

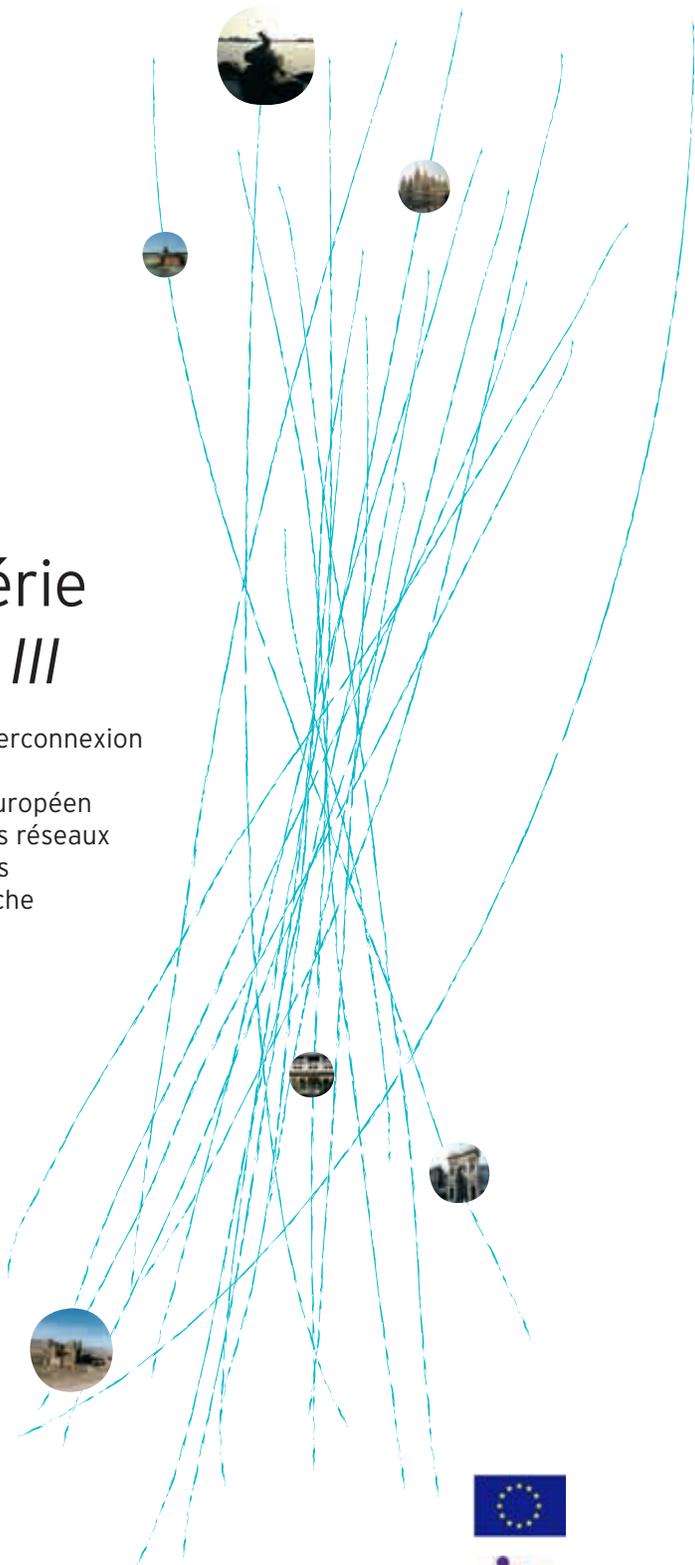
Alternativa(s)

3^e trimestre 2007

hors série *Pirene III*

Nécessités d'interconnexion
des régions
du Sud-Ouest européen
Optimisation des réseaux
d'infrastructures
sous une approche
multimodale

r e v u e d u p r o j e t P i r e n e



Pirene III

3^e trimestre 2007

Alternativa(s)

revue du projet *Pirene*

hors série *Pirene III*

Nécessités d'interconnexion
des régions du Sud-Ouest européen
Optimisation des réseaux d'infrastructures
sous une approche multimodale





Éditorial

Martin Malvy,

*Ancien ministre,
Président de la Région Midi-Pyrénées.*

Mis en œuvre depuis 1999, au travers de deux précédentes phases du programme européen Interreg IIIB Sudoe (Pirene I de 1999 à 2002 puis Pirene II de 2002 à 2005), le projet Pirene III s'achève en cette fin 2007. Six ans de partenariat transnational pendant lesquels, au fil des réunions, des comités techniques, des comités de pilotage, treize partenaires – régions et autonomies, services de l'État, maîtres d'ouvrages, exploitants ferroviaires français, portugais et espagnols – ont mené ensemble des réflexions mais aussi des études lourdes, pour éclairer la problématique complexe du système de transport transpyrénéen et, plus largement du Sud-Ouest européen, et faire avancer les grands projets de transport et d'interconnexion entre la France et la Péninsule ibérique.

Partenaire de Pirene I, premier partenaire financier de Pirene II, la Région Midi-Pyrénées a assuré, cette fois, la responsabilité de chef de file de la troisième phase du projet, consacrée aux liaisons transpyrénéennes, à la logistique et à l'intermodalité dans le Sud-ouest européen, aux lignes à grande vitesse et aux autoroutes ferroviaires.

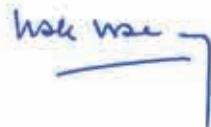
Particulièrement défavorisé par un réseau d'infrastructures saturées ou obsolètes, avec des contraintes géographiques lourdes liées au franchissement de la chaîne pyrénéenne et des flux de marchandises parmi les plus importants de l'espace communautaire, le Sud-Ouest européen doit rattraper ses retards pour rendre plus durable et plus efficace son système de transport.

Des études et des actions majeures ont été menées et co-financées dans le cadre de Pirene III pour améliorer cette situation. Certaines

ont un caractère officiel, premier pas vers une réalisation. Parmi elles, on peut citer le débat public sur la Ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, ou encore les études préalables à la mise en œuvre d'une autoroute ferroviaire « Atlantique Eco Fret ». D'autres sont destinées à alimenter les réflexions et à guider les choix pour le futur. C'est le cas des travaux de l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées et de l'enquête transit Alpes-Pyrénées 2004 sur les flux routiers internationaux.

Ma plus grande satisfaction, en tant que chef de file de ce projet, est de constater combien ce partenariat, formé entre des entités de pays et de statuts différents, a été précurseur et comment il a su faire émerger, en quelques années, des projets qui sont aujourd'hui au cœur des préoccupations et des discussions de nos États respectifs. Je souhaite que ces avancées se poursuivent et que ces projets se concrétisent rapidement, pour que nos régions du Sud-Ouest européen restent attractives et compétitives, tout en respectant les critères désormais incontournables d'un développement durable.

hsk mae



Alternativa(s)

revue du projet *Pirène*

Édition déléguée :

Région Midi-Pyrénées

Coordination éditoriale :

Eurosud Transport

Réalisation :

Lexies

Photographies :

**Lexies, SNCF, Eurosud Transport,
D.R.**

Création graphique :

Frédéric Blaimont

Traduction :

Foreign Office

Impression :

Imprimerie Delort

Dépot légal : 3^e trimestre 2007

Sommaire

Pages

2 Éditorial

6 Pirene III

8 Data

8 L'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

12 Liaisons transpyrénéennes

12 La coopération franco-espagnole et l'évaluation des flux de marchandises

16 Évaluations de l'expérience de régulation de trafic des poids lourds entre Angoulême et la frontière espagnole

17 Mettre l'information en perspective pour enrichir les représentations

18 Stratégie logistique et intermodalité

18 Étude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des territoires situés de part et d'autre des Pyrénées

23 Étude pour une stratégie logistique régionale

25 L'exemple pilote d'Aragon Logística

26 Étude sur la plate-forme intermodale de Sines

28 LGV et autoroutes ferroviaires

28 La LGV Bordeaux-Toulouse ouvre un axe transfrontalier à circulation rapide

29 L'organisation du débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse

31 Les études relatives aux opérations prioritaires d'aménagement de la ligne Bordeaux-Dax-Irun

32 Études pour la définition d'un service d'autoroute ferroviaire sur « l'Atlantique Eco Fret »



L'espace Sud-Ouest européen (SUDOIE).

PIRENE III

Le contexte : l'initiative communautaire INTERREG et l'espace Sud-Ouest européen (SUDOIE)

INTERREG III est une initiative du Fonds européen de développement régional (FEDER) dont l'objectif est de renforcer la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne en promouvant la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale, ainsi que le développement équilibré du territoire.

INTERREG III se compose de trois volets, dits « A, B et C ». Le volet B concerne la coopération transnationale entre autorités nationales, régionales et locales, et vise à promouvoir une meilleure intégration territoriale dans l'Union grâce à la formation de grands groupes de régions européennes. L'espace Sud-Ouest européen est l'un des 13 espaces du programme INTERREG IIIB. Cet espace regroupe l'intégralité du territoire de l'Espagne et du Portugal, le Royaume-Uni (Gibraltar), et six régions du grand Sud-Ouest français : Aquitaine, Auvergne, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes, soit une superficie de près de 780 000 km² pour 63 millions d'habitants. Pour la période 2000-2006, l'espace SUDOIE a reçu une participation de 67,2 millions d'euros du FEDER.

