

Alternativas(s)

Pour une réflexion sur l'interconnexion des systèmes de transports français, espagnols et portugais

Numéro 2 - Mars 2001

Le transport, c'est l'échange...

Le transport de marchandises parfois mal aimé, souvent décrié, remplit pourtant une fonction essentielle, aussi bien dans l'économie que dans l'intégration et le développement des territoires.

Masqué par la croissance qu'il sert, médiatisé lors de catastrophes naturelles (nafrage du *Levoli Sun*, accident sous-tunnel du Mont-Blanc...), montré du doigt lors des conflits sociaux... le transport est méconnu, le comprendre est donc une nécessité.

L'approche traditionnelle limite le service rendu par une entreprise de transport au simple déplacement d'une marchandise d'un point à un autre du territoire. La dimension spatiale de l'activité, la nature des produits transportés et le poids de ces marchandises ont donc historiquement constitué trois vecteurs permettant d'établir une segmentation du marché. Aujourd'hui, sous l'influence des mutations de l'économie mondiale et d'une concurrence accrue, les opérations de transport évoluent vers des activités complémentaires, comme le stockage, le groupage-dégroupage, la préparation des commandes, le suivi des marchandises en temps réel... On parle désormais de pilotage de flux. Seule compte l'efficacité globale du système et la qualité de service est devenue le critère déterminant de la demande.

Aussi dans une réflexion sur les nouveaux services de transport que pourraient développer les acteurs publics, il est fondamental de prendre en compte ces mutations. En particulier, de mieux connaître comment sont organisés les prestataires de transports et de logistique et, en l'occurrence, quelles stratégies ils développent pour traverser les Pyrénées. C'est l'objet d'une partie de ce second numéro d'Alternativas.

Fabrice Guze

Les acteurs des flux transpyrénéens



Premiers résultats d'une enquête en cours

Il est désormais admis que les transports de marchandises sont assujettis aux organisations logistiques, ce qui place les territoires au cœur de ces processus d'organisation des échanges. La mondialisation des échanges, la construction européenne, l'avènement de l'ère de la communication (suppression de l'effet distance grâce aux nouvelles technologies) contribuent à l'effacement des frontières avec comme conséquence la réintégration dans le "jeu économique" des zones situées aux marges de l'Europe. Pour autant la géographie a parfois encore son mot à dire. Elle reste probablement plus que dans tout autre secteur d'activité, un élément clé qui explique nombre de comportements et de décisions. Les Pyrénées sont là pour nous le rappeler.

Une démarche commune 4 thématiques

Suite page 2



DOSSIER A

Port autonome de Bordeaux
Entretien de Guillaume Baron



DOSSIER B

Eurocentre,
plate-forme logistique



DOSSIER C

Port de Sinés - Portugal
Entretien de Eugénio Borralho



DOSSIER D

Optimisation des réseaux ferroviaires
du Sud-Ouest de l'Europe

Les acteurs des flux transpyrénéens

Suite de la page 1 ►

Pour anticiper et préparer l'avenir des échanges transpyrénéens, la Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées conduit dans le cadre du Programme Interreg II C une étude sur la demande de transport et l'offre de service. Le cœur de ce travail est constitué par une large enquête auprès des principales familles d'acteurs des flux transpyrénéens. Elle vise :

- À permettre une meilleure vision des logiques et processus logistiques des entreprises industrielles et commerciales qui sont à l'origine de la demande de transport à travers les Pyrénées.

- À apporter un éclairage de l'offre de services, du choix et des orientations stratégiques développés par les acteurs du transport et de la prestation logistique.

Cette enquête qualitative auprès de 80 entreprises se répartissant pour moitié en "chargeurs" et pour moitié en prestataires de transport et de logistique. Elle se déroule dans une aire géographique très large pour prendre en compte tous les cas de figure des flux transpyrénéens. Cela signifie que sont interviewées aussi bien des entreprises des régions pyrénéennes des deux pays (Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Pays Basque, Navarre, Aragon, Catalogne), que des autres régions françaises et ibériques, du Maroc et des autres pays européens, notamment du Nord qui sont à l'origine d'une partie importante des flux.

Bien qu'inachevée à ce jour, l'enquête nous apporte un premier éclairage sur les organisations et les stratégies des acteurs qui font le transport et la logistique au travers des Pyrénées.

Nous rendons compte dans ce numéro des principaux éléments issus des interviews auprès des transporteurs et des prestataires logistiques (Nous traiterons dans un autre numéro de la vision des "chargeurs"). Ces éléments sont présentés en quatre catégories : les organisations à l'œuvre, le franchissement des Pyrénées, les stratégies pour demain et les attentes en termes d'offres.

7 Les organisations à l'œuvre

L'enquête a mis en lumière :

- Une coexistence de transporteurs régionaux et de grands groupes logistiques. Cette typologie est la garantie notamment pour les donneurs d'ordre d'une offre de services plus souple et plus fiable ; Certains mixent même des transporteurs espagnols et français.

