



SYNDICAT MIXTE PLATEFORME MULTIMODALE PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE, PLATEFORME RECONNUE D'INTÉRÊT EUROPÉEN

CONTACT >

Tél : +33 (0)4 68 68 45 61

Site : www.syndicat-mixte-mp2.fr



La Plateforme Multimodale Pyrénées-Méditerranée

Le Syndicat Mixte Plateforme Multimodale Pyrénées-Méditerranée (MP²) est un établissement public, qui regroupe des collectivités locales tout en bénéficiant d'un partenariat actif avec la Chambre de commerce et d'industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales. Un Comité d'Orientations Stratégiques associant les membres et les professionnels du transport et de la logistique se réunit régulièrement afin de proposer et de donner son avis sur les grands projets logistiques menés par la Plateforme.

Cette Plateforme est constituée des six sites logistiques majeurs des Pyrénées-Orientales, combinant ainsi les quatre modes de transport, routier, ferroviaire, maritime et aérien. Ces six sites sont du nord au sud :

- ***l'Espace Entreprises Méditerranée (EEM) à Rivesaltes*** : ce parc d'activités logistiques, de plus de 100 hectares, situé au Nord de Perpignan est desservi par le fer. Il fait partie des plateformes stratégiques au cœur de l'Eurorégion. Joutant l'Espace Entreprises Méditerranée, se situe le projet de création du PRAE François Arago, Parc Régional d'Activité Economique de 70Ha, sur lequel pourront être réalisés des bâtiments embranchés fer. Il fait partie du réseau régional des PRAE qui constitue une offre foncière visant à attirer des investisseurs nationaux ou internationaux en leur proposant un programme immobilier et foncier haut de gamme.
- ***l'Aéroport international de Perpignan*** : il réalise un trafic aérien de 370 000 passagers en 2011 et dessert Paris-Orly quotidiennement, ainsi que de grandes métropoles européennes, dont Londres, Charleroi et Dublin en low-cost. Des opérations de fret peuvent y avoir lieu ponctuellement.
- ***l'Espace du Grand Saint-Charles*** : il comporte le 1er centre d'éclatement européen de fruits et légumes, Saint Charles International, qui commercialise annuellement 1,5 Millions de tonnes de marchandises, en provenance principalement du bassin méditerranéen. Un chantier de transport combiné rail-route, d'une capacité de 2 millions de tonnes s'inscrivant dans la logique de développement durable qui guide l'action de tous les partenaires de l'opération (RFF, MP², SAEML Perpignan Saint Charles Conteneurs Terminal, Etat...)
- ***le Distriport du Boulou*** : situé à 8 km de la frontière franco-espagnole, le Distriport est une zone logistique desservie par le fer, sur laquelle sont implantés des opérateurs logistiques d'envergures internationales. Cette zone dispose d'un chantier de transports combinés rail/route privé et accueille le terminal sud de l'autoroute ferroviaire Lorry-rail « Le Boulou – Bettembourg ». Trafic ferroviaire du Boulou : 1 millions de tonnes / an en moyenne.
- ***le Terminal portuaire de Port-Vendres*** : Propriété du Conseil Général des Pyrénées-Orientales, dans la dynamique des ports régionaux, c'est le 2ème port fruitier français de Méditerranée, avec 300 000 tonnes de fruits et légumes traitées et 21 000 conteneurs EVP manutentionnés en 2011. Spécialisé dans le trafic des fruits et légumes en provenance essentiellement du bassin méditerranéen et de la côte d'Afrique Occidentale, il représente la porte d'entrée maritime du département des Pyrénées-Orientales.





- **le Terminal ferroviaire international de Cerbère** : il est équipé d'une vingtaine de voies de chemin de fer aux deux écartements et est spécialisé dans la technique du changement d'essieux. Il est couplé avec le Terminal ferroviaire de Port-Bou, côté espagnol, qui est, lui, spécialisé dans le transfert de conteneurs et de caisses mobiles par transbordement par portiques de manutention.

Trafic ferroviaire de Cerbère/Port-Bou : 2 Millions de tonnes/an en moyenne.