Le programme INTERREG IIIB s'articule autour de cinq axes prioritaires :

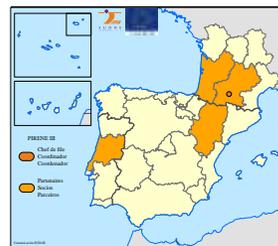
- Structuration polycentrique de l'espace et renforcement de pôles de compétences ;
- Gestion du patrimoine culturel et naturel et promotion de l'environnement ;
- Développement de systèmes de communication efficaces et durables et amélioration de l'accès à la société de l'information ;

- Développement d'un cadre de coopération pérenne par les acteurs du Sud-Ouest européen, à travers la mise en place de démarches territoriales communes ;
- Assistance technique pour la gestion, l'information, le suivi, le contrôle et l'évaluation du programme.

Le projet PIRENE III

À la suite des projets PIRENE I et PIRENE II, consacrés aux besoins d'interconnexion des régions du Sud-Ouest européen et développés dans le cadre des initiatives de la Communauté européenne INTERREG IIC et INTERREG IIIB, l'ensemble des partenaires espagnols, français et portugais ont décidé de poursuivre leur coopération en renouvelant leur implication dans le projet PIRENE III. Ce projet s'est déroulé de janvier 2005 à octobre 2007, pour un budget total de 2 917 950 euros, dont 1 469 438 euros d'aide FEDER.

PIRENE III rassemble les partenaires suivants: la Région Midi-Pyrénées, chef de file, la direction régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées, la direction régionale de l'Équipement d'Aquitaine, l'association Eurosud Transport Atlantique Méditerranée, la Fondation transpirenaïca, la Commission de coordination et développement régional d'Alentejo, Réseau Ferré de France. Ont également participé au projet, en tant que partenaires associés: les conseils régionaux d'Aquitaine et du Limousin et les quatre communautés autonomes d'Aragon, Castille-La Manche, Valence et Extrémadure.



Tous ont souhaité conforter leur coopération et poursuivre les études et réflexions permettant de mieux connaître le système de transport transpyrénéen, d'en étudier les évolutions probables afin de pouvoir mettre en œuvre des infrastructures de transport favorisant l'inter-modalité et un développement équilibré des territoires. Au regard de la saturation des axes routiers permettant le franchissement des Pyrénées et du développement de plates-formes multimodales de grande importance dans le Sud-Ouest européen, telles que Algeciras, Lisbonne, Sines, Valence, Madrid, Saragosse, Toulouse et Bordeaux, le développement du transport combiné et l'interconnexion des réseaux ferroviaires constituent une condition indispensable pour un développement économique et social harmonieux.

Le projet est structuré en quatre activités principales :

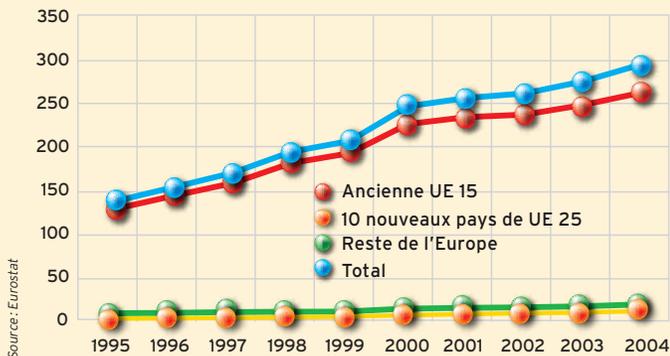
- Renforcer le dispositif de coopération et d'étude des flux transpyrénéens, au travers de la mise en œuvre d'outils d'observation et de modélisation ;
- Analyser les chaînes de transport et promouvoir l'inter-modalité, avec le souci de favoriser la complémentarité des sites logistiques du Sud-Ouest européen ;
- Étudier les possibilités de gestion des infrastructures routières dans un contexte de saturation ;
- Promouvoir un nouveau franchissement ferroviaire des Pyrénées et assurer son intégration dans les réseaux de transport existants ou à venir.

PIRENE III est associé au projet prioritaire européen n° 16 Sines/Algeciras - Madrid - Paris. Il a donc reçu le soutien de la Commission européenne et des gouvernements concernés, notamment français et espagnols. Cette approbation est le gage de la continuité du projet et de la poursuite, dans les années à venir, de la coopération transnationale de part et d'autre des Pyrénées.

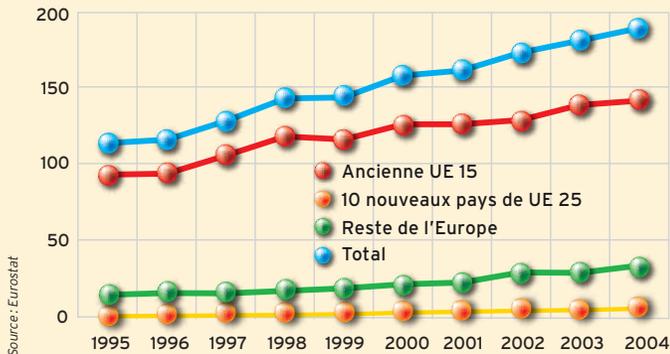
L'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

C'est en 1998, à la suite d'un sommet bilatéral franco-espagnol qu'a été décidée la création de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP). Cet organisme, constitué de personnels des ministères des Transports des deux pays, a pour mission d'élaborer une base de données communes sur les flux de transport transfrontaliers, de voyageurs comme de marchandises, et ce quel qu'en soit le mode: aérien, routier, maritime et ferroviaire. À partir de cette base chiffrée homogène et d'enquêtes complémentaires, l'OTP publie un document annuel de données mettant en évidence l'évolution des flux de transport entre la Péninsule ibérique et l'Europe et des variables explicatives. Ces données permettent d'alimenter les réflexions sur les infrastructures de transport transpyrénéen.

Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe (en milliards d'euros)



Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe (en millions de tonnes)



■ Évolution du commerce extérieur de l'Espagne et du Portugal avec l'Europe.

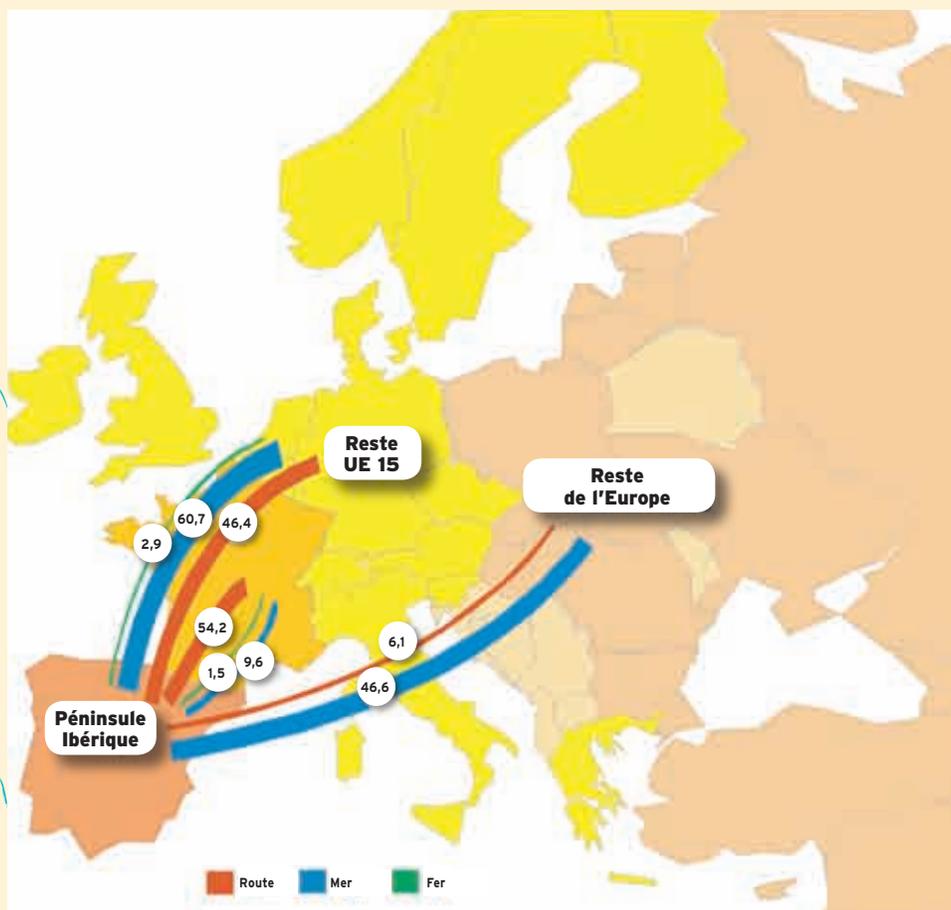
Le PIB par habitant de l'Espagne a progressé, au cours des dix dernières années, beaucoup plus fortement que la valeur moyenne de l'Union européenne. C'est une des raisons qui fait que le total des échanges entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe géographique a été multiplié par 2,2 en valeur monétaire et par 1,7 en tonnage entre 1995 et 2004. L'écart entre ces deux chiffres témoigne d'une évolution dans la nature des marchandises transportées qui ont plus de valeur, en moyenne, en 2004 qu'en 1995.

■ Répartition des marchandises entre la Péninsule ibérique et l'Europe.

Entre 1998 et 2004, la Péninsule ibérique a vu ses échanges de marchandises progresser de 30 % avec la France, de 17 % avec l'ancienne UE à 15 sans la France, et de 47 % entre 2001 et 2004 avec le reste de l'Europe. La route se taille ici la part du lion, avec une progression supérieure dans les trois cas à ce qu'elle est, tous modes de transport confondus.

La France achemine aujourd'hui par la route 83 % du tonnage qu'elle échange avec l'Espagne.