- Une organisation en réseau des grands groupes logistiques. Ils s'appuient pour cela d'une part, sur leurs filiales transport spécialisées sur l'axe Espagne /Portugal et, d'autre part, sur leurs agences implantées dans le Sud-Ouest voire directement en Espagne ou au Portugal.

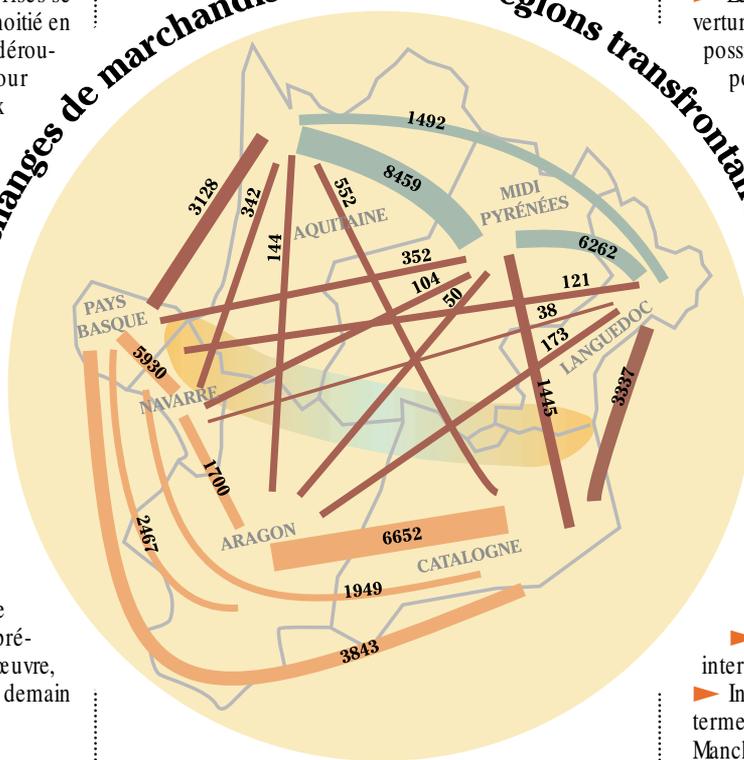
- Une offre de service de plus en plus globale, avec une tendance forte au développement des systèmes d'information et de communication associés à la traçabilité du produit. Des prestataires logistiques gérant les flux physiques et les flux informationnels.

- Concernant le choix des modes de transport, le mode routier est dominant sur cet axe. Cependant, l'attente d'une offre ferroviaire performante est clairement affirmée. Elle traduit une réelle volonté de basculer à moyen

terme des trafics sur les techniques ferroviaires classiques et/ou intermodales sous réserve de performances techniques et économiques. Par contre aujourd'hui le short sea shipping ne semble pas répondre aux contraintes de délai d'acheminement et de coût exigées par le marché.

- Une implication des clients chargeurs toute relative : au mieux sur le choix du mode de transport mais pas du tout sur les trajets (parcours) du transport. Ces derniers étant définis en fonction de la localisation du destinataire et des exigences logistiques, délais, fiabilité, accessibilité ..., que le prestataire aura choisi.

Échanges de marchandises entre les régions transfrontalières



Source : enquête Transit 1998/1999
SITRAM 1998 FOMENTO 1998
En milliers de tonnes

7 Le franchissement des Pyrénées

Aujourd'hui, les transporteurs et les prestataires logistiques n'éprouvent pas de réelle difficulté pour franchir les Pyrénées. Ils ont par ailleurs des difficultés à se projeter dans l'avenir. Ils abordent, en effet, le problème du franchissement des Pyrénées avec pragmatisme, à une échelle de temps qui exclut bien souvent le moyen et le long terme.

Les prestataires de services logistiques se présentent comme des organisateurs de transport et en cela, ils revendiquent leur intérêt pour la mise en œuvre de chaînes de transport multimodales entre la péninsule ibérique et l'Europe. Ces attentes vont alors vers des solutions qui allient souplesse et polyvalence d'usage.

7 Les stratégies pour demain

Pour les acteurs rencontrés, le marché de la prestation logistique est un marché à fort potentiel de développement soutenu notamment par un mouvement d'externalisation des fonctions transport-logistique chez les chargeurs. La croissance des échanges en Import/Export avec la péninsule ibérique paraît assurée à moyen terme et, dès lors, le mode routier devra céder des parts de marché aux modes ferroviaires et maritimes (massification oblige). Enfin, techniquement, la traçabilité des marchandises est une exigence forte de la part des chargeurs.

Par rapport à cet environnement, les positions stratégiques sont les suivantes :

- Les grands groupes logistiques recherchent une couverture fonctionnelle et géographique la plus complète possible, du mono-colis en messagerie express au transport de lot complet. Ces acteurs dominent les trafics continentaux.

- Les organisateurs de transport recherchent des alternatives modales auprès des techniques ferroviaires pour, une massification des trafics par grands axes européens, une simplification et une sécurisation des envois.

