

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 17



JUIN 2006

BARCELONE - CATALOGNE CENTRE LOGISTIQUE

Introduction

Dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien, l'institution Barcelone-Catalogne Centre Logistique et le Port de Barcelone,

présentent la contribution suivante avec l'objectif de proposer au débat une série de considérations qui conduisent à donner des priorités pour l'aménagement des infrastructures et leur gestion, afin de doter le couloir d'un système efficace

et durable pour assurer le transport des marchandises.

L'axe de la vallée du Rhône et son extension sud par l'arc méditerranéen :

- constituent une entité fonctionnelle unique qui requiert pour les différents modes de transport et secteurs d'activités des politiques intégrées associant les administrations françaises et espagnoles ;
- constituent un couloir d'une extrême importance en termes de productivité, de consommation et d'activité logistique pour les régions qu'il traverse ou qu'il dessert.



CONTACT

avenue Parc Logístic 2-10
08040 BARCELONA

Tél. : +34 93 263 8184
Fax. : +34 93 263 8179
bcncl@el-consorci.com

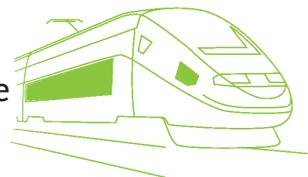
Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



OBJECTIF PRINCIPAL DU COULOIR

Le couloir est considéré comme un instrument essentiel à la croissance économique régionale et européenne. Le modèle de développement de ce corridor doit s'inspirer de l'articulation et de la stratégie des ports nord-atlantiques. Ce modèle se décline ainsi :



- L'arc atlantique est devenu la porte d'entrée des trafics atlantiques.
- Des entreprises des États-Unis et du Canada se sont installées autour des ports, entraînant une activité économique dynamique.
- L'arc atlantique est connecté avec le centre de l'Europe grâce à des communications ferroviaires et fluviales de grande capacité.

Dans le contexte actuel, où le trafic avec l'Asie est le plus dynamique, et en considérant que

tout ce trafic arrive par la Méditerranée (même si actuellement seuls 25% des marchandises y débarquent), il existe une opportunité de développer l'activité portuaire et logistique ainsi que le tissu économique local, si on est capable d'attirer les trafics asiatiques vers le front méditerranéen Tarragona – Marseille :

Les conditions indispensables pour atteindre ces objectifs sont :

> **Promouvoir l'efficacité et la capacité des ports**

> **Doter l'hinterland portuaire des espaces logistiques**

Ceux-ci sont nécessaires à l'optimisation de l'activité portuaire, l'installation d'opérateurs, la pénétration continentale, la distribution et le transfert modal.

> **Améliorer le couloir, en priorité par le mode ferroviaire,**

pour connecter l'arc méditerranéen au reste de l'Europe et l'intégrer dans les réseaux européens de transports.

FONCTIONS DE L'AXE

Le couloir est une voie naturelle de transport et de développement régional stratégique pour l'Europe, qui remplit des fonctions géostratégiques aussi bien à l'échelle européenne que régionale.

Cet axe joue un rôle fondamental dans :

> **la structuration européenne des relations Est-Ouest et Nord-Sud**, reliant les deux principaux axes dynamiques européens : l'arc méditerranéen (Valence-Rome) et l'arc centre-européen (Londres-Milan) ;

> **la connexion des deux côtes maritimes**

la Méditerranée et l'Atlantique ;

> **la connexion "terrestre"**

avec l'Afrique du Nord ;

> **la connexion maritime**

de l'Europe avec l'Asie.

Cette double fonction d'articulation européenne et de développement territorial est renforcée par le fait que le couloir se structure par une série de pôles d'activités logistiques et économiques :

> **Ports**

le couloir a un profil portuaire, structurant un arc de 5 ports de commerce, avec un volume total de marchandises de 175 Mt (28Mt



conteneurisés), et qui sont engagés avec d'importantes opérations d'élargissement de la capacité portuaire (particulièrement Barcelone et Marseille) et d'amélioration de l'efficacité des services portuaires.

La configuration du couloir offre l'opportunité de définir un système portuaire qui attire les trafics asiatiques et africains. Ce système peut générer des synergies entre les ports, comme des transferts de trafic ou l'exploitation de lignes de transport maritime de courte distance ;

> **Centres logistiques et industriels**

le couloir a un profil clairement logistique

puisque le long de l'axe principal se positionnent des plates-formes de différents types (centres de transport, terminaux ferroviaires, marchés de produits frais, plates-formes intermodales, centres de fret aérien), donnant aux flux de transport qui y passent un caractère de multimodalité et de services logistiques.

Le développement du couloir et l'entrée des flux asiatiques et africains donnent une opportunité unique de développer un tissu logistique et industriel (rendu possible par les investissements d'entreprises asiatiques qui peuvent établir leurs

centres logistiques et décisionnels dans les régions portuaires et dans leurs hinterlands). Il faudra y répondre au moyen de plates-formes logistiques portuaires et intérieures, spécialement pour le transport combiné ;

> **Régions métropolitaines :**

le couloir relie 4 régions franco-espagnoles cumulant une capacité de consommation directe de 19,5 Millions d'habitants. **Le développement socio-économique de ces régions et le rééquilibrage territorial se voient offrir une réelle opportunité, qui dérive du développement du secteur logistique** et de l'activité productive induite par l'activité portuaire et de transport sur le couloir.

