

# **La fonction et les attentes du couloir de transport de la vallée du Rhône et l'axe languedocien**

***Intervention dans le débat vallée du Rhône axe languedocien***



**22 mai de 2006**

# SOMMAIRE GENERAL

**1- Présentation**

**2- Pourquoi nous présentons ce document?**

**3- L'objectif du couloir**

**4- Le trafic asiatique**

**5- Un couloir d'activité**

**6- La stratégie**

**7- Les bénéfices**

**8- Recommandations**

# 1- Présentation

## *Institutions qui présentent ce document*



### **Barcelone-Catalogne Centre Logistique (BCCL)**

Association des principaux acteurs publics et privés du secteur de la logistique et du transport de Catalogne



### **Port de Barcelone**

C'est le principal moteur économique et logistique de la Catalogne et un des principaux de l'Espagne (second port espagnol en volume total de marchandises: 45 Mtonnes -20 Mtonnes conteneurisées-)



### **Consorci de la Zona Franca**

Organisme publique dédié à la promotion des projets innovateurs du secteur industriel, logistique et technologique à Barcelone et en Catalogne

## 2- Pourquoi nous présentons ce document?

1 - Dans le cadre de ce débat, nous voulons représenter les intérêts et les inquiétudes de la Catalogne et de l'Arc Méditerranéen

- Ce débat a une incidence directe sur les communications de la Catalogne et de la façade maritime méditerranée avec la France et l'Europe**

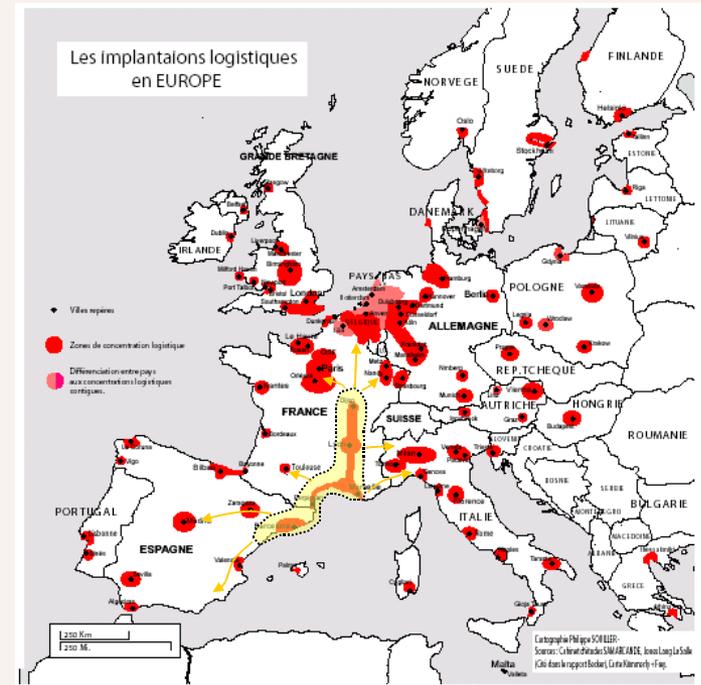
2 - Ce débat n'est pas une confrontation entre une politique territoriale protectionniste et une politique territoriale au service exclusif du développement économique

- Le débat doit apporter une réponse aux engagements de l'économie globalisée, et de son bénéfice local, moyennant des actions territoriales qui favorisent le développement durable**

### 3- L'objectif du couloir

Le couloir doit devenir un instrument de croissance économique régionale et européenne, et doit permettre d'établir un **schéma de transport au service des niveaux local et européen, selon des critères de développement durable**

Le couloir doit devenir un instrument d'articulation d'une **façade maritime méditerranéenne** pour être capable **d'attirer les trafics asiatiques et africains**



## 4- Le trafic asiatique et africain

**Déplacement de l'activité productive**  
dans les pays avec des coûts de main  
d'œuvre compétitifs

**Développement des économies  
asiatiques:**  $\Delta$  PIB 2004-05 9,9%  
Chine et 8,3% Inde) (OMC)



**Augmentation des trafics qui arrivent par le Méditerranée:**  
Europe-Asie  $\Delta$  annuelle 2000-04 du 10,9%; Europe-Afrique:  $\Delta$   
annuelle 2000-04 du 9,7% (OMC)



**Besoin de rééquilibrage entre  
façades du trafic qui passe par le  
Méditerranée** (actuellement 75% par le  
nord et 25% par le sud)

**Prévision de croissance du trafic  
méditerranée:** 61-74% en 10 ans en  
arrivant à 62M TEUS 2010 et 91,6 M  
TEUS 2015 (OSC)