- Les petits transporteurs routiers français et espagnols se positionnent sur les pré et post acheminements régionaux.

7 Les attentes en terme d'offre

D'abord, une attente pour le renforcement des axes naturels de trafics :

- Améliorer le transit et l'accès aux grandes agglomérations industrielles espagnoles.

- Développer une offre de transport ferroviaire ou intermodale performante.

- Investir dans des infrastructures "polyvalentes", en terme d'offre modale et d'organisation (Tunnel sous la Manche souvent donné en exemple ; mixité public-privé).

Puis, une attente immédiate pour l'amélioration des conditions d'exercice de la profession de transporteur avec l'Europe du Sud-Ouest :

- Besoin de plus de fluidité pour les usagers des infrastructures routières.

- Problème de vols de marchandises et de véhicules : besoin de parkings PL surveillés.

- Harmonisation des législations, règles sociales et fiscales au niveau européen.

Pour les opérateurs de transport combiné rail-route, les attentes se focalisent sur les points suivants : disposer de voies au même écartement entre les réseaux français (européens) et espagnols ; disposer de trains blocs entre la France et l'Espagne et de terminaux rail-route plus performants.

L'étude complète sera disponible en avril/mai 2001.

* Cette étude a été confiée à un groupement de bureau d'études franco-espagnols composé des cabinets français Jonction et Translog Eurosis et du cabinet espagnol Molbay.



Alternatives Dossier (A)

Pour une réflexion sur l'interconnexion des systèmes de transports français, espagnols et portugais



Port autonome de Bordeaux

Interview de Guillaume Baron,
Directeur Commercial et Directeur du Développement du port



Le Port de Bordeaux est formé de six sites différents, répartis sur 100 km de part et d'autre de la Gironde et de la Garonne, entre l'Océan et la ville de Bordeaux, et ayant chacun une fonction particulière.

- ▶ Le Verdon, à l'embouchure, en rive gauche de la Gironde est un terminal à conteneurs en eau profonde. Ce site dispose d'importantes réserves foncières et bénéficie désormais du statut de zone franche douanière.
- ▶ Le site de Pauillac en rive gauche de la Gironde est spécialisé dans la réception des hydrocarbures.
- ▶ Blaye, en rive droite de la Gironde est un terminal céréalier et de stockage de produits liquides.
- ▶ Ambès, au confluent de la Garonne et de la Dordogne, offre des appointements spécialisés pour les trafics d'hydrocarbures et de produits chimiques, et dispose d'importantes réserves foncières.
- ▶ Bassens, en rive droite de la Garonne dans l'agglomération bordelaise permet le traitement de 80 % du trafic de marchandises hors hydrocarbures (vracs solides, liquides, marchandises diverses, conteneurs). Il dispose d'importantes réserves foncières qui s'inscrivent dans le projet de grande plate-forme logistique bordelaise multimodale.
- ▶ Enfin, Bordeaux accueille des paquebots de croisière et offre des quais pour le traitement des vracs solides et liquides en liaison avec les implantations industrielles proches.

Alternatives : Quel est le niveau d'activité du Port de Bordeaux ?

Guillaume Baron : Le trafic du Port de Bordeaux a été de 8,94 Millions de tonnes en 1999, en progression de 3 % par rapport à l'année précédente. En 2000, il devrait être de l'ordre de 9,2 Millions de tonnes.

Ce trafic est constitué à près de 50 % par une activité consacrée aux hydrocarbures, avec 4 millions de tonnes d'importations de produits pétroliers raffinés, et environ un demi million de tonnes d'expéditions de pétrole brut, dépendant de l'exploitation des forages aquitains. Puis vient pour environ 35 % les trafics issus ou destinés à l'agriculture, à l'industrie agro-alimentaire et à l'agro-industrie (produits pour l'alimentation animale, engrais), reflétant l'importance de l'activité agricole dans le Sud-Ouest.

Le Port de Bordeaux est le lieu d'échanges complexes de bois et produits forestiers transformés (pâte à papier, papier) grâce à la présence en Aquitaine du plus grand massif forestier d'Europe Occidentale et d'une industrie développée et présente à tous les échelons de la filière bois. A cela s'ajoute un trafic de charbon ou de coke de pétrole destiné, essentiellement, aux cimenteries. Finalement il faut noter un trafic de conteneurs qui a atteint 515 000 tonnes en 1999.

Alternatives : Du point de vue de la logistique maritime, comment se définit le Port de Bordeaux ?

GB : Les liaisons transocéaniques étant, désormais, assurées par de gigantesques navires porte-conteneurs qui n'escaient que dans quelques très grands ports dans le monde (les "hubs"), le Port de Bordeaux a développé, depuis 1995, deux solutions logistiques qui lui permettent de développer son trafic de conteneurs. D'une part, le "feeder" qui consiste à établir des liaisons par petits navires porte-conteneurs, les "feeders", avec les "hubs", d'autre part, le transbordement qui consiste à transférer des conteneurs transportés par des navires de taille moyenne d'une ligne à une autre, dans les ports où elles se croisent, ce qui permet d'offrir la desserte



de très nombreux ports dans le monde. Grâce à cette politique, le Port de Bordeaux dessert actuellement environ 300 ports différents répartis dans le monde avec une excellente fréquence. Avec, en 1999, près de 52 000 EVP, le trafic de conteneurs du Port de Bordeaux a plus que doublé par rapport à 1995.