AXE D'ENTRÉE ET DISTRIBUTION DU TRAFIC ENTRE L'ASIE, L'AFRIQUE ET L'EUROPE



Le développement des économies nord-africaines et plus encore asiatiques (l'index de croissance annuelle du PIB 2004-2005 en Chine est de 9,9% et en Inde de 8,3%), la relocalisation de l'activité productive dans les pays d'Asie et d'Afrique profitant des moindres coûts de main d'oeuvre, augmentent les flux de transports, les opportunités dérivées de cette activité et, par là-même, la nécessité d'infrastructures d'entrée et de distribution des marchandises au niveau du couloir et au niveau européen.

À ce propos, l'un des facteurs clés qui détermine la nécessité d'équiper ce couloir d'une infrastructure routière et ferroviaire qui garantisse une capacité suffisante, est l'augmentation du trafic entre l'Asie et l'Europe (croissance annuelle de 10,9% sur la

période 2000-2004) et entre l'Afrique et l'Europe (croissance annuelle moyenne de 9,7% sur la période 2000-2004), croissance supérieure aux taux de croissance du trafic avec l'Amérique du Nord (4,87%) et l'Amérique du Sud (7,33%).

Ainsi, les prévisions de croissance du trafic maritime dans la façade méditerranéenne montrent une croissance en dix ans de 61-74%, en arrivant à un volume de 62 millions de TEUS (conteneurs équivalent 20 pieds) pour l'année 2010, et 91,6 millions de TEUS pour l'année 2015 (Source: Ocean Shipping Consultants).

Parallèlement, ce couloir représente une section fondamentale dans la liaison "terrestre" entre l'Europe et le Nord de l'Afrique (plus de 176 000 camions par an).

Selon les prévisions du CETMO, les échanges internationaux au sein du Maghreb augmenteront de 4% par an jusqu'en 2010, représentant plus de 250 Mt.

Tant au niveau géographique, que de celui des coûts et des services logistiques, ces flux de transport ont une plus grande accessibilité aux marchés européens s'ils utilisent la voie maritime méditerranéenne et non la voie atlantique. Le développement des marchés asiatiques et africains générera un tissu d'entreprises rendant nécessaires de nouvelles aires logistiques, économiques et technologiques. Ce scénario passe incontestablement par la configuration d'un système portuaire méditerranéen intégré et connecté avec son arrière-pays, notamment en direction du Nord de l'Europe.

TRAFIC ACTUEL ET PRÉVISIONS

Le trafic actuel sur le couloir varie selon le point de mesure. Il oscille entre 47Mtn par an sur le tronçon Barcelona-Cerbère et 91Mtn sur le tronçon Lyon-Avignon. Entre 77 et 82% de cette marchandise est transportée par voie routière.

2002 Millions de tonnes	Trafic routier	Trafic ferroviaire	% ferroviaire	TOTAL
Lyon - Avignon	73,7	17,2	23,3	90,9
Avignon - Narbonne	70,5	11,4	16,2	81,9
Narbonne - Cerbère	53,1	5,4	10,2	58,5
Cerbère - Barcelona	44,1	3,5	7,9	47,6
Barcelona - València	32,3	2,6	8,0	34,9

Source : BCL à partir de Ministerio Fomento, RENFE, SNCF, Ministère des Transports

Les prévisions de croissance du trafic dans le couloir entre 2002 et 2020 affichent des taux de croissance annuelle allant de 2,9% à 4,7%.

2020 - Millions de tonnes	Trafic routier (M tonnes)	Croissance annuel 2002-2020	Trafic ferroviaire (M tonnes)	Croissance annuel 2002-2020	% ferroviaire	TOTAL (M tonnes)	Croissance 2002-2020	Croissance annuel
Lyon - Avignon	111,5	2,33%	38,8	4,62%	34,8%	150,3	65%	2,83%
Avignon - Narbonne	115,6	2,79%	30,3	5,58%	26,2%	145,9	78%	3,26%
Narbonne - Cerbère	97,7	3,45%	20,8	7,78%	21,3%	118,5	103%	4,00%
Cerbère - Barcelona	87,5	3,88%	19,2	9,92%	21,9%	106,7	124%	4,58%
Barcelona - València	67,5	4,18%	11	8,34%	16,3%	78,5	125%	4,61%

Source : BCL à partir de CE, Ministerio Fomento -PEIT-, Ministerio de economía, OCDE, UIC-CTG, Ministère des Transports

Avec une volonté de promotion du transport ferroviaire (existence d'une voie ferroviaire prioritaire ou dédiée aux marchandises dans le couloir) en 2020, on pourrait atteindre les prévisions de trafic suivantes :

2020 Millions de tonnes	Trafic routier	Trafic ferroviaire
Lyon - Cerbère	73,7	17,2
Cerbère - Barcelona	70,5	11,4

Source : BCL



Couloir efficace et durable

Il s'avère nécessaire de structurer une liaison qui satisfasse un double objectif d'efficacité et de développement durable. La réponse à ces deux conditions passe nécessairement par une action sur l'axe ferroviaire qui dessert le couloir pour améliorer sa capacité et son exploitation afin d'accroître sa part modale.