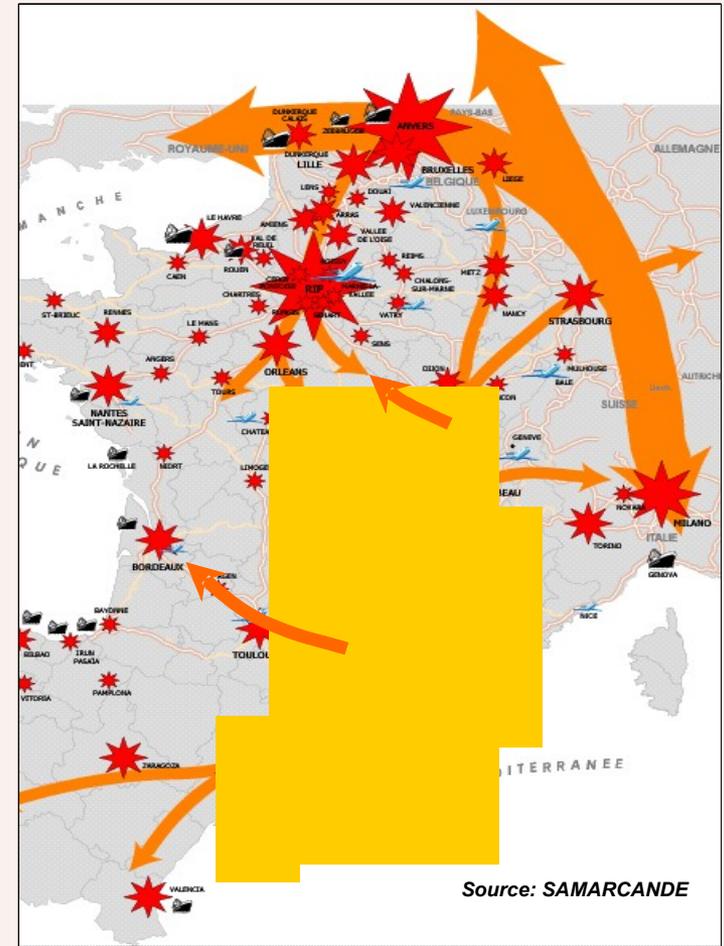


**Opportunité d'attirer le trafic vers les ports méditerranéens  
et de développer le tissu industriel, logistique et  
technologique local complémentaire**

## 5- Un couloir d'activité

Le couloir est structuré par un ensemble de pôles d'activité logistique et économique qui renforcent sa fonction de développement régional et de structuration européenne

- 1. Ports:** 6 ports commerciaux maritimes (175 Mtn -28Mtn conteneurisées-) avec importantes opérations d'agrandissement de la capacité portuaire (particulièrement Barcelone et Marseille)
- 3. Centres logistiques et industriels:** sur toute la longueur se concentrent des plateformes de différentes typologies, en donnant un caractère multimodal et des services logistiques aux flux de transports.
- 5. Régions métropolitaines:** le couloir relie 4 régions franco-espagnoles avec une capacité de consommation directe de 19,5 M h.
- 7. Connections:** le couloir est connecté avec le réseau routier et ferroviaire européen (ex. transalpine)



### La «façade maritime méditerranéenne» comme stratégie

Le développement de ce couloir doit prendre comme **modèle de référence** l'articulation et la **stratégie des ports Nord-Atlantiques**:

- 1 L'arc atlantique s'est établi comme **porte d'entrée de tous les trafics atlantiques**.
- 1 Les **entreprises** des États-Unis et du Canada se sont **installées autour des ports**, en provoquant une activité économique dynamique.
- 1 L'arc nord-atlantique est **connecté avec le centre de l'Europe** au moyen de communications ferroviaires et fluviales de grande capacité

**Il faut établir une stratégie de «façade maritime»,**

étant donné que les opérateurs asiatiques ne seront pas attirés que par un seul port mais par une «façade maritime», qui garantit la masse critique du trafic, l'intégration et la flexibilité.

### **La «façade maritime méditerranéenne» comme stratégie**

**Les conditions indispensables pour attirer les trafics asiatiques et africains sont:**

- 1- Promouvoir l'efficacité et la capacité des ports (en cours)
- 2- Doter l'hinterland portuaire des espaces logistiques nécessaires pour optimiser l'activité portuaire, l'établissement d'opérateurs, la pénétration continentale, la distribution et le transfert modal (en cours).
- 3- **Améliorer le couloir, en priorité pour le mode ferroviaire, pour connecter l'axe méditerranéen à l'intérieur de l'Europe et au reste des réseaux de transport.**

## 7- Les bénéfices

### Une contribution au développement durable

- ❑ Le rééquilibrage des trafics entre la façade nord et sud devient **une économie de véhicules-km** dont il y a un **rapprochement des points de débarquement aux points de consommation**.
- ❑ Parallèlement, l'amélioration de l'axe ferroviaire et son effet de transfert modal, comportera la **réduction de la pression sur les autoroutes, et la réduction des flux routiers de transit**.

### Une contribution au développement économique local

- ❑ L'articulation d'une façade maritime connectée avec l'intérieur de l'Europe, peut générer des **synergies entre les ports**, comme des transferts de trafic et une exploitation de lignes de transport maritime de courte distance.
- ❑ Le **développement socio-économique régional** et le rééquilibrage territorial a une opportunité tangible au niveau du développement de l'activité logistique, productive et technologique véhiculée par la localisation d'opérateurs asiatiques et d'entreprises qui complètent leurs activités.

# 8- Recommandations

## Recommandations générales

- 1- Finaliser dans les **termes établis les infrastructures** routières et ferroviaires programmées.
- 2- Établir la **priorité et avancer le terme d'exécution** des projets ferroviaires non engagés
- 3- **Programmer des nouvelles actions** d'infrastructures et de gestion dans le réseau routier et ferroviaire
- 4- **Coordonner les institutions impliquées** dans le transport et la logistique représentatives des diverses régions du couloir tant en France, qu'en Espagne
- 5- Rechercher des **formules de financement et de gestion** qui incluent la participation de l'initiative privée, que ce soit en terme d'exploitation ou en terme de financement.

## Recommandations spécifiques

**Selon le critère des auteurs de ce document, les 5 actions prioritaires sont:**

- **Contournements de Nîmes et Montpellier**
- **Contournement de Lyon**
- **Ligne Montpellier – Perpignan**
- **Offre fret ferroviaire**
- **Développement du transport combiné rail-route**
- **Augmentation longueur trains fret**