerranéen **ÉVITERA TOUTE MARGINALISATION** des régions du sud dans l'espace économique européen. »



Le port de Barcelone : 4^e port européen de commerce, après Rotterdam, Anvers et Hambourg.



LE CORRIDOR MÉDITERRANÉEN
UNE AMBITION EUROPÉENNE EN MARCHÉ

ALGESIRAS
ALMERIA
ALICANTE
VALENCE
BARCELONE
PAGONE
PIGNAN
BÉZIEERS
MONTPELLIER
MARSEILLE
LYON
TURIN
MILAN
TREVIGLIO
BRESCIA
VÉRONNE
PADOUE
VENISE
TRIESTE
DIVACA
LJUBLJANA
ZAGREB
BUDAPEST

Impulsé dès les années 90, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est le programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne. Il vise à éliminer les goulets d'étranglement et à moderniser les infrastructures de transport pour contribuer à la croissance et à la compétitivité des États membres. L'Europe a choisi de porter ses efforts sur 9 corridors stratégiques, avec une priorité accordée aux liaisons est-ouest. En reliant l'Espagne à l'Ukraine, **le Corridor méditerranéen fait partie de ce réseau central** qui contribue au développement de l'arc sud de l'Europe et à son équilibre territorial.

Sur le terrain, la mise en œuvre du Corridor progresse au rythme des politiques et des enjeux nationaux. **La section entre Lyon et Turin est le maillon central** considéré par l'Europe comme stratégique : elle concerne 18 % de la population, 200 Md€ d'échanges commerciaux et 17 % du PIB de l'Union européenne. Du chemin reste encore à parcourir avant sa mise en service d'ici 2030, alors que les décisions stratégiques ont été prises, permettant d'engager les travaux du nouveau tunnel ferroviaire. Revue de détails des différents tronçons du Corridor méditerranéen.



www.transalpine.com

LE CORRIDOR MÉDITERRANÉEN UNE AMBITION EUROPÉENNE EN MARCHÉ

● ALGESIRAS - ALMERIA

À l'étude
Algeciras-Malaga :
travaux en 2018-2020,
livraison en 2021-2024
Malaga-Almeria :
travaux en 2021-2024

