

*Bernard SOULAGE*

*1<sup>er</sup> Vice-Président*

*délégué aux transports, déplacements et infrastructures*

Votre interlocuteur : Michel GOURDOL  
Réf. : DTCL 06 10776/ 27515  
Tél. : 04 72 59 43 11

Monsieur MARZOLF  
Président de la Commission du débat public  
26 boulevard Saint Roch  
84000 AVIGNON

Objet : **Contributions de l'autorité portuaire de Barcelone et le Barcelona Centre Logistic**

Charbonnières, le 17 Juillet 2006

Monsieur le Président,

Je tiens à vous informer des contributions que l'autorité portuaire de Barcelone et le Barcelona Centre Logistic ont émises dans le cadre du débat public sur la politique des transports en vallée du Rhône et dans l'arc languedocien.

Le Conseil Régional Rhône Alpes partage l'essentiel des recommandations et des conclusions des textes que j'ajoute à cet envoi.

En outre, Monsieur Joaquim NADAL I FARRERAS, Ministre de l'aménagement du territoire de la Generalitat de Catalunya, m'a clairement indiqué que son Gouvernement partageait les mêmes préoccupations et se retrouvait également dans les conclusions de ces textes.

C'est pourquoi la Région Rhône Alpes vous fait parvenir ces contributions de la Catalogne, en soulignant l'accord des deux Régions et en demandant à la Commission du débat public de les prendre en compte officiellement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.



Bernard SOULAGE

**Contribution de Barcelona-Catalunya Centre Logístic,  
l'Autoritat Portuària de Barcelona, le Consorci de la Zona Franca au  
Débat Public sur la politique des transports en Vallée du Rhône et Arc Languedocien**

## Introduction

Face au débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, l'institution **Barcelone-Catalogne Centre Logistique**, le **Port de Barcelone**, le **Consorci de la Zona Franca** présentent la contribution suivante avec l'objectif de voir s'introduire dans le débat une série de considérations permettant de donner la priorité aux actions infrastructurelles et de gestion pour doter le couloir d'une infrastructure efficace et durable pour assurer le transport des marchandises:

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

- o Constitue un couloir avec une unité fonctionnelle exigeant des politiques prenant en compte les différents modes de transport, les secteurs d'activités et les administrations françaises et espagnoles,
- o Constitue un couloir d'une extrême importance en termes de productivité, de consommation et d'activité logistique des régions qu'il traverse.

### Objectif principal du couloir

**Le couloir est considéré comme un instrument intégral de croissance économique régionale et européenne. Ce couloir a comme modèle de référence l'articulation et la stratégie des ports Nord-Atlantiques :**

- a) **L'arc atlantique est devenu la porte d'entrée à tous les trafics atlantiques.**
- b) **Les entreprises des États-Unis et du Canada se sont installées autour des ports, ce qui a dynamisé l'activité économique.**
- c) **L'arc nord-atlantique est relié au centre de l'Europe par des liaisons ferroviaires et fluviales à grande capacité.**

**Dans le contexte présent, le trafic avec l'Asie étant le plus dynamique, et vu que tout ce trafic arrive par la Méditerranée (bien que 25% seulement débarquent dans les ports méditerranéens), nous avons la possibilité de développer l'activité portuaire, logistique et le tissu économique local à condition d'être capable d'attirer les trafics asiatiques vers l'axe méditerranéen Tarragone-Marseille.**

**Pour arriver à augmenter ce trafic, il faut établir une stratégie de « façade maritime », vu que les opérateurs asiatiques ne seront pas attirés par un seul port, mais plutôt -comme dans le cas des ports atlantiques- par un système portuaire qui garantit la masse critique du trafic, l'intégration et la flexibilité.**

**Les conditions indispensables pour atteindre ces objectifs 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'installation d'opérateurs, la pénétration continentale, la distribution et le transfert modal (en cours).**
- 3- **Améliorer le couloir, en priorité par le mode ferroviaire, pour connecter l'axe méditerranéen à l'intérieur de l'Europe et au reste des réseaux de transport.**

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

1. **Ports:** le couloir a un profil portuaire, structurant un arc de 5 ports commerciaux, avec un volume total de marchandises de 175 millions de tonnes (Mt) (28 Mt conteneurisées). Les ports sont en plein processus d'important agrandissement de leur capacité portuaire (en particulier Barcelone et Marseille).