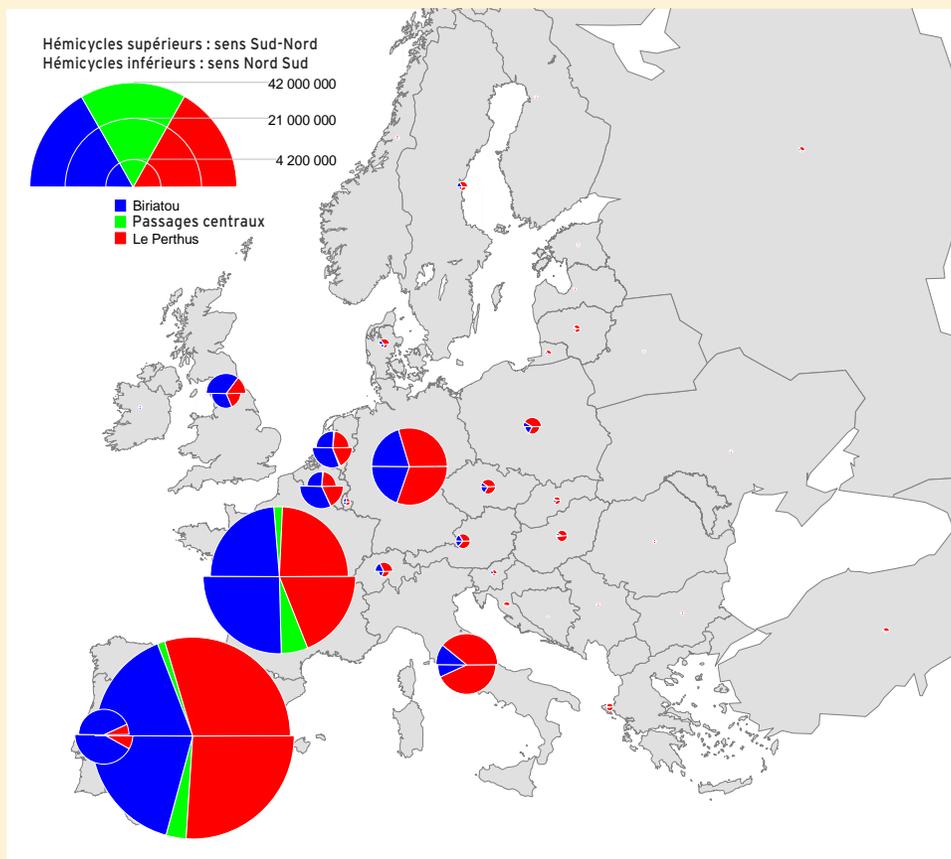
Répartition des marchandises en 2004 (en millions de tonnes)



■ Origine ou destination des flux routiers de marchandises à travers les Pyrénées.

La France représente 51 % des flux routiers – en tonnages – liés aux échanges de la Péninsule ibérique avec l'Europe. 83 % du tonnage en transit routier, en provenance ou à destination de la Péninsule ibérique, sont générés par l'Allemagne (33 %), l'Italie (23 %), la Belgique, les Pays-Bas et le Royaume-Uni (9 % chacun). Le trafic avec les pays de l'Est de l'Europe représente 9 % du tonnage en transit routier, en provenance ou à destination de la Péninsule ibérique : il a doublé entre 1999 et 2004, avec un niveau d'échanges élevé avec la Pologne, la République tchèque, la Hongrie, la Slovaquie et la Lituanie. La Russie ne génère toutefois pas de trafic important.

Pays d'origine ou de destination des flux routiers de marchandises à travers des Pyrénées



Source: Enquête Transit 2004

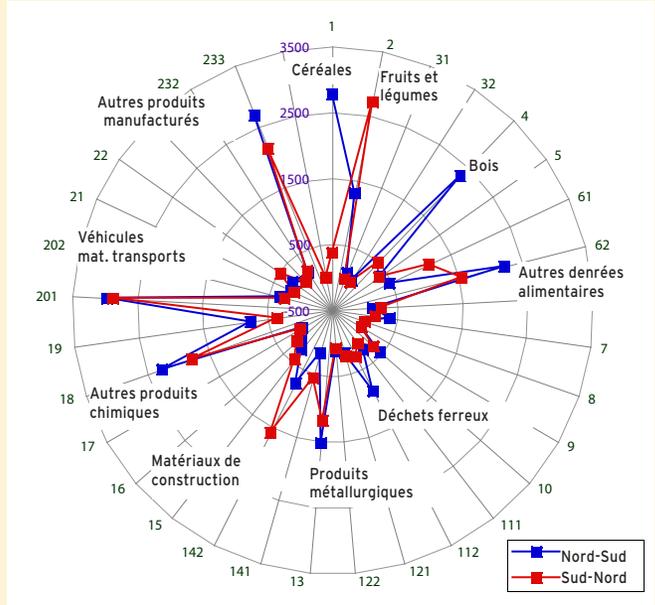
■ **Échanges routiers entre la Péninsule ibérique, la France et l'Europe.**

12 catégories représentent 83 % des marchandises échangées entre la Péninsule ibérique et la France. Les véhicules et matériels de transport arrivent en tête quel que soit le sens de l'échange.

Viennent ensuite :

- dans le sens Nord-Sud : céréales, autres produits manufacturés, bois et lièges ;
- dans le sens Sud-Nord : fruits et légumes, autres produits manufacturés.

Principales marchandises échangées entre la Péninsule ibérique et la France (en tonnages)



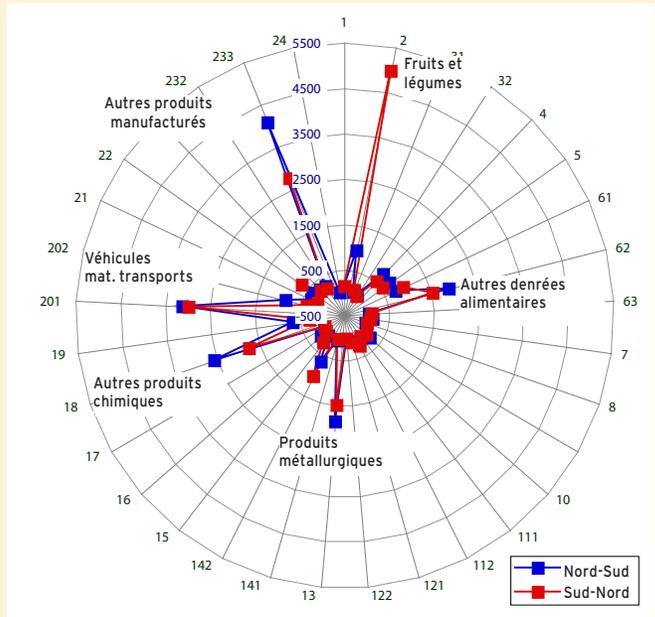
Source : Enquête Transit 2004

Principales marchandises échangées entre la Péninsule ibérique et l'Europe sans la France (en tonnages)

12 catégories représentent 88 % des marchandises en transit en France en provenance ou à destination de la Péninsule ibérique.

Les principales sont :

- dans le sens Nord-Sud : autres produits manufacturés, véhicules et matériels de transport, autres produits chimiques ;
- dans le sens Sud-Nord : fruits et légumes, véhicules et matériels de transport, autres produits manufacturés.



Source : Enquête Transit 2004

La coopération franco-espagnole et l'évaluation des flux de marchandises

(Contribution de Michel Barbier, Thierry Louis et Jean-Claude Meteyer – direction des Affaires économiques et internationales, ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables)

Lors de la réunion de haut niveau entre la France et l'Espagne qui s'est tenue à Barcelone le 17 octobre 2005, les deux États et les collectivités territoriales concernées se sont donné comme objectif de :

- parvenir à une plus grande perméabilité des Pyrénées afin de faciliter le développement économique et culturel des territoires;
- favoriser le rééquilibrage des modes de transport en faveur du ferroviaire et du maritime;
- agir dans le respect du patrimoine et de l'environnement naturel du massif.

■ Une coopération renforcée dans le domaine de la prospective

Le sommet intergouvernemental de Gérone du 16 novembre 2006 a confirmé le programme de travail sur lequel les deux pays sont engagés. Celui-ci prévoit :

- l'amélioration de différentes liaisons : quatre liaisons ferroviaires (Figueras - Perpignan - Montpellier; Dax - Vitoria; Saragosse - Canfranc - Pau; Nouvelle liaison transpyrénéenne de grande capacité), six liaisons routières, et deux autoroutes maritimes.
- l'élaboration en parallèle, par un groupe technique franco-espagnol, d'un modèle de trafic multimodal commun aux deux pays. L'évolution récente du trafic des poids lourds aux deux points principaux de franchissement des Pyrénées (Le Perthus et Biriadou) – après les années de très forte croissance de 1985 à 2000, on constate un infléchissement des taux de croissance – montre en effet qu'une simple projection des tendances passées ne permet pas de faire des estimations à moyen et long terme.

Ce travail de prospective s'appuie sur :

- l'étude d'évaluation globale des flux de marchandises à horizon 2015/2025. Réalisée par le Bureau d'informations et de prévisions économiques (BIPE) avec la contribution du D^r Fontella, de l'Université de Madrid : ses résultats ont été livrés en janvier 2006.
- la réalisation d'un modèle d'affectation des trafics en fonction des itinéraires et des modes de transport. Construit par un groupement de bureaux d'études espagnol, français et allemand, celui-ci doit être achevé fin 2007.