Alternatives : Comment s'organise ce trafic conteneurs ?

GB : Le terminal du Verdon est desservi par Mediterranean Shipping Company (MSC), une compagnie italo-helvète, cinquième armateur mondial pour le transport des conteneurs. Cet opérateur alimente ce terminal par un service feeder hebdomadaire, grâce à un navire qui assure à partir du "hub" de Felixstowe la desserte : de Bilbao, du Verdon et de Montoir, et, par une ligne directe hebdomadaire, de l'Océan Indien et des pays méditerranéens (par transbordement à Valence). L'autre opérateur au Verdon est le français DELMAS, qui fait escale, deux fois par mois, avec des navires porte-conteneurs rouliers (c'est à dire des navires pouvant transporter du fret roulant) à destination de l'Afrique de l'Ouest.

Le terminal de Bassens reçoit le service feeder hebdomadaire de l'armement français CMA/CGM qui assure une rotation Bassens, Montoir, Anvers, Dunkerque, Le Havre. Il voit arriver deux fois par mois, les petits navires porte-conteneurs de l'armement marocain COMANAV à destination de Casablanca.

Alternatives : Quel est selon vous l'hinterland du Port ?

GB : Il dépasse très largement la Région Aquitaine et s'étend aux régions voisines (Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, Limousin) et parfois au-delà pour certains trafics (bois du Nord, engrais) : Auvergne, Languedoc-Roussillon, Pays Basque espagnol, Navarre.

Alternatives : Quelles sont vos orientations pour l'avenir ?

GB : La politique de croissance de l'activité portuaire consiste à s'appuyer sur le développement économique, en particulier industriel, du Sud-Ouest de la France. L'activité portuaire s'appuie sur deux sortes de trafics : les vracs, qui constituent la part la plus importante en tonnage et les marchandises diverses à haute valeur ajoutée. En matière de marchandises diverses, le Port de Bordeaux entend

assurer la progression de son trafic grâce à la croissance du trafic de conteneurs et à la création de lignes assurées par des navires rouliers ("ro-ro") pour le transport des remorques non accompagnées, avec les Iles Britanniques, la Péninsule Ibérique, la Scandinavie et le Maroc.

Ceci devrait d'une part conforter le rôle de l'agglomération bordelaise au sein du schéma des plates-formes logistiques européennes en développant une offre de service multimodale associant les modes ferroviaire, routier, aérien et maritime et, d'autre part, permettre le développement d'une synergie avec les autres plates-formes logistiques, en particulier du Sud-Ouest français et du Nord de l'Espagne, par la mise en place de navettes ferroviaires, à partir de Bassens et/ou du Verdon pour des transports de conteneurs, mais également de produits en vracs (céréales, engrais, hydrocarbures...), notamment sur l'axe garonnais.

Alternatives : Et la Péninsule Ibérique ?

GB : En 1999 le trafic du Port de Bordeaux avec l'Espagne a été de 426 000 tonnes dont 362 000 tonnes de céréales, graines oléagineuses, tourteaux et huiles à l'exportation. Du côté importation, il s'agit pour 53 000 tonnes d'hydrocarbures, butadiène, minéral de fer, sulfate de fer, et pâte à papier. Pour la même année, le trafic a été de 335 000 tonnes avec le Portugal, en quasi-totalité à l'exportation, grâce aux expéditions de céréales et graines oléagineuses (333 000 tonnes) et tourteaux de tournesol.

La quasi-absence de trafic de marchandises diverses conteneurisées avec les ports espagnols et portugais, à l'exception de ceux des Iles Canaries desservis par l'intermédiaire des liaisons de "feeder", s'explique, non seulement par la concurrence du transport routier, mais surtout par la proximité du Pays Basque espagnol, la continentalité des centres industriels castillans ou aragonais et la longueur du trajet maritime pour la desserte de la Catalogne ou du Levant.

Alternatives : Le marché ibérique est-il une priorité pour le PAB ?

GB : Le Port de Bordeaux entend développer des lignes régulières avec la Péninsule Ibérique dans le cadre de liaisons de cabotage proprement dit avec les ports du Portugal, de Galice et Andalousie, que ce soit en conteneurs ou pour le transport de remorques non accompagnées, et dans le cadre du "feeder" avec les grands "hubs" du Sud de la Péninsule Ibérique à l'exemple des liaisons qu'il a avec ceux de l'Europe du Nord.