> Au global, la Plateforme Multimodale Pyrénées-Méditerranée traite un trafic de près de 10 Millions de tonnes de marchandises par an, dont 3,7 Millions de tonnes en ferroviaire. Elle constitue un ensemble logistique performant, avec des offres foncières disponibles à seulement 50km de Port-La Nouvelle. Outre ces zones logistiques, de nouvelles zones d'activités sont également en projet sur le territoire de la Plateforme :

- **Zone du Mas Orlin** : projet d'agrandissement de l'Espace du Grand Saint Charles de 54Ha.

- **Projet de Pôle Logistique à Tresserre** : projet de création d'un pôle logistique environnemental avec connexion ferroviaire sur la commune de Tresserre avec 150 000m² d'Eco-constructions réalisées sur mesure, en fonction des besoins des investisseurs.

Ces projets, ainsi que les sites existants de la Plateforme multimodale Pyrénées Méditerranée constituent un hinterland naturel pour le port de PLN, compte tenu de leur proximité géographique et de leur performance logistique.

II – Intérêt du Projet PLN 2015 pour la Plateforme Multimodale Pyrénées-Méditerranée

Carrefour du transport énergétique et de la conteneurisation, espace de transit entre l'Europe et l'Asie, la Méditerranée connaît une intensification des flux de marchandises depuis une dizaine d'années et devrait encore augmenter de 18 % au cours des dix prochaines années. Les pays côtiers de la Méditerranée génèrent environ 19 % (1,4 milliard de tonnes) du volume du commerce maritime mondial, alors que ce taux s'élevait à 7,5 milliards de tonnes en 2006 (source www.uicn.org/fr/ - travaux du bureau Méditerranée du Secrétariat). Cette tendance est due à l'effet conjugué de la pression démographique, de la croissance économique et de l'ouverture des marchés, mais également au fort taux de croissance du trafic conteneurs (+71% en 10 ans), dû au développement des échanges avec l'Asie (conséquence des nombreuses délocalisations). (sources www.planbleu.org/publications - Les notes du Plan Bleu n°14 mars 2010). PLN a une carte à jouer dans cette évolution du trafic maritime mondial.

Le projet de PLN 2015, en permettant au port de se développer et d'attirer de nouveaux opérateurs industriels, va non seulement renforcer la visibilité des trois ports régionaux que sont Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres, mais également représenter une opportunité certaine de développement de l'économie départementale et de l'emploi, par l'implantation potentielle de grands groupes industriels.

Ce projet n'est pas concurrent au développement du port de Port-Vendres, dans la mesure où ce dernier est spécialisé dans les fruits et légumes et que la topologie ne permet pas ce type d'investissements. Les trafics accueillis sur ces deux ports sont de nature différente : PLN traite du trafic de masse alors que Port-Vendres traite des trafics multi-chargeurs. Ce projet permettra donc de diversifier l'offre en Méditerranée au regard des ports du Nord. Compte tenu de la tendance mondiale décrite ci-dessus, il est primordial d'avoir en Méditerranée une offre maritime couplée à une offre foncière, ce que le projet PLN 2015 rendrait possible, afin de renforcer et rééquilibrer les trafics entre ports du Nord et ports Méditerranéens. Cette stratégie est déjà mise en œuvre par le port de Barcelone.

Ce projet devrait être également profitable aux quelques groupes industriels présents sur le territoire des Pyrénées-Orientales et travaillant à l'international, qui pourraient être intéressés pour s'approvisionner et/ou expédier leurs marchandises par voie maritime. PLN 2015 permettra de disposer d'une offre maritime diversifiée et adaptée aux besoins des industriels.

Ce projet respecte donc le principe de la nécessaire complémentarité économique, obligatoire pour assurer le développement et la pérennité des trois ports régionaux. Il devrait permettre également de favoriser les coopérations économiques et logistiques inter-territoires. Pour ces raisons, le Syndicat Mixte MP² encourage ces investissements et s'emploiera à développer les synergies avec les représentants du port de Port-La Nouvelle.