**La configuration du couloir s'appuie sur la possibilité de définir un système portuaire qui attire les trafics asiatiques et africains.** Ce système maritime peut générer des

synergies entre les ports, comme des transferts de fret, l'exploitation de lignes de transport maritime à courte distance.

2. **Centres logistiques et industriels:** le couloir a un profil clairement logistique puisque, sur toute la longueur se concentrent des plateformes de différentes typologies (centres de transports, terminaux ferroviaires, marchés de produits frais, plateformes intermodales, centres de charges aériennes, etc.) en donnant un caractère multimodal, de services logistiques aux flux de transports.

**Le développement du couloir et l'entrée des flux asiatiques et africains constituent une occasion unique pour 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), qui nécessite de nouvelles plateformes logistiques portuaires et intérieures, spécialement pour le transport combiné.

- 3- **Régions métropolitaines:** le couloir relie 4 régions franco-espagnoles avec une capacité de consommation directe de 19,5[4] M d'habitants. **Le développement socio-économique de ces régions et le rééquilibrage territorial pourraient être possible grâce au développement du secteur logistique** et à l'activité productive véhiculée par l'activité portuaire et le 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 spécialement asiatiques (l'index de croissance annuelle du PIB 2004-2005 en Chine est de 9,9% et en Inde de 8,3%), la délocalisation de l'activité productive vers l'Asie et l'Afrique, profitant d'une main d'œuvre bon marché, font augmenter les flux de transports, les possibilités dérivées de cette activité et, par là-même, le besoin en infrastructures d'entrée et de distribution des marchandises autour du couloir et au niveau européen.

Un des facteurs clés qui détermine la nécessité d'équiper ce couloir d'une infrastructure routière et ferroviaire garantissant une capacité suffisante, est précisément l'augmentation du trafic entre l'Asie et l'Europe (croissance annuelle moyenne de 10,9% entre 2000-2004) et entre l'Afrique et l'Europe (croissance annuelle moyenne de 9,7% pour la même période), croissance supérieure aux taux de croissance du trafic avec l'Amérique du Nord (4,87%) et l'Amérique du Sud (7,33%).

A cet égard, les prévisions de croissance du trafic maritime sur la façade méditerranéenne montrent une croissance en dix ans de 61-74%, arrivant à des volumes de 62 millions de TEUS pour l'année 2010, et 91,6 millions de TEUS pour l'année 2015 (Source: Ocean Shipping Consultants).

Parallèlement, le couloir représente un segment fondamental dans la connexion "terrestre" entre l'Europe et l'Afrique du nord (plus de 176.000 camions par an). Selon les prévisions du CETMO, les échanges internationaux du Maghreb augmenteront de 4% par an jusqu'à 2010, représentant plus de 250 Mt.

D'un point de vue géographique, mais aussi de coût et de service logistique, ces flux de transport ont une accessibilité aux marchés européens supérieure s'ils utilisent la façade maritime méditerranéenne plutôt que la façade atlantique. Le développement des marchés asiatiques et africains génèrera un tissu d'activités économiques avec la nécessité de nouvelles aires logistiques, économiques et technologiques. Ce scénario passe nécessairement par la configuration d'un système portuaire méditerranéen articulé intérieurement et connecté à l'hinterland continental, spécialement au nord de l'Europe.

### **Trafic actuel et prévisions**

Le trafic actuel sur le couloir varie selon le point de mesure. Il oscille entre 47 Mt par an sur le tronçon entre Barcelona et Cerbère et 91 Mt sur le tronçon entre Lyon et Avignon. De 77 à 82% de cette marchandise a été acheminée par la route.

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

(Source: propre à partir de Ministerio Fomento, RENFE, SNCF, Ministère des Transports)

Les prévisions de croissance du trafic dans le couloir entre 2002 et 2020 montrent que les taux de croissance annuelle seront compris entre 2,9% et 4,7%.