De plus, par sa situation à un carrefour logistique, à moins de 230 km de la frontière espagnole, sur le grand axe européen Nord-Sud Atlantique, sa disponibilité en terrains, sa spécialisation dans certains trafics (vracs agro-industriels, bois...), le Port de Bordeaux offre des solutions logistiques intéressantes pour les entreprises ibériques. Et cette position ne pourrait être qu'améliorée par la construction d'un tunnel ferroviaire à basse altitude sous les Pyrénées, en particulier pour la desserte des régions industrielles de l'Aragon et du Levant.

Propos recueillis par Nathalie Dareths et Marc Ivaldi

Contact

Direction Régionale de l'Équipement
de Midi-Pyrénées : Jean-François Andissac
E-mail : j-f.andissac@equipement-gouv.fr
www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr



Dossier (B)

Pour une réflexion sur l'interconnexion des systèmes de transports français, espagnols et portugais



Eurocentre - Plateforme logistique du sud-ouest

7 Sa vocation

7 Le pôle logistique de l'Europe du Sud

A 15 km de Toulouse, l'Eurocentre, pôle logistique multimodal de 500 ha est aujourd'hui répertorié parmi les 12 grands sites logistiques français d'envergure internationale. Bénéficiant d'une position stratégique au nord de l'agglomération toulousaine, Eurocentre se positionne directement au cœur du marché actuel de la logistique et des échanges européens. Situé entre les deux axes atlantique et méditerranée en tremplin vers l'Espagne et le Portugal, Eurocentre s'ouvre directement sur les voies de communication qui relient les grandes mégapoles françaises et d'Europe (Paris, Bordeaux, Lyon, Marseille, Montpellier, Madrid, Barcelone, Saragosse). Cette position stratégique centrale se renforce grâce à l'ouverture de l'autoroute A20 nord/sud Paris / Limoges/ Toulouse.

Cette étoile autoroutière vient en outre doubler l'étoile ferroviaire existante. Situé à la croisée des grandes lignes ferroviaires nord-sud et est-ouest, Eurocentre bénéficie du développement du transport combiné par les liaisons ferroviaires longues distances avec les autres grands centres économiques européens (Europe du nord, Europe centrale et Italie du nord).

7 Un outil du développement du territoire et de développement économique

Le site d'Eurocentre promettant d'un dynamisme économique exceptionnel au bénéfice de la région méditerranéenne au bénéfice de la région Midi-Pyrénées et de tout le sud-ouest français, est aménagé par un syndicat mixte, regroupant le Conseil Général de la Haute-Garonne, le Conseil Régional de Midi-Pyrénées et les deux communes d'implantation. A leur côté, l'Etat français et l'Union Européenne, conscients du rôle déterminant d'Eurocentre, ont participé financièrement à la réalisation du site.

Eurocentre est un outil de développement performant permettant aux entreprises de transport de rayonner sur tout le territoire national et plus largement européen. En effet, par la mise en place d'infrastructures de qualité Eurocentre est en mesure de faciliter la circulation des marchandises en provenance ou à destination de notre région.

Eurocentre a vocation à capter les constants échanges engendrés par le grand marché européen et d'attirer ainsi les entreprises de transport et de logistique nationales et européennes.



Le au transport routier en mettant à disposition des entreprises du site :

- ▶ un faisceau de réception de trains complets, entièrement automatisé, en service à partir du réseau principal SNCF
- ▶ un réseau particulier d'embranchement ferroviaire réalisé actuellement sur 2 km

7 Ses atouts

7 Une situation stratégique pour rayonner en Europe

Traversé par la RN 20 à l'ouest, l'autoroute A20/ A62 à l'est, et bordé par la ligne ferroviaire Paris/ Toulouse/ Vintimille, le pôle logistique de l'Europe du sud se situe au centre des grands axes de communication de l'Union Européenne :

- ▶ les axes principaux nord/ sud venant de Londres, Bruxelles, Amsterdam et Francfort par l'A20 Paris/ Toulouse et l'A68 Lyon Toulouse
- ▶ les axes d'ouverture vers l'Europe du sud avec Madrid, Bilbao et Lisbonne (A64, A20, et A61), Barcelone (A66), Bordeaux et Bayonne (A62) et Milan et Rome (par l'A61).

Le raccordement du site au réseau trans-européen de fret est assuré par une liaison directe aux lignes ferroviaires principales nord-sud (Paris/ Toulouse) et est-ouest (Bordeaux/ Toulouse/ Vintimille).

La proximité de l'aéroport international de Toulouse/ Blagnac situé au sud-ouest du site, permet également une liaison entre Eurocentre et la zone de fret de l'aéroport. Cette localisation privilégiée lui confère une assise internationale indéniable.

7 Des infrastructures performantes

Des aménagements routiers font de ce secteur un point nodal d'échanges, où convergent les principales voies de communication. Notamment une convention est intervenue entre les Autoroutes du sud de la France (ASE) et Eurocentre pour la création d'un échangeur autoroutier sur l'A62 mettant le site en liaison directe avec l'autoroute Toulouse/ Bordeaux/ Paris. Une voie interne sur site relie cet échangeur avec la route nationale 20. Eurocentre réunit en outre les conditions de développement du transport combiné, alternative idéal

Ainsi avec 70 % de terrainsebranchables Eurocentre redonne la possibilité aux entreprises de se doter d'un équipement de ferroutage performant mettant directement en synergie les réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires du site, autorisant de fait des gains de productivité et générant une réduction des coûts de transport.