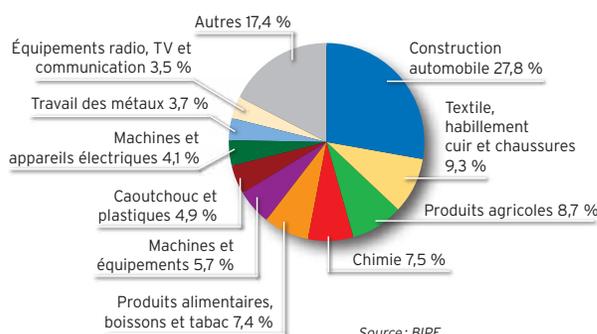
■ Les enseignements de l'étude du BIPE

L'analyse macroéconomique de l'étude du BIPE porte sur les échanges de l'Espagne et du Portugal avec 8 pays ou zones de l'Europe: France, Allemagne, Royaume-Uni, Italie, Benelux, reste de l'Europe de l'Ouest (UE 15 + Suisse + Norvège), nouveaux entrants, reste de l'Europe géographique. À partir d'hypothèses hautes et basses d'évolution de différentes variables macro-économiques, deux scénarios ont été établis qui encadrent les taux d'évolution possibles de la croissance économique et du commerce extérieur, par pays et pour les périodes 2000-2015 et 2015-2025.

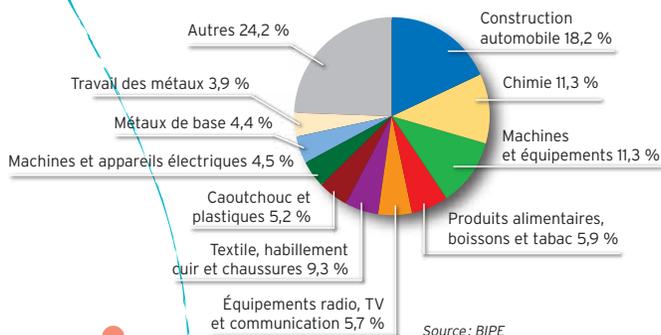
Le volet sectoriel de l'étude s'intéresse aux perspectives d'évolution des échanges, produit par produit, en valeur et en volume. C'est là l'originalité de cette étude, qui commence à regarder ce qui se passe au niveau du système économique avant d'en déduire ensuite les flux de transports de marchandises. On peut ainsi supposer que l'Espagne – dont l'activité est fortement concentrée sur des industries de moyenne technologie – sera, dans le secteur automobile, de plus en plus confrontée à la concurrence des pays émergents. Or, ce secteur repré-

Les produits clés des échanges entre l'Espagne et 8 pays/zones de l'Europe (valeurs monétaires)

Exportations

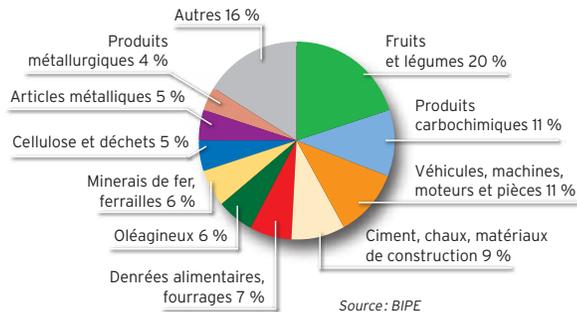


Importations

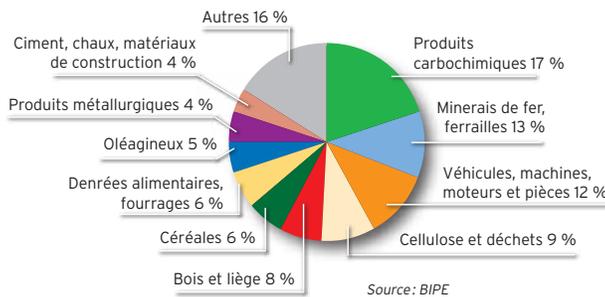


Les produits clés des échanges entre l'Espagne et 8 pays/zones de l'Europe (tonnages fer + route)

Exportations



Importations



sente aujourd'hui 27,8 % des exportations et 18,2 % des importations en valeur. L'analyse sectorielle appliquée à chacun des scénarios (haut et bas) de l'analyse macro-économique montre, sur la période 2002-2025, qu'on est sur des taux de croissance des échanges plus faibles que dans la période 1992-2002, poursuivant ainsi la tendance générale à la décroissance des taux déjà observée. Bien que plus faibles, ces taux de croissance resteraient cependant élevés comparés à d'autres échanges internationaux.

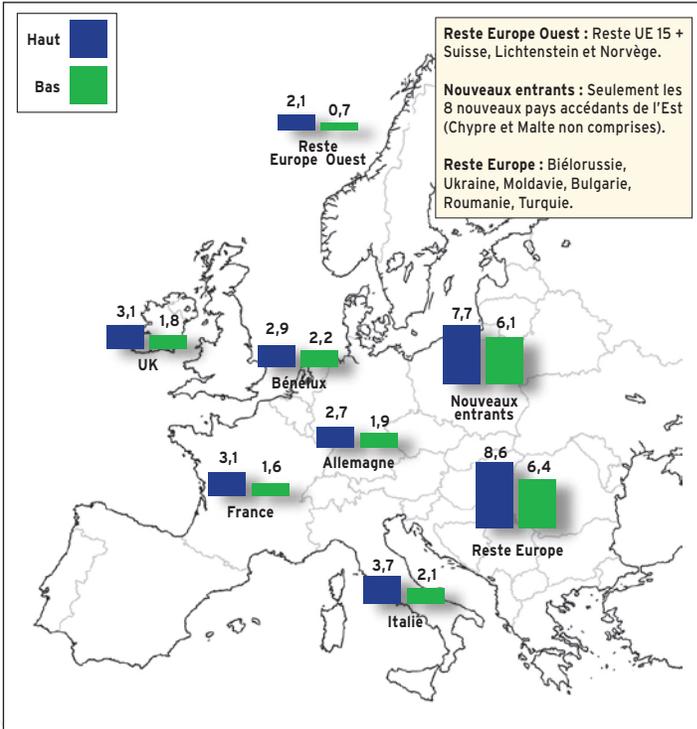
Dans sa troisième partie, l'étude du BIPE s'attache plus particulièrement à l'évolution des trafics par modes terrestres, en supposant que, pour chaque couple - type de produit x type d'échange (origine - destination)¹ - la répartition entre le mode maritime et l'ensemble des autres modes (route + fer) reste constante à l'avenir.

On constate que les taux de croissance des flux transportés par modes terrestres sont inférieurs à ceux « tous modes confondus ». Deux raisons viennent expliquer cette divergence :

1 - Exemple : les exportations d'automobiles de l'Espagne vers l'Allemagne.

- le dynamisme des marchés les plus éloignés (nouveaux entrants de l'Union européenne, pays de l'Europe géographique ne faisant pas partie de l'Union), et l'on sait que pour les très longues distances, le maritime prend le pas sur le terrestre;
- la restructuration des chaînes de production à l'intérieur de l'espace européen contribue également à l'allongement des distances et, donc, à un report modal terrestre vers le maritime.

Évolution des taux de croissance annuels moyens 2002-2025 des trafics entre la Péninsule ibérique et l'Europe (scénario haut et scénario bas)



■ Une modélisation par modes de transport et itinéraires

L'étude de modélisation conduite dans le cadre du programme Franco-espagnol fournira un outil d'évaluation de la répartition des flux de marchandises selon le mode de transport et selon les itinéraires. Cet outil paramétrable permettra de tester différents scénarios, aussi bien en matière de réalisation d'infrastructures que d'évolution des politiques générales de transport, afin notamment d'évaluer les besoins en infrastructures. Exemple de coopération transfrontalière, elle constituera un outil indispensable d'aide à la décision en matière de politique européenne des transports.

Évaluations de l'expérience de régulation de trafic des poids lourds entre Angoulême et la frontière espagnole

(Direction régionale de l'Équipement d'Aquitaine)

Vitesse excessive, non-respect des distances de sécurité, dépassement hasardeux... Les pratiques de certains chauffeurs de poids lourds (PL) seront d'autant plus « à risques » que le trafic s'intensifiera. Au vu de la forte progression de ce dernier sur l'axe Poitiers-Bordeaux-frontière espagnole, la direction régionale de l'Équipement (DRE) Aquitaine a donc initié, en 2003, une « démarche expérimentale de régulation du trafic PL ». D'abord lancée en Gironde, celle-ci s'étend aujourd'hui d'Angoulême au poste frontière de Biriattou. À la clé, des sections traditionnelles de 20 à 30 km alternant avec des sections équivalentes sur lesquelles les dépassements sont interdits aux véhicules de plus de 12 tonnes – le plus souvent entre 6 h et 22 h.

Assortie d'un dispositif de contrôle, cette expérience a surtout fait l'objet de nombreuses évaluations incluant traitement de données, enquêtes minéralogiques, études du comportement par vidéosurveillance, enquêtes sur la connaissance, le respect et le ressenti des interdictions... Des travaux poursuivis depuis 2004, desquels ressortent déjà des informations sur l'intérêt de cet effort en faveur d'une meilleure gestion des infrastructures routières en contexte « saturé ».

■ Des appréciations divergentes suivant le type d'usager de la route

L'enquête menée auprès des automobilistes montre – avec 92 % d'opinions favorables – à quel point cette mesure est plébiscitée par cette catégorie d'usagers de la route. Et si 70 % des chauffeurs de PL continuent à la contester, 35 % n'en conviennent pas moins qu'elle contribue à la fluidité du trafic et 36 % – notamment chez les transporteurs de matières dangereuses – qu'elle offre de meilleures conditions de sécurité.