2020 - Millions de tonnes	Trafic routier (M tonnes)	Croissance annuelle 2002-2020	Trafic ferroviaire (M tonnes)	Croissance annuelle 2002-2020	% ferroviaire	TOTAL (M tonnes)	Croissance 2002 - 2020	Croissance annuelle
<b>Lyon - Avignon</b>	111,5	2,33%	38,8	4,62%	34,8%	<b>150,3</b>	65%	2,8
<b>Avignon - Narbonne</b>	115,6	2,79%	30,3	5,58%	26,2%	<b>145,9</b>	78%	3,2
<b>Narbonne - Cerbère</b>	97,7	3,45%	20,8	7,78%	21,3%	<b>118,5</b>	103%	4,0
<b>Cerbère - Barcelona</b>	87,5	3,88%	19,2	9,92%	21,9%	<b>106,7</b>	124%	4,5
<b>Barcelona - València</b>	67,5	4,18%	11	8,34%	16,3%	<b>78,5</b>	125%	4,6

(Source: propre à partir de C.E, Ministerio Fomento - PEIT-, Ministerio de Economía, OCDE, UIC-CTG, Ministère des Transports)

Dans une optique de soutien volontaire au transport ferroviaire (mise en place d'une voie ferroviaire spécialisée pour marchandises dans le couloir), en 2020 les prévisions de trafic pourraient atteindre:

2020 - Millions de tonnes	Trafic routier	Trafic ferroviaire
<b>Lyon - Cerbère</b>	108 - 110	41 - 51
<b>Cerbère - Barcelona</b>	84 - 85	28 - 36

(Source: propre)

### Couloir efficace et durable

Il faut établir un couloir efficace et durable. Ces deux prémices passent nécessairement par un effort sur l'axe ferroviaire qui dessert le couloir, en améliorant la capacité et l'exploitation afin d'accroître sa participation modale.

Le niveau de service de l'infrastructure ferroviaire présente des insuffisances par rapport à la capacité et à la conception de l'infrastructure. Les principaux points noirs de l'axe ferroviaire se situent aux alentours de Barcelone, au passage frontalier, entre Perpignan et Montpellier, entre Montpellier et Nîmes, et aux environs de Lyon. Ces déficiences d'infrastructures, liées aux déficiences du modèle d'exploitation et de gestion, rendent moins attrayante l'utilisation du système ferroviaire surtout à cause de son manque de fiabilité.

Le développement du couloir ferroviaire le long de la vallée du Rhône et de l'arc méditerranéen, grâce au transfert modal, permettra de réduire le trafic routier qui vient d'Espagne et arrive en France. L'axe ferroviaire qui longe la côte méditerranéenne (notamment le tronçon Barcelone-Perpignan) est en construction. Restent à résoudre les goulets à Lyon, Nîmes-Montpellier et Montpellier-Perpignan.

Les principaux projets ferroviaires sont estimés à l'horizon 2015-2030 alors que la capacité maximale de certains tronçons du couloir sera atteinte entre 2010 et 2015.

Tronçons du couloir	Situation actuelle	Situation future	Recommandations
Lyon - Avignon	Quadruple voie UIC	Contournement de Lyon (annoncé 2015-2020).	<i>Programmer et avancer l'achèvement à 2010-2015</i>
Avignon - Narbonne	Double voie UIC	1- Nouvelle ligne Nîmes-Montpellier, année 2011. 2- Montpellier-Perpignan (annoncé 2025-2030).	<i>1- Accomplir l'achèvement. 2- Programmer et avancer l'achèvement à 2010-2015</i>
Narbonne - Cerbère	Double voie UIC	Montpellier-Perpignan (annoncé 2025-2030).	<i>Programmer et avancer l'achèvement à 2010-2015</i>
Cerbère - Barcelona	Double voie ibérique	Double voie UIC (2009)	<i>Voie UIC pour marchandises</i>
Barcelona - València	Double voie ibérique (le tronçon Tarragona-Castelló) est à voie unique	Voie UIC "hautes prestations" (Année 2020)	<i>Définition du projet et avancer l'achèvement à 2015</i>

Le transport routier est et continuera d'être le principal mode de transport. Il sera donc nécessaire d'y introduire des améliorations infrastructurelles et de développer des actions de gestion (concernant principalement le transport nocturne et l'optimisation de la capacité des véhicules -actuellement 12% des véhicules-km en trajets internationaux s'effectuent à vide selon les données d'Eurostat-).