7 Un site attractif

Répondant ainsi en espace et en équipements aux besoins des prochaines décennies, Eurocentre est un site logistique performant et interactif qui accueille aujourd'hui de nombreuses entreprises.

Ainsi le groupe Charles André avec la société Blanc Transports Véhicules, reçoivent sur 21 ha des trains complets de véhicules et distribuent plus de 100.000 automobiles par an sur le Grand Sud de la France, l'Espagne et le Portugal.

Sur 2 ha à partir de son centre régional de montage de produits frais (60 000 tonnes de marchandises par an) Danone peut répondre à ses contraintes de distribution de produits ultra frais.

EDF a installé à Eurocentre sa plate-forme logistique régionale à partir de laquelle sont approvisionnés tous ses centres de services du Grand Sud de la France.

La Société Jardel location a réalisé sur 5 ha, une plate-forme de stockage et de distribution de containers maritimes.

Jouxtant un parking poids lourds de 200 places, une station de carburant AS24 et un restaurant routier de 300 couverts composent le centre routier.

La Société Scania va prochainement s'implanter sur 4 ha en bordure d'autoroute, et d'autres projets devraient voir le jour avant la fin de l'année. Avec la réalisation dans le courant de l'année 2001 d'un parc logistique locatif sur 25 ha, Eurocentre confirme aujourd'hui avec force sa vocation d'être Le pôle logistique de l'Europe du Sud.

Pour plus d'informations, une équipe sur le site réponds à toutes vos demandes, et vous pouvez constituer le site Internet : <http://www.eurocentre.fr>



Alternativas Dossier (C)

Pour une réflexion sur l'interconnexion des systèmes de transports français, espagnols et portugais



Port de Sines - Portugal

Interview de Eugénio Borralho
Président de l'Administration du Port de Sines



Alternativas : Pouvez-vous nous faire une brève présentation du Port de Sines ?



Eugénio Borralho : Actuellement, le complexe portuaire de Sines est constitué par quatre terminaux : le Terminal Pétrolier, le Terminal Pétrochimique, le Terminal Général Cargo, le Terminal à Usages Multiples (produits et matériaux spécifiques, Lo-Lo et Ro-Ro), et deux ports intérieurs : le Port de Pêche et le Port de Plaisance. Les fonds des quais vont de 10 à 28 mètres.

Le trafic du port est d'environ 21 millions de tonnes, et 800 navires y font escale chaque année. Son trafic actuel est essentiellement composé de produits énergétiques, mais les containers devraient supplanter ces trafics à partir de 2003, au moment où rentrera en fonction le Terminal de Containers XXI.

A environ 3 km, on trouve la zone industrielle et logistique de Sines en cours de commercialisation, avec environ 1.200 ha de terrains destinés à l'implantation d'entreprises.

Les accessibilités routières et ferroviaires sont en voie d'amélioration : la voie ferroviaire désignée "Rota dos Granéis" sera dans quelques mois complètement électrifiée et, est à l'étude le projet technique de l'IP8 qui relierait Sines à l'Espagne, à travers Rosal de la Frontera.

Alternativas : Quels sont les projets du Port ? Quel sera le positionnement du Port de Sines dans le contexte européen et mondial ?

EB : Divers projets de développement portuaire sont en cours ou à venir. On peut citer :

- ▶ La construction du terminal Container XXI (Quai, terre-pleins, infrastructures et superstructures);
- ▶ Le renforcement de la jetée Est par une extension de 100 mètres pour la protection du Terminal XXI;
- ▶ L'amélioration de l'accessibilité routière et ferroviaire dans la Zone Est du Port;
- ▶ La Construction du Terminal de Gas Naturel Liquéfié (fin travaux 2002);
- ▶ La modernisation du Terminal à Usages Multiples (Multipurpose) avec un "finger" de 300m x 70m donnant origine à deux quais : un de 15 m et l'autre de 18 m de fond;
- ▶ Le développement de la Zone d'Activités Logistiques Interportuaire (début des travaux en 2001).

Tous ces projets renforceront la capacité de circulation dans le Port de Sines, sans altérer toutefois sa fonction stratégique actuelle dans le domaine de l'énergie. Elles créeront notamment sur le port des facilités pour les déplacements des maté-

riaux, des marchandises générales et des containers, montrant ainsi le rôle approprié du Terminal de Containers, désigné Terminal XXI, construit en régime BOT par le PSA Sines et qui aura dans sa phase finale une capacité de déplacement de 1 350 000 TEUs, en majeure partie en transbordement (transhipment).

Avec ses multi-lignes et des parcours Extrême-Orient/Europe/Amérique, le Terminal XXI, complété par le Terminal à Usages Multiples (Multipurpose) seront d'importance notoire dans le contexte du commerce européen et mondial et particulièrement de l'arrière pays (hinterland) ibérique.