Très logiquement, ces interdictions de dépassement sont plus fréquemment repérées par les chauffeurs de PL que par les conducteurs de véhicules légers (VL). 98 % des premiers s'aperçoivent ainsi qu'ils entrent dans une zone d'interdiction – 65 % seulement enregistrant l'endroit précis où ils la quittent.

■ Des interdictions respectées qui améliorent la fluidité du trafic VL

Très peu de chauffeurs de PL transgressent l'interdiction (0,3 % en milieu de section). Un taux de respect élevé que corrobore la baisse de 62 % des PL roulant sur la voie de gauche dans ces zones pilotes. L'interdiction suffit ainsi à diviser par cinq le nombre de dépassements effectués par les PL – ce chiffre baissant de plus continûment depuis le lancement de l'opération.

Ces mesures qui améliorent la fluidité du trafic VL (vitesse moyenne supérieure de 0,4 %) ne se traduisent pas par une modification sensible de la vitesse moyenne des PL. Elles n'entraînent pas non plus une progression de « l'effet de train » (plus de 4 PL roulant en formation rapprochée). Elles semblent pousser en revanche les chauffeurs à transgresser davantage les règles d'inter-distances (plus d'un quart est en infraction).

Mettre l'information en perspective pour enrichir les représentations

(Eurosud Transport et Fondation transpirenaica)

L'évolution préoccupante des flux de marchandises entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe – dont 47 % transite par la route contre 2 % par le mode ferroviaire – pose la question de la perméabilisation de la chaîne pyrénéenne et du développement de modes de transport alternatif à la route afin d'assurer aux territoires du Sud-Ouest européen un développement durable, tout en préservant l'environnement et le cadre de vie du massif Pyrénéen.

Parmi les solutions envisagées figure un nouveau franchissement ferroviaire des Pyrénées. Ce projet, intégré au projet prioritaire européen n° 16 Sines-Algeciras-Madrid-Paris fait également l'objet d'études et de réflexions menées par les deux États concernés.



Visite des Commissaires européens Jacques Barrot et Joaquín Almunia en Aragon le 23/03/07 à Saragosse.

En complément des études et procédures officielles nécessaires à la mise en œuvre de ce type de projet, il est nécessaire d'informer et de mobiliser d'autres acteurs: élus locaux, collectivités locales et territoriales, chambres consulaires, entreprises et citoyens. La mise en relation, l'information et la communication sont également indispensables à la conduite de ces grands projets.



Forum « Quels financements pour les infrastructures de transport ? » le 21/03/07 à la CRCI de Blagnac.

■ Les actions d'Eurosud et de la Fondation transpirenaica

Deux associations, Eurosud Transport à Toulouse, la Fondation transpirenaica à Saragosse, se consacrent en partenariat à cette mission de longue haleine.

Des rencontres de haut niveau au plan national et européen, des échanges d'expériences sur d'autres grands projets ferroviaires européens en cours de réalisation, des visites techniques, des missions d'observation sur le terrain, l'édition d'une lettre d'information commune spécialisée et bilingue, des actions de presse, une exposition itinérante qui circule sur toute la chaîne pyrénéenne, ont constitué l'ossature de leur action au sein du projet *Pirene III*.

Ces interventions contribuent à la pédagogie des projets et de leurs enjeux, à la connaissance et à la prise en compte des problématiques spécifiques de l'espace SUDOE et pyrénéen. Elles permettent la diffusion de données concrètes et objectives sur le sujet. Elles ont également pour objectif l'animation d'un débat de qualité avec des acteurs divers, destiné à favoriser les prises de décision en faveur d'un système de transport intermodal plus durable et plus équilibré pour les territoires.



Visite des tunnels du Lötschberg et du Saint-Gothard en Suisse le 10/09/07.

Étude sur l'organisation et le fonctionnement logistique des territoires situés de part et d'autre des Pyrénées

(Direction régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées)



Quels enseignements tirer de la cartographie des sites logistiques des régions situées de part et d'autre des Pyrénées? Quelles sont leurs interrelations? Quelles sont les perspectives d'évolution, en ce domaine, des territoires transpyrénéens? Chargée d'éclairer d'éventuels partenariats en vue d'une stratégie commune en matière de logistique, cette étude a été réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées par un groupe-

ment franco-espagnol de bureaux d'études. Un Comité de pilotage comprenant des institutionnels français et espagnols en a suivi les différentes phases. Suite à la remise du rapport, un colloque franco-espagnol sur la logistique et les transports au travers des Pyrénées s'est tenu à Toulouse, le 30 novembre 2006.

Le terrain d'étude regroupait les régions françaises de Midi-Pyrénées, Aquitaine, Limousin et Languedoc-Roussillon, et les régions espagnoles de Catalogne, Valence, Aragon, Navarre et Pays basque, ainsi que l'Andorre. Le matériau s'est constitué sur la base d'entretiens, de recensement bibliographique et de renseignement d'une base de données.

■ Des différences structurelles notables

Le premier constat est que les deux territoires frontaliers, bien que proches géographiquement, « se tournent le dos ». Éloignés des grands axes logistiques, les territoires d'études français et espagnol présentent des différences structurelles notables:

- Une population totale de 23 millions d'habitants sur une superficie de 235 000 km², mais dont les deux tiers résident du côté espagnol;
- Un PIB qui représente 22 % de l'économie des deux pays, mais dont les deux tiers sont au bénéfice de l'Espagne, car si le Sud-Ouest français est éloigné du cœur de production nationale, la partie espagnole concentre 53 % des industries espagnoles et 40 % du PIB du pays;
- Des infrastructures routières et portuaires qui ont davantage bénéficié de l'effort de modernisation du côté ibérique.

Autre caractéristique importante, tant du point de vue démographique qu'économique, l'importance du fait urbain et le poids de grandes agglomérations qui polarisent fortement leur territoire: Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Bilbao, Saragosse, Valence, l'Eurocité basque (Bayonne-Saint-Sébastien) et surtout Barcelone qui, avec 4 millions d'habitants, est l'une des plus grandes métropoles européennes. Les activités logistiques suivent cette concentration. L'étude a établi un inventaire détaillé des enjeux logistiques par filière d'activité de l'espace transpyrénéen: agriculture, industries agro-alimentaires, papier, sidérurgie, chimie, automobile, aéronautique, électronique, habillement, industrie pharmaceutique... Assez nettement, il en ressort le constat de deux systèmes logistiques indépendants, soumis à des logiques internes propres: « *chacune des deux zones nationales développe des systèmes relationnels qui obéissent à des logiques géo-logistiques essentiellement nationales, européennes ou intercontinentales qui, pour l'essentiel, ignorent l'espace voisin* ». Seule la filière des fruits et légumes profite d'une logistique commune aux deux territoires et peut vraiment être qualifiée de transpyrénéenne.

La situation péninsulaire de l'Espagne et le fait que la frontière franco-espagnole se confonde avec la chaîne des Pyrénées explique la constitution de deux complexes logistiques frontaliers sur les deux grands corridors: « *au niveau de l'agglomération Bayonne-Irun d'une part, au caractère fortement bi-national et au niveau de Perpignan-Cerbère-Port Bou-Le Boulou-La Junquera, plus éclaté géographiquement, distinguant des installations purement frontalières et des implantations induites, qui se sont plus particulièrement développées du côté français, à Perpignan* ».

■ L'approche typologique des sites logistiques

Une évaluation multicritère (démographie, consommation, politique territoriale, production, logistique, transports terrestres, autres transports) réalisée à dire d'expert a permis d'effectuer une classification des pôles logistiques en cinq familles, en fonction de la pondération des critères:

- La logistique métropolitaine, fondée sur des critères de demandes: hinterland, population de l'aire urbaine, tourisme et consommation.
- La logistique de production, reflétant les flux induits par l'activité économique.
- Les fonctions logistiques du point de vue de l'offre de service: les principaux acteurs du marché, leur structuration et les zones logistiques existantes ou en projet.
- L'offre de transport terrestre, y compris le transport combiné rail-route.
- Les autres infrastructures de transport, à savoir les ports, le trafic fluvial et les aéroports de fret.

En fonction du poids de ces grandes catégories dans chacune des zones logistiques étudiées, l'étude propose une typologie:

- Les pôles complets, qui ont la particularité de posséder tous les attributs de la logistique métropolitaine: il s'agit des deux plus grands ports espagnols, Barcelone et Valence.



- Les pôles terrestres à forte caractéristique transport, mais auxquels l'aspect maritime fait défaut: Bordeaux, Toulouse, l'Eurocité basque et Pampelune.
- Les pôles terrestres à ambition logistique, agglomérations de taille variable saisissant l'opportunité du développement des échanges: s'y distinguent Saragosse et Perpignan.
- Les pôles équilibrés, qui sont des pôles complets de moindre rayonnement: Bilbao, Alicante, Montpellier-Sète et Tarragone.
- Les pôles à caractère logistique modeste, à faible potentiel: Pau-Tarbes, Narbonne, Nîmes, Agen, Béziers et Lérída.

En définitive, compte tenu des flux émis ou reçus par ces pôles, des axes structurants en termes de logistique apparaissent:

- Les axes nationaux rattachent l'espace transpyrénéen au reste de l'Europe.
- Les axes transpyrénéens assurent les échanges pour tous les flux, assumant davantage un rôle européen qu'intégrateur de l'espace transpyrénéen.
- Les axes interrégionaux structurent les échanges des deux sous-territoires nationaux.