Le développement du transport ferroviaire doit représenter un complément au système routier plus qu'une alternative excluante, sans oublier que l'un des objectifs de la stratégie de transport doit être l'augmentation de la participation modale du transport ferroviaire.

Le niveau de service du réseau routier de plusieurs tronçons du couloir est à la limite de sa capacité, surtout dans les aires métropolitaines. Les secteurs les plus critiques pour l'engorgement du réseau routier sont situés entre Lyon et Nîmes (A-7), aux alentours de Montpellier (A-9) et dans la région métropolitaine de Barcelone.

## Recommandations

Les recommandations des auteurs de cette contribution sont:

- 1- Terminer les infrastructures routières et ferroviaires programmées dans les délais établis.
- 2- Prioriser et avancer la date d'exécution des projets ferroviaires non engagés pour éliminer les goulets à court terme (variante de Lyon et nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan).
- 3- Programmer de nouvelles réalisations infrastructurelles et de gestion sur le réseau routier et ferroviaire pour éliminer les goulets à moyen et long terme.
- 4- Coordonner les institutions impliquées dans le transport et la logistique représentatives des diverses régions du couloir tant en France qu'en Espagne, pour renforcer une vision intégrale du couloir et mettre en place des actions d'analyse, des démarches, et des propositions communes par rapport à l'offre infrastructurelle et de services logistiques et de transport dans le couloir.

En ce qui concerne les mesures présentées au Débat Public, les auteurs concluent que les 5 actions prioritaires sont:

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

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



*Bernard SOULAGE*

*1<sup>er</sup> Vice-Président  
délégué aux transports, déplacements  
et infrastructures*

Monsieur Jean-Jack QUEYRANNE  
Monsieur Jean BESSON  
Monsieur Gilles LE CHATELIER  
Monsieur Philippe DHENEIN  
Madame Bernard SIMON  
Monsieur Philippe GIRAUD  
Monsieur Hervé BARRE  
Direction des Relations Internationales  
Direction des Transports de la  
communication et de l'information  
Monsieur Manuel NADAL  
Madame Anna TERRON  
Mademoiselle Charlotte BAURIN

Vos réf. :

Votre interlocuteur :

27 Juin 2006

## RENCONTRE M. SOULAGE ET M.NADAL

### RELEVÉ DE CONCLUSION

L'analyse d'ensemble sur les questions de transport de voyageurs et de marchandises est particulièrement convergente entre les deux Régions :

- Au niveau des principes en voulant assurer un fort développement économique dans le respect de l'environnement. Ceci suppose un report modal fort avec une priorité au mode ferroviaire et une intermodalité puissante
- Au niveau des priorités d'action :
  - Concernant le débat VRAL, la Catalogne se retrouve dans les positions du Port de Barcelone (cf. document joint) avec deux grandes priorités : le contournement Nîmes-Montpellier et le contournement de Lyon. La Région Catalogne transmettra officiellement ce document à la Région Rhône Alpes qui le fera parvenir à la CPDP en soulignant son accord sur ces points. Une réunion des trois Régions RA/ Languedoc Roussillon/Catalogne est souhaitée, elle sera proposée par Bernard SOULAGE le 28 juin à ses partenaires.
  - Concernant le corridor V et particulièrement le Barcelone Lyon Turin Budapest, les deux Régions confirment leur engagement total qui se traduira par un soutien à la « lettre des Régions » (à

envoyer TTU par M. SIMON) et une participation à la rencontre ARE/CDR/Région du 16 Octobre à Trieste en présence de Jacques BARROT.

Par ailleurs M. SOULAGE a invité Monsieur Manuel NADAL à venir en Rhône Alpes et en Piémont pour visiter le chantier Lyon Turin et faire un large tour des points d'intérêt commun.

Pour sa part Monsieur SOULAGE se rendra à Barcelone pour poursuivre ces conversations, établir une vision commune de tous ces dossiers et visiter l'usine ALSTOM.

Bernard SOULAGE