● ALMERIA - ALICANTE

Mise en service : 2017

● ALICANTE - VALENCE

En travaux
Mise en service : 2018-2020

● VALENCE - TARRAGONE

À l'étude
Travaux prévus en 2018-2020
Mise en service : 2021-2024

● PERPIGNAN - BÉZIERS

À l'étude
Travaux prévus en 2018-2020
Livraison en 2021-2024

● TARRAGONE - PERPIGNAN

Mise en service : 2017

● BÉZIERS - MONTPELLIER

En travaux
Livraison : 2018-2020

● MONTPELLIER/ MARSEILLE - LYON

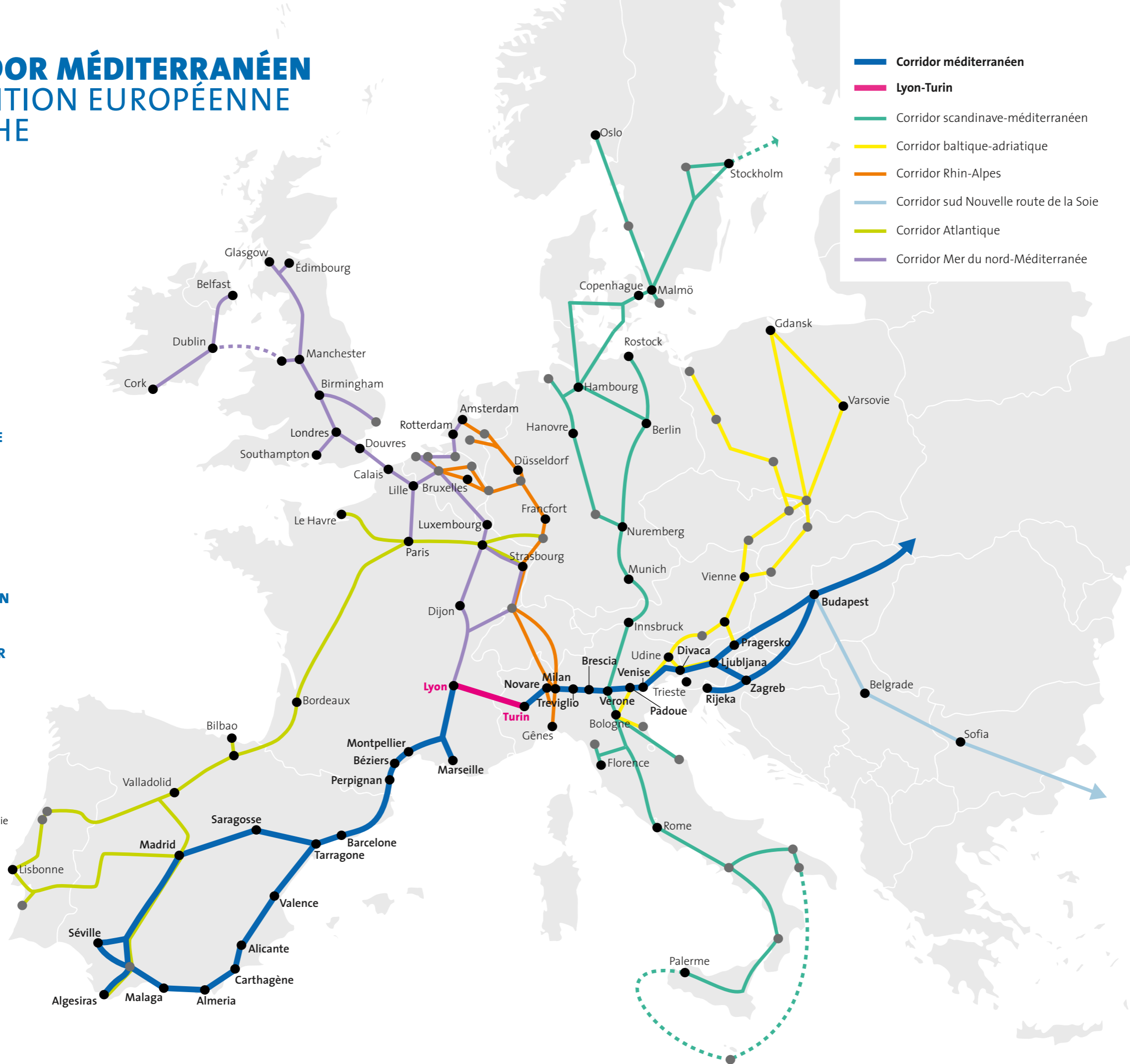
Mise en service : 2017

● LYON

DUP pour la partie nord en 2013
Consultation réalisée sur la partie
sud du CFAL et la localisation
d'un nouveau franchissement
du Rhône

● LYON - TURIN

Longueur : 270 km dont 57 km
de tunnel de base
État d'avancement : en France,
une galerie de reconnaissance
en cours, 3 galeries de
reconnaissance déjà réalisées
Une galerie de reconnaissance
réalisée en Italie
Mise en service d'ici 2030



■ Corridor méditerranéen

■ Lyon-Turin

■ Corridor scandinave-méditerranéen

■ Corridor baltique-adriatique

■ Corridor Rhin-Alpes

■ Corridor sud Nouvelle route de la Soie

■ Corridor Atlantique

■ Corridor Mer du nord-Méditerranée

● TURIN - MILAN

Longueur : 126 km
Mise en service : 2009
Coût : 7,788 M€

● MILAN - TREVIGLIO

Longueur : 27 km
Mise en service : 2007
Coût : 557 M€

● TREVIGLIO - BRESCIA

Longueur : 40 km
Travaux en cours (90 % réalisé)
Mise en service : décembre 2016
Coût : 2,050 M€

● BRESCIA - VÉRONE

Longueur : 73 km
Tracé définitif en cours de
validation
Début des travaux : 2017
Coût : 3,954 M€

● VÉRONE - PADOUE

Longueur : 76,5 km
Tracé définitif en cours de
validation
Début des travaux : 2017
Coût : 5,402 M€

● PADOUE - VENISE

Longueur : 24 km
Mise en service : 2008
Coût : 467 M€

● VENISE - TRIESTE

Longueur : 186 km
Tracé définitif en cours
de validation
Coût : 7,447 M€

● TRIESTE - DIVACA (SLOVÉNIE)

Longueur : 21 km
(dont 12 en Slovénie)
Tracé définitif en cours
de validation
Coût : 1,040 M€

● DIVACA - LJUBLJANA - ZAGREB (CROATIE) - BUDAPEST (HONGRIE)

Études et travaux en cours
(amélioration des lignes
existantes, construction
de nouvelles lignes)
Réalisation d'ici 2030