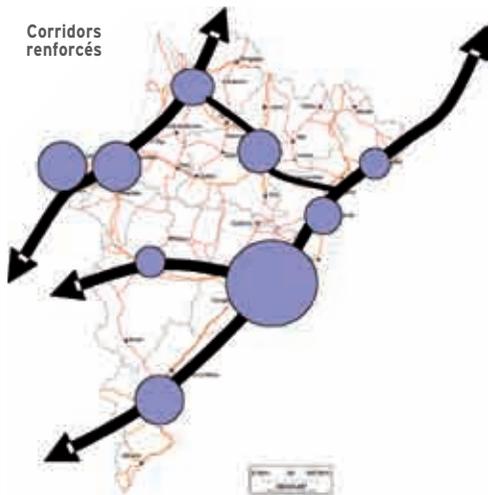
■ Le nouveau contexte de la prospective

L'ère du rattrapage économique de la Péninsule ibérique est révolue et l'élargissement à l'est implique un déplacement du centre de gravité de l'Union européenne... La mondialisation exacerbée, le risque de pénurie des énergies fossiles, le déclin démographique des pays d'Europe occidentale... Autant de facteurs à intégrer dans une vision prospective. Une évaluation des perspectives d'évolution des pôles logistiques a donc été faite. Elle s'est fondé sur les travaux d'une étude du ministère de l'Équipement français, « *la prospective fret à l'horizon 2030* », qui aboutissait à quatre scénarios: « entreprise, marché mondial et technologie », « régulation européenne », « réintégration du système » et « crise énergétique ». Adaptés à la réalité géographique étudiée – ainsi que le résumant les tableaux ci-après – deux d'entre eux valorisent les relations alternatives aux grands corridors et renforcent les coopérations transpyrénéennes.



Scénario 1: entreprise, marché mondial, technologie

Corridors renforcés

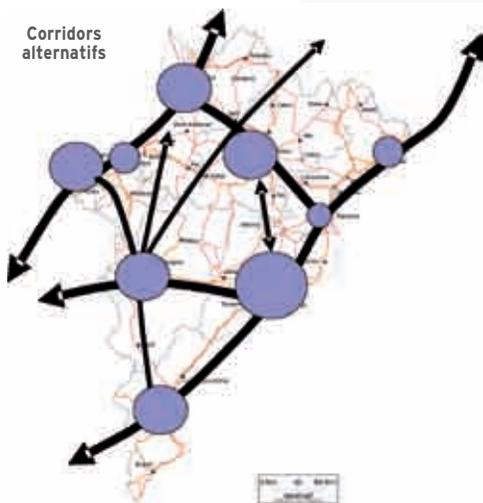


- Primauté du marché mondialisé
- Domination des organisations transnationales
- Libéralisation accrue et priorité à la compétitivité des entreprises
- Importance des nouvelles technologies

- Renforcement métropolisation et Barcelone
- Développement sur les corridors côtiers
- Engorgements et hausse du foncier
- Recherche d'espaces logistiques alternatifs: augmentation des coûts logistiques
- Les espaces intérieurs délaissés
- Toulouse et Saragosse en retrait
- Perpignan et Eurocité basque dynamisés comme PF logistiques au service du territoire espagnol

Scénario 2: régulation européenne

Corridors alternatifs

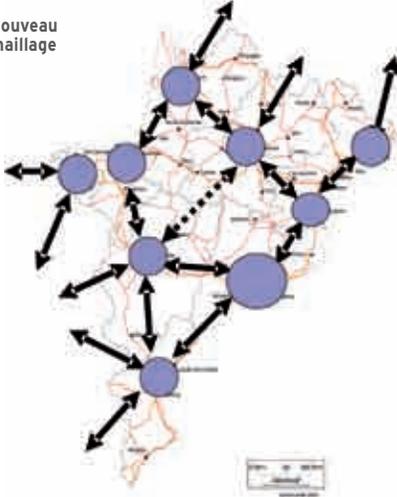


- Priorité au développement et à l'harmonisation européenne
- Intervention forte de l'UE par le biais de politiques volontaristes
- Libéralisation maintenue, mais dans un cadre harmonisé
- Permanence de grands projets infrastructurels

- Métropolisation plus équilibrée
- Développement sur nouveaux corridors
- Désengorgement relatif
- Recherche d'espaces logistiques alternatifs : meilleure flexibilité de localisation
- Développement des espaces intérieurs
- Toulouse et Saragosse valorisés
- Perpignan et Eurocité basque perdent un peu de leurs atouts (rupture frontière)

Scénario 3 : réintégration du système

Nouveau maillage

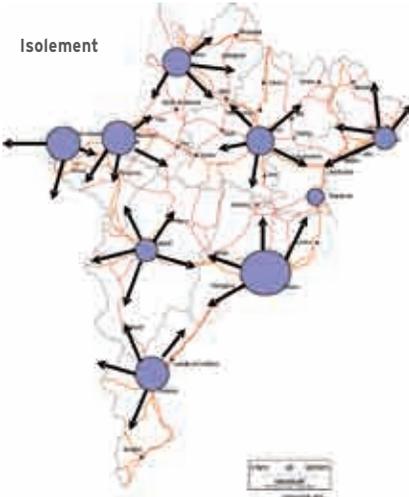


- Anticipation de problèmes énergétiques, climatiques, coûts de transport
- Mondialisation se poursuit sur des bases plus équilibrées
- Réorganisation du système productif plus fondée sur la proximité
- Fortes incitations et intervention publique

- Métropolisation équilibrée et villes en réseau
- Espaces polarisés et dynamisés
- Aménagement du territoire et économie pensés en même temps
- Organisation urbaine, variable logistique
- Atout pour pôles logistiques intermédiaires (Bordeaux, Toulouse, Saragosse, Perpignan et Eurocité basque)

Scénario 4 : crise énergétique

Isolement



- Une crise énergétique non anticipée survient brusquement
- La croissance mondiale est stoppée, voire récession
- Les échanges sont considérablement ralentis
- Crise économique et sociale en Europe

- Villes et métropoles stagnent, se tournent le dos et rayonnent surtout autour de leur aire
- Les grands ports reculent et ne structurent plus la logistique
- Grandes villes gardent une influence extérieure
- Les pôles secondaires déclinent et ne jouent qu'un rôle logistique local

Étude pour une stratégie logistique régionale

(Région Midi-Pyrénées)

La logistique en Midi-Pyrénées est fortement conditionnée par la structure spatiale, démographique et économique de la région, ainsi que par son positionnement géostratégique. Comme l'ensemble du Sud-Ouest français, Midi-Pyrénées souffre d'une situation excentrée par rapport aux principaux espaces économiques européens, mais aussi plus enclavée que ses deux voisines, Aquitaine et Languedoc-Roussillon, directement desservies par les grands axes de transit européen et moins contraintes par la barrière pyrénéenne.

■ Structure économique, démographique et spatiale de la région Midi-Pyrénées

Celle-ci est un facteur très fortement inducteur du système logistique régional et notamment en raison :

- de la dualité du tissu économique, fortement dominé par les productions à haute valeur ajoutée (aéronautique en premier lieu), mais faiblement émettrices de flux matériels, face à des activités plus « matérielles », et en déclin dans la région (chimie, textile, mécanique...);
- de la structure démographique, caractérisée par une population en forte croissance, mais très concentrée dans la métropole toulousaine, alors que le reste de la région stagne ou décline;
- du déséquilibre spatial marqué par la domination de l'agglomération toulousaine et par la convergence de toutes les infrastructures de transport vers la capitale régionale.

Cette situation a des conséquences logistiques assez fortes qui se traduisent notamment par :

- Un déséquilibre spatial des flux où dominent très largement les importations (région très consommatrice) par rapport aux exportations (région faiblement productrice en volume).
- Une polarisation de la logistique régionale sur Toulouse qui concentre tous les attributs de la logistique métropolitaine, la croissance démographique, et bénéficie de la convergence physique de tous les modes de transport (route, fer et air), Toulouse étant devenue, au détriment de Bordeaux, la véritable capitale logistique du grand Sud-Ouest.
- Un fonctionnement géo-logistique régional, s'appuyant fortement sur l'agglomération toulousaine, comme l'atteste le succès de la plate-forme Eurocentre, mais qui favorise une thrombose du système, une saturation des infrastructures et de l'espace, favorisée par un phénomène inquiétant d'étalement urbain.
- La formation d'un espace de croissance privilégié des activités logistiques dans un quadrant nord-est de l'aire toulousaine, où se concentre l'essentiel des implantations logistiques récentes et en projet (Montbartier, Portes du Tarn).
- Une forte prégnance des problématiques de transport dans le cadre plus général d'une logistique pénalisée par l'éloignement des grands pôles économiques et le déséquilibre des flux.
- Un déséquilibre dans la répartition modale des flux, où le transport routier, favorisé par la forte amélioration des infrastructures, joue un rôle de plus en plus hégémonique face au fer qui s'affaiblit, faute d'offre compétitive, de stra-

tégie ambitieuse de développement et d'infrastructures modernes et adaptées aux contraintes du fret.

■ Les enjeux de la logistique en Midi-Pyrénées

Quatre dimensions sont à prendre en compte :

- La relation avec les territoires extérieurs, qui pose le problème d'une meilleure insertion de l'économie régionale dans l'ensemble national et européen et qui nécessite une réflexion sur les liaisons avec les autres régions françaises, notamment avec Rhône-Alpes au travers de la liaison Toulouse-Lyon (qui est

l'axe qui dessert également le Tarn et l'Aveyron, l'espace le plus industrialisé de la région); avec l'Espagne, au travers de l'amélioration des liaisons avec Barcelone et la Catalogne, Madrid et l'Aragon.