Alternativas : Dans le contexte des nouveaux investissements, quelle est l'importance de l'accessibilité ?

EB : Le Transbordement (Transhipment), l'installation d'industries et de services entraîneront des trafics maritimes et terrestres qui devront être accompagnés d'une amélioration de l'accessibilité ferroviaire et routière.

En effet, le projet du grand Port de Sines exige nécessairement un saut qualitatif dans ces domaines. Nous avons déjà mentionné que les liaisons actuelles terrestres avec l'Espagne vont être améliorées. Cependant plus globalement, un grand axe ferroviaire Nord-Sud depuis Sines s'impose pour le transport de marchandises dans le Sud ouest Européen et pour permettre ainsi une liaison directe avec le Centre de l'Europe.

Alternativas : Comment envisagez-vous l'articulation du Port de Sines avec le reste de l'Europe ?

EB : Effectivement, la modernisation du port de Sines avec l'exploitation du Terminal XXI en 2003 ainsi que le développement de trafics sur le général cargo... auxquels on doit ajouter

la production résultant du Profit Multi-usages de l'Alqueva et la transformation de la base aérienne de Beja... nécessite un grand projet transport ferroviaire de qualité dépassant les problèmes techniques et notamment ceux relatifs au changement d'écartement des voies. Sinon, c'est le transport routier qui continuera à progresser.

Aussi, avec l'annonce d'un vaste programme ferroviaire espagnol (2000-2010) conformément aux déclarations du Ministre espagnol Mr Alvarez Cascos, dans lequel l'écartement de voie UIC aura une importance fondamentale, le Portugal ne peut rester à l'écart de ces modernisations ; sous peine de maintenir une rupture de charge en Espagne diminuant ainsi la compétitivité du Port de Sines face aux ports espagnols, comme ceux de Valence et de Barcelone.

Ainsi, le projet ferroviaire avec un écartement de voie UIC, reliant Sines à Saragosse et au delà l'Europe, est indispensable. Sinon, les ports portugais, et celui de Sines en particulier, malgré leur réelle compétitivité resteront le parent pauvre de l'axe d'échange Nord-Sud. Et nous ne voulons pas que cela arrive.

Propos recueillis par Alternativas.

7 Contacts

▶ Conseil Régional du Limousin
Pierre Ardiller : p.ardiller@cr-limousin.fr

▶ Région Alentejo
Jan Lina : lina.jan@ccr-alt.pt@ccr-alt.pt





Alternatives (D)

Pour une réflexion sur l'interconnexion des systèmes de transports français, espagnols et portugais



Étude en cours :

Optimisation des réseaux ferroviaires du Sud-Ouest de l'Europe



À titre d'exemple, on pense à des scénarios comme :

1. La création d'une nouvelle infrastructure, entièrement réservée au transport de marchandises.
2. L'utilisation des lignes existantes combinées avec des propositions de variantes ou de nouveaux tracés.
3. L'usage de lignes non saturées grâce à des connections avec les nouveaux parcours, rénovés ou réhabilités.

Enfin, l'étude poursuit un autre objectif majeur. Disposer d'un outil d'aide à la décision, pertinent et fiable, aussi bien en terme économique que du point de vue de l'environnement, qui permettrait, aux administrations, aux entreprises et aux opérateurs du transport et de la logistique, de disposer d'informations et d'analyses nécessaires pour **l'utilisation et l'optimisation de l'offre ferroviaire existante.**



La première étape de cette étude a permis l'élaboration d'un diagnostic de l'état actuel de l'offre ferroviaire de marchandises de part et d'autre des Pyrénées. L'étude est menée par les cabinets SYSTRA - JLR Conseil en France et INARSA - INTECSA en Espagne. Deux types de paramètres ont été retenus :

► Des paramètres techniques, dans le but d'intégrer dans le futur Système d'Information Géographique (SIG) des données sur les principaux couloirs ferroviaires, c'est à dire des variables comme la longueur de lignes, les pentes maximales et minimales, la largeur des voies, le chargement par axe, la signalisation, l'accessibilité...etc.

► Des paramètres socio-économiques pour évaluer les dynamiques territoriales avec des données sur le commerce, les échanges, la population, l'emploi, les types de tissus économiques, l'attractivité des sites, les potentiels...etc.

La partie socio-économique est la plus avancée, l'information est assez bien développée et facile d'accès. Par contre, sur la partie technique les investigations sont plus longues et sont actuellement en phase de compilation. Une attention particulière est portée au calcul de la capacité résiduelle de chaque ligne. Des analyses sur les niveaux de saturation, les maillons faibles, les goulots d'étranglements sont aussi menées.

Ceci permettra ensuite de calculer, selon les scénarios retenus, les investissements nécessaires pour mettre en place un système ferroviaire plus efficace. Ces scénarios seront basés sur la simulation d'alternative, de manière à évaluer et comparer les effets prévisibles de chacune de ces alternatives, en terme d'accessibilité, de mobilité, de connectivité et d'adéquation voyageurs/marchandises.