Le niveau de service de l'infrastructure ferroviaire présente diverses déficiences par rapport à la capacité et à la conception de l'infrastructure. Les principaux points noirs de cet axe ferroviaire se situent autour de Barcelone, au passage de la frontière, entre Perpignan et Montpellier, entre Montpellier et Nîmes, et dans la traversée de Lyon. Ces carences de l'infrastructure, ainsi que les défaillances du modèle d'exploitation et de gestion, découragent l'usage du système ferroviaire, surtout à cause de son manque de fiabilité.

Le développement de l'axe ferroviaire tout au long de la vallée du Rhône et de l'arc

méditerranéen permettra de réduire le trafic routier en provenance de l'Espagne et arrive en France, grâce au transfert modal. L'axe ferroviaire longeant la côte méditerranéenne (notamment le tronçon Barcelona-Perpignan) est en construction. **La suppression des**

Les principaux projets ferroviaires sont estimés achevés à l'horizon de 2015-2030, alors que la capacité maximale d'utilisation sera atteinte sur quelques tronçons dès 2015.



Tronçons du couloir	Situation actuelle	Situation future	Recommandations
Lyon - Nîmes	Quadruple voie UIC doublée d'une ligne TGV	Contournement de Lyon (annoncé 2015-2020)	Programmer et avancer l'achèvement à 2010-2015
Nîmes - Montpellier	Double voie UIC	Contournement de Nîmes et de Montpellier (annoncé 2011)	Réaliser dans les délais
Montpellier - Cerbère	Double voie UIC	Montpellier-Perpignan (annoncé 2025-2030)	Programmer et avancer l'achèvement à 2010-2015
Cerbère - Barcelona	Double voie ibérique	Double voie UIC (2009)	Voie UIC dédiée aux marchandises
Barcelona - Valencia	Double voie ibérique (le tronçon Tarragona-Castelló est une seule voie)	Voie UIC "haute prestations" (en 2020)	Définir le projet et avancer l'achèvement à 2015

goulots d'étranglement à Lyon, entre Nîmes-Montpellier et entre Montpellier-Perpignan est rapidement indispensable.

De ce fait, le transport routier est et continuera d'être le principal mode de transport. Il sera donc nécessaire d'apporter des améliorations aux infrastructures autoroutières et de développer des actions de gestion (par exemple, en ce qui concerne le transport nocturne et l'optimisation de la capacité des véhicules : actuellement 12% des véhicules-km en courses internationales s'effectuent à vide selon les données d'Eurostat).

Le potentiel du transport ferroviaire doit être considéré comme un complément au système routier plus que comme une alternative exclusive, sans oublier cependant que l'un des objectifs majeurs de la stratégie de transport est l'augmentation de la part modale du transport ferroviaire.

Le niveau de circulation sur les axes routiers du couloir est à la limite de la capacité maximale sur différentes sections, spécialement autour des aires métropolitaines. Les secteurs les plus critiques pour ce qui est de la congestion de la charge routière sont situés entre Lyon et Nîmes (A7/A9), aux alentours de Montpellier (A9) et dans la région métropolitaine de Barcelone.

Recommandations

Les recommandations des auteurs de cette contribution sont de :

- 1- Réaliser dans les délais annoncés les infrastructures routières et ferroviaires programmées.
- 2- Affirmer la priorité et avancer le terme d'exécution des projets ferroviaires nécessaires pour résoudre les problèmes à court terme (contournement de Lyon et la nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan).
- 3- Programmer des aménagements de l'infrastructure et des actions de gestion sur le réseau routier et ferroviaire, pour résoudre les problèmes à moyen et à long terme.
- 4- Coordonner les institutions impliquées dans le transport et la logistique, représentatives des diverses régions du couloir, autant en France qu'en Espagne, pour élaborer une vision d'ensemble du couloir et entreprendre des actions coordonnées d'analyse, de gestion et de propositions sur l'offre d'infrastructures et les services logistiques.

En ce qui concerne les mesures présentées au débat public, les auteurs concluent que **les 7 mesures prioritaires sont :**

- Le contournement de Lyon ;
- La ligne Montpellier – Perpignan ;
- Le contournement de Nîmes et Montpellier ;
- Le développement de l'offre de fret ferroviaire ;
- Le développement du transport combiné rail-route ;
- L'augmentation de la longueur des trains de fret ;
- Adapter le couloir autoroutier au trafic prévu.

La complexité et l'urgence de ces projets de même que le coût des investissements impliquent la nécessité de rechercher des formules de financement et de gestion qui incluent la participation de l'initiative privée, que ce soit en termes d'exploitation ou en termes de financement.