- La structuration du tissu économique local, dans la mesure où l'efficacité de l'activité industrielle et agricole de la région dépend de la capacité de ses acteurs à maîtriser et à optimiser la logistique des différentes filières et de ses entreprises.

- L'accueil géographique des activités logistiques, car la bonne localisation de celles-ci répond à un double enjeu de bon fonctionnement des opérations de gestion de flux pour les entreprises (industriels, distributeurs, prestataires logistiques et transporteurs) et de qualité d'insertion pour les populations et l'environnement.

- La multimodalité du transport de marchandises, afin de permettre une inversion de tendance aboutissant à un transfert progressif des trafics de la route vers le rail ou le transport combiné – ce qui passe par une politique d'offre adaptée, par des actions en amont de coopération entre les donneurs d'ordre du transport de fret et le développement de processus de mutualisation des transports.

De même, l'articulation de la politique d'implantation des zones à vocation logistique avec la politique de développement du fer et du transport combiné revêt un intérêt majeur, tant en termes géographiques (concomitance des implantations de zones et d'infrastructures), qu'en termes opérationnels (mise en place de services multimodaux adaptés aux opérations logistiques actuelles).



L'exemple pilote d'Aragon Logística

(Fondation *transpirenaica*)

Depuis 2005, « Aragon Logística » est la marque support, sur le marché international, de l'ensemble des projets aragonais, publics et privés, dans le secteur de la logistique. Elle concrétise la démarche du Gouvernement de la province pour affirmer une pôle position à l'échelle du sud de l'Europe.

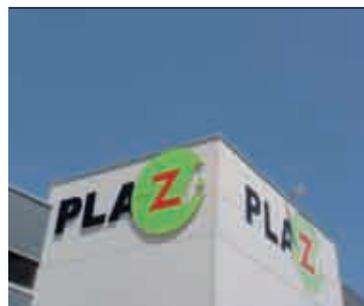
■ Les facteurs décisifs

Importance régionale du secteur des transports... Progression annuelle des flux de marchandises entre l'Espagne et l'Europe de l'ordre de 10 %... Situation au carrefour des principaux axes de circulation desservant le nord de la péninsule et la reliant à l'espace communautaire... Les facteurs étaient réunis pour que le Gouvernement aragonais décide de développer une force de frappe combinant infrastructures de production et supports de recherche et d'animation de réseau.

■ Les trois piliers de l'espace, de l'intermodalité et de l'innovation

À la fois emblème et modèle structurel, Pla-Za, le plus grand parc logistique intermodal d'Europe, a été implanté à Saragosse grâce à un investissement de 2 M^{ds} €. Ampleur des espaces aménagés (1300 hectares) et haut niveau de connexion intermodale (aéroport, zone ferroviaire, autoroute)... L'attractivité du site s'est vite confirmée auprès des unités de transport, distribution et logistique d'entreprises internationales comme Inditex, Imaginarium, Memory, Barclays...

À terme, plusieurs plate-formes, d'initiatives tant publiques que privées, représentant un potentiel de 3000 hectares, mailleront la province et couvriront les différentes échelles de marché: PlaZa (national, international), PLHus (Huesca, nord Espagne), PL-Tea (Teruel, lien avec le Levant), PLFraga (lien avec la Catalogne). Parmi les initiatives privées ou mixtes, on peut citer MercaZaragoza, le Terminal maritime de Saragosse (TMZ), le Parc technologique du recyclage Lopez-Soriano ou la Ville coopérative du transport de Saragosse (CTZ).



Le Gouvernement a parallèlement impulsé la recherche-développement. Ainsi, la création du ZLC (Zaragoza Logistics Center) fédérant l'université de Saragosse et le prestigieux Massachusetts Institute of Technology (MIT), celles du forum international et du prix de l'excellence logistique annuel *PILOT*.

Le développement aragonais s'est appuyé sur la percée de nouvelles voies de circulation à grande vitesse (route, rail) à l'intérieur du territoire espagnol et, plus particulièrement, de son corridor central. L'aboutissement de cette démarche réside dans la réalisation d'une nouvelle traversée ferroviaire par le centre des Pyrénées venant s'intégrer au réseau intermodal existant en France et en Espagne. Toutes ces infrastructures consolideront la dimension internationale de « Aragon Logística ».

Étude sur la plate-forme intermodale de Sines

(Commission de coordination et développement régional d'Alentejo)

L'objectif de cette étude, réalisée en 2006, est d'identifier les facteurs clés de succès devant permettre à la plate-forme industrielle et logistique de Sines (PILS) de s'affirmer comme le catalyseur de nouvelles dynamiques de développement à différents échelons, local, régional et national.

■ Une approche pragmatique



L'étude s'appuie sur de nombreuses études existantes et privilégie une vision pragmatique, tant dans l'analyse de la situation existante que dans l'élaboration de scénarios plausibles pour une évolution future de la plate-forme.

Cette étude s'inscrit dans une triple perspective:

- d'une part, constituer une base de données structurée et actualisée, devant faciliter les processus de prise de décisions et intégrant toutes les composantes de l'économie et de l'organisation du transport maritime;
- d'autre part, envisager les aspects portuaires, industriels et logistiques de la plate-forme comme un tout cohérent, susceptible de constituer un levier de développement, indépendamment de chacune des entités responsables;
- enfin, disposer d'un référentiel pour la mise en œuvre d'actions concrètes de développement de la plate-forme et autour d'elle.

■ La valorisation des infrastructures portuaires

La phase de diagnostic a permis d'établir que le port de Sines est un élément structurant décisif pour le développement de PILS. La forte relation qui relie certaines installations portuaires et les principales entreprises implantées sur la plate-forme en est un exemple, notamment dans les domaines de l'énergie (pétrole et dérivés, charbon, gaz naturel liquéfié) et de la pétrochimie.

C'est dans le domaine des chargements en conteneurs que PILS devra relever les plus grands défis pour assurer le développement du Terminal XXI et la densification du tissu économique local. Trois facteurs critiques vont conditionner la réussite de ces évolutions:

- augmenter l'hinterland du port de Sines en améliorant l'accessibilité routière et ferroviaire;
- augmenter les liaisons maritimes du port de Sines, afin de conforter sa position géostratégique de porte d'accès à la Péninsule ibérique, tout autant qu'à l'Europe;
- implanter et maintenir des activités économiques sur la plate-forme, pour renforcer les bases de l'économie régionale et dynamiser les activités logistiques.

■ L'enjeu des nouvelles dessertes ferroviaires

L'étude a permis de mettre en évidence que les investissements prévus sur le réseau ferroviaire (IP8 et IC33) permettraient de combler les lacunes existantes dans la desserte de PILS. Ainsi, la construction de la ligne Sines-Evora-Elvas permettra des gains significatifs, en temps et en coût, en termes d'accessibilité depuis le sud du territoire espagnol: - 55 % des coûts actuels pour Badajoz, - 34 % pour Huelva, - 25 % pour Algeciras et - 22 % pour Valence. La concrétisation de ces investissements permettra à PILS de prendre une position plus concurrentielle par rapport aux ports de Setúbal et Lisbonne, aujourd'hui favorisés par la configuration des réseaux existants. Il faudrait aussi que des efforts similaires soient consentis, côté espagnol, pour l'amélioration de la ligne Badajoz-Madrid, qui n'est toujours pas électrifiée.

■ La densification nécessaire du tissu d'entreprises

L'implantation d'activités économiques est également un facteur fondamental pour renforcer la dimension de pôle logistique et industriel de PILS qui, aujourd'hui, souffre de la faible densité économique de son environnement. Ceci limite la possibilité d'économies d'échelle, facteur encore aggravé par la persistance de coûts de contexte, génériques et locaux, élevés.

Tout cela plaide pour la mise en œuvre d'une stratégie de densification de cette zone économique, en articulant des mécanismes de promotion de l'offre existante et des instruments d'aide à l'implantation de nouvelles activités. Il s'agit de favoriser particulièrement:

- les activités industrielles et de distribution à caractère international pour lesquelles les infrastructures portuaires de Sines (et en particulier le Terminal XXI) constituent une opportunité discriminante;
- les activités logistiques et de transport liées à la capacité de génération et d'attraction de flux du port de Sines et des activités localisées sur PILS;
- toutes activités industrielles, commerciales et de services pouvant contribuer à la création locale d'emploi.



Parmi les différents schémas prospectifs élaborés, quatre recommandations apparaissent prioritaires:

- garantir un consensus politique et institutionnel élargi autour de PILS;
- optimiser le modèle institutionnel de promotion et de gestion de PILS;
- améliorer le réseau d'infrastructures d'accès terrestre à PILS;
- attirer et fidéliser de nouveaux utilisateurs pour le Terminal XXI.

La LGV Bordeaux-Toulouse ouvre un axe transfrontalier à circulation rapide

(Région Midi-Pyrénées)

L'enjeu de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse n'est pas seulement de mettre Paris à trois heures de Toulouse, mais aussi d'intégrer la région Midi-Pyrénées au réseau européen des lignes ferroviaires à grande vitesse et de créer les conditions du développement d'un axe de circulation rapide Atlantique-Méditerranée avec le projet de prolongation Toulouse-Narbonne. Le débouché naturel de cet axe vers l'Espagne intéresse la coopération transfrontalière et donne à cet aménagement une dimension européenne.

