

# Mobilité 21

## « Pour un schéma national de mobilité durable »

### Réalisation de la liaison ferroviaire France-Italie par le Montgenèvre facilitée par les groupements européens de coopération territoriale (GECT)

Rapport de la Commission Mobilité - 27 juin 2013  
Extrait de la page 14

(...)

#### 4.4. Une France au cœur des réseaux de transports européens

La commission estime que l'enjeu de l'intégration européenne, notamment en termes de rayonnement économique, est un élément important de l'évaluation des projets.

Elle observe qu'un certain nombre des projets du SNIT s'inscrivent aujourd'hui dans le réseau européen de transport (RTE-T) et plus généralement dans la politique d'infrastructures qu'élabore la Commission Européenne. En effet, ces projets visent soit à relier des grandes métropoles entre elles (Bordeaux-Toulouse, Marseille-Nice par exemple), soit à permettre une meilleure intégration du réseau structurant français dans le réseau structurant européen. Il en va ainsi du projet ferroviaire Lyon-Turin ou de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Hendaye pour mieux relier l'Italie et l'Espagne au reste de l'Europe, de la LGV Rhin-Rhône qui vise à renforcer les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, ou encore du canal Seine Nord Europe qui vise à intégrer le grand bassin parisien au réseau fluvial à grand gabarit et aux ports de la Rangé (3).

**Pour autant, la commission considère que la dimension européenne et singulièrement l'inscription au RTE-T, malgré toute son importance, ne peut être le seul critère déterminant dans l'établissement des priorités. D'autres aspects sont à prendre en compte tels que la lutte contre la fracture territoriale, l'amélioration du transport du quotidien, la contribution à la transition énergétique et écologique ou encore les performances économiques et sociétales.**

Au-delà, la commission s'étonne que des projets d'effet très similaire en termes d'intégration européenne pourraient ne pas bénéficier du même soutien financier de la part de l'Europe selon qu'ils franchissent ou non une frontière (4). Elle juge en la matière qu'une approche en lien avec l'utilité du projet pour la construction du réseau européen, plus qu'avec son caractère transfrontalier, serait souhaitable.

**Enfin, la commission estime que l'interopérabilité au niveau européen des réseaux ferroviaires doit être poursuivie avec constance, en particulier pour permettre une gestion continue des déplacements de marchandises et de personnes par-delà les frontières. Elle souligne l'intérêt des projets transfrontaliers de proximité figurant au SNIT (5), dont la réalisation se trouve aujourd'hui facilitée par la possibilité offerte aux régions de créer des groupements européens de coopération territoriale (loi n° 2013-431 du 28 mai 2013).**

(...)

\*\*\*\*\*

Renvoi en bas de la page 14

(...)

(5) **Les projets mentionnés dans le SNIT sont notamment** la liaison ferroviaire Mulhouse-Chalampé-Fribourg-en-Brigau entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg en Allemagne, la liaison ferroviaire Givet-Dinant entre les Ardennes et la Wallonie en Belgique, la liaison ferroviaire entre Annemasse et Genève en Suisse (Projet CEVA), la réouverture de la liaison entre Pau et Canfranc entre les Pyrénées-Atlantiques et l'Espagne, **l'amélioration des liaisons ferroviaires entre les Hautes Alpes et le Val de Suse en Italie via le Montgenèvre**, ou encore le confortement des liaisons routières entre la Guyane et le Brésil via le pont sur l'Oyapock et la RN2.

(...)