C'est à ce titre que la Région Midi-Pyrénées a obtenu du ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, que l'État s'engage auprès des collectivités territoriales qui financeront les études afin de garantir le calendrier, de porter le projet auprès des instances européennes, et du commissaire européen Jacques Barrot en particulier, et enfin de reporter la fixation exacte de la participation financière des collectivités territoriales au moment où sera connu le montage du partenariat public-privé (PPP).





SNCF - CAV - Jean-marc Fabbro

Ces garanties viennent compléter l'effort de financement des études consenti par les collectivités territoriales de Midi-Pyrénées (6,24 millions d'euros pour la Région Midi-Pyrénées, 4,5 millions d'euros pour la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, et 3,5 millions d'euros pour le Conseil général de la Haute-Garonne).

Le calendrier prévoit deux ans pour la réalisation des études, deux ans pour la déclaration d'utilité publique et la délégation de service public, une année pour la négociation du partenariat public-privé, ce qui devrait permettre de lancer les travaux en 2013 pour une ouverture de la ligne prévue en 2016-2017.

L'organisation du débat public sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse

(Réseau Ferré de France)

En janvier 2004, le Comité de pilotage des études d'amélioration des services ferroviaires sur l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne a choisi de lancer les études du projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse; projet qu'il convenait auparavant de soumettre à un débat public.

■ L'amélioration des services ferroviaires sur la transversale « Grand Sud » de l'hexagone. Un projet d'intérêt national soumis à débat public

Le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, qui consiste en la création d'environ 200 kilomètres de ligne nouvelle apte à la très grande vitesse (320 km/h) pour assurer la desserte de Bordeaux, d'Agen, de Montauban et de Toulouse, est d'un coût estimatif d'environ 3 milliards d'euros. D'autre part, le projet de LGV présente un intérêt national fort, avec des enjeux socio-économiques importants et de nombreux impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Il est en effet capable, non seulement d'apporter au ferroviaire un trafic supplémentaire annuel de 3 millions de voyageurs, mais aussi de stimuler aussi le développement des services régionaux de voyageurs voulu par les conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées – grâce à la libération de capacités

sur la ligne classique – et de créer enfin les conditions favorables au développement du fret ferroviaire dans cette zone. Autant de raisons qui justifient l'organisation d'un débat public.

La Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, saisie par RFF du projet en juillet 2004 a décidé, en septembre de la même année, de confier à une Commission particulière (CPDP) le soin d'organiser ce débat. Celui-ci s'est déroulé du 8 juin au 25 novembre 2005. Sur les 6 millions d'habitants des régions Aquitaine et Midi-Pyrénées, 1,2 million de foyers ont été

- **1,2 million de foyers informés**
- **6 000 acteurs**
- **15 réunions publiques**
- **1 000 questions écrites**
- **20 « cahiers d'acteurs ».**

destinataires d'une information sur le débat public via une synthèse du dossier du maître d'ouvrage et la présentation du débat public lui-même dans le n° 1 du *Journal du débat* rédigé par la CPDP.

La CPDP a constitué progressivement un fichier de 6 000 acteurs qui ont dialogué avec elle et reçu une information complète sur le projet. Elle a organisé 15 réunions publiques, ouvert un site internet (www.debatpublic-lgvbordeaux-toulouse.org), participé à un grand nombre d'émissions de radio et de télévision, fait une large publicité au débat public par voie de presse, reçu plus de 1 000 questions écrites auxquelles elle a répondu avec l'aide de l'État, de RFF et de la SNCF, et publié 20 « cahiers d'acteurs » consistant en une mise en forme de la position de personnalités des milieux politiques, associatifs ou socio-économiques intéressés par le projet.



Les études relatives aux opérations prioritaires d'aménagement de la ligne Bordeaux-Dax-Irun

(Réseau Ferré de France)

La ligne ferroviaire de Bordeaux à Irun fait partie de l'axe Sud-Europe-Atlantique qui est l'un des deux principaux corridors d'écoulement du fret ferroviaire échangé entre la Péninsule ibérique, la France et le reste de l'Europe. La part de marché du transport ferroviaire pour ces échanges est nettement plus faible que celle que l'on observe dans les échanges internationaux entre la France, le Benelux et l'Italie. L'une des principales explications est, bien sûr, la différence d'écartement entre les voies ferrées de l'Espagne et de la France.

■ Un axe saturé à échéance rapprochée

Des perspectives d'amélioration significatives sont ouvertes par d'importants investissements sur le réseau ferroviaire espagnol (réseau à haute performance mixte voyageurs et fret du « Y Basque » interconnecté, en 2013, avec le réseau français) comme par la mise progressive à écartement européen des principaux axes du réseau espagnol.

Les projections à l'horizon 2020 conduisent à un trafic global progressant jusqu'au double de sa valeur actuelle. Le transport ferroviaire pourrait obtenir 20 % de ce fret en s'appuyant sur les techniques « conventionnelles » (wagons, unités de transport intermodal du transport combiné rail-route) et sur la mise en œuvre de services d'autoroutes ferroviaires adaptés à la captation de trafics routiers de très longue distance. 4 000 poids lourds traversent en effet chaque jour la France, du nord au sud, par cet axe.

La question de la capacité de la ligne actuelle et de ses caractéristiques ne s'en pose pas moins d'ici à 2020. En effet, cette ligne de Bordeaux à Irun présente aujourd'hui un certain nombre de caractéristiques qui en limitent la capacité.

■ Le programme d'amélioration en phase « d'avant-projet »

Un ensemble d'études conduites sur le « Corridor atlantique » a donc permis de valider la nécessité d'engager des opérations d'amélioration. Les plus importantes ont donné lieu à des recherches approfondies de niveau « avant-projet » :

- sur le dégagement par tranches du gabarit pour un service d'autoroute ferroviaire entre Tours et la frontière espagnole susceptible d'être achevé en 2015 ;
- sur la mise en place d'un système de signalisation permettant d'absorber l'augmentation de trafic dans l'actuel « goulet d'étranglement » de la section Dax-Bayonne ;
- sur les besoins, les coûts et la faisabilité d'un renforcement des installations fixes de traction électrique entre Bordeaux et Hendaye.

Enfin, une « étude d'axe » est en cours, qui vise à définir un programme complet d'améliorations de l'exploitation et d'investissements sur la ligne existante (évitements, cadencements des circulations,...) afin d'optimiser sa capacité dans l'attente de la réalisation de la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne. Les actions engagées vont ainsi permettre un développement des échanges franco-espagnols qui ne seront pas contraints par des problèmes d'infrastructures jusqu'en 2020, horizon auquel il est prévu d'assurer un renforcement complémentaire de la capacité et des performances de l'axe par la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse.

Études pour la définition d'un service d'autoroute ferroviaire sur « l'Atlantique Eco Fret »

(Réseau Ferré de France)

La notion « d'autoroute ferroviaire » correspond au service de transport de véhicules routiers chargés sur wagon utilisé à l'origine pour la traversée de la Suisse – connu sous le nom de « rollendelandstrasse ». Cette technique fait appel au chargement de véhicules routiers complets (tracteur + semi-remorque ou camion + remorque) accompagnés ou non de leur chauffeur sur un train de wagons à plancher surbaissé. Elle n'a jamais été utilisée en France pour différentes raisons, au premier rang desquelles une hauteur de plancher du wagon ne permettant pas d'accepter des véhicules de 4 mètres de hauteur (norme la plus répandue en Europe).

■ Le préalable de la mise à la norme européenne des gabarits

L'apparition d'un wagon spécialisé doté de bogies classiques mais présentant un plan de chargement surbaissé a permis une première expérimentation dans les Alpes. Le service fonctionne, depuis la fin de l'année 2003, entre Aiton (vallée de la Maurienne en France) et Orbassano (zone de Turin en Italie) à raison de 4 allers et retours par jour, soit 2 000 poids lourds (PL) par mois.

Trois ans d'expérimentation ont permis de valider la technique du wagon comme celle du chantier de transfert rail-route qui lui est associé. Une société privée exploite, depuis septembre 2007, un service d'autoroute ferroviaire entre Bettembourg (Luxembourg) et le Boulou (Pyrénées-Orientales). L'itinéraire sur lequel sera exploité le service se situe sur un axe où la route écoule plusieurs milliers de PL par jour en transit.

La phase ultérieure intéressera les trafics dit de « l'Arc atlantique » correspondant aux échanges de la Péninsule ibérique avec la France, les Îles britanniques et le Benelux.

■ Un potentiel de 500 000 transferts par an

Les études conduites pour la définition d'un service d'autoroute ferroviaire sur « l'Atlantique Eco Fret » ont analysé les besoins, tant sur le plan des caractéristiques du service (fréquence, vitesse, prix...) que sur celui du positionnement des chantiers de transbordement rail-route.

Si l'option de positionnement en Espagne est celle de Vitoria, une alternative se présente, en France, entre Lille et le sud de l'Île-de-France/Centre. Les premières analyses laissent envisager un potentiel de trafic à long terme de plus d'un demi-million de PL par an, avec un acheminement quotidien d'environ 2 000 PL à raison de 30 allers-retours de trains. Dans un premier temps (en 2009), il est prévu de lancer le service sur cet axe par la création d'un service d'autoroute ferroviaire reliant Brétigny-sur-Orge (sud de Paris) à Mouguerre (Pyrénées-Atlantiques). Avec la mise au gabarit B1 de l'axe et la réalisation du « Y basque », le service pourrait concerner à moyen-long terme de 20 à 30 allers-retours quotidiens. Ce service pourrait être conforté dans sa rentabilité par des systèmes incitatifs comme l'Eurovignette ou un contingentement des PL à même d'optimiser le bénéfice environnemental du dispositif.