Les propositions d'action devront donc porter à la fois, sur le système d'infrastructure ferroviaire (voie et plateforme) et, sur les systèmes d'exploitation et de gestion des flux de marchandises qui y transiteront. Par conséquent des scénarios différenciés sont en cours d'élaboration de manière à ce que l'on puisse procéder à des évaluations économiques et financières pour l'aménagement, la modernisation et les nouveaux services à développer.

7 Scénarios d'études

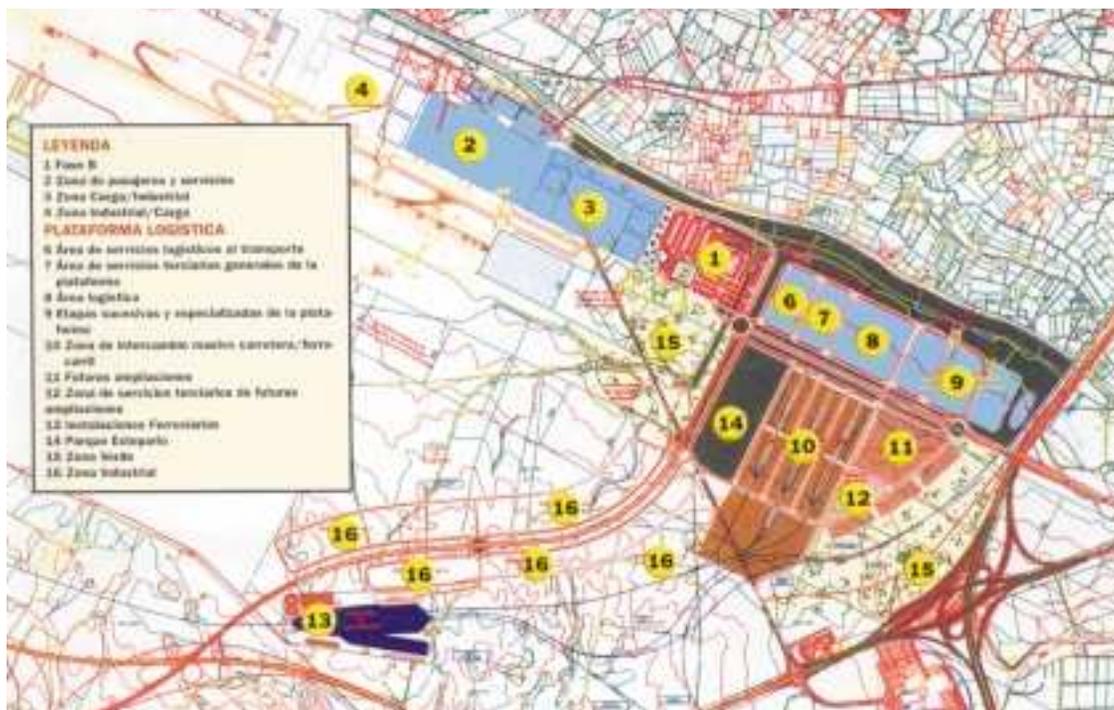
Trois scénarios ont été retenus : actuel 2000, futur 2010 et horizon 2020. Ces scénarios ont été construits dans la perspective de :

- Réduire les maillons faibles du réseau (points s'identifiant à la première phase de l'étude).
- Augmenter les capacités d'exploitation de certains tronçons.
- Développer les infrastructures qui manquent.

7 Contacts

- **Gouvernement Aragon**
Eva Sierra Vinagre : esierra@aragob.es
- **Conseil Régional Midi-Pyrénées**
Jean-Pierre blau : rmp.dit@wanadoo.fr

Plaza 2000, la plateforme logistique de Saragosse



7 Le centre logistique de Saragosse décolle

Saragosse occupe une situation géostratégique privilégiée en Espagne. Considérée comme une des "villes-porte" de l'Europe, à une distance compétitive par rapport aux autres les plus importants de production et de consommation comme Madrid, Barcelone, Valence, Bilbao, Toulouse ou Bordeaux : Saragosse est en train de devenir un nœud d'articulation fondamental pour les trafics en provenance ou à destination du Portugal, de la France, de l'Espagne et même du continent Africain.

Ces dernières années, cette localisation a été renforcée par l'arrivée du Train à Grande Vitesse, par l'amélioration de la ligne ferroviaire Saragosse-Valence, par la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, par l'amélioration des infrastructures routières et autoroutières (voie rapide Somport-Sagonte, voie rapide N-II de connections avec Madrid et l'autoroute A2 vers Barcelone, la route N-232 de Logroño, l'autoroute de l'Ebre), et enfin dans le futur par la possibilité d'un axe ferroviaire qui raccrocherait Saragosse au sud de la France par une Traversée Centrale des Pyrénées.

Avec le développement de l'Intermodalité, Saragosse a trouvé la réponse en matière d'activités du transport en pariant sur la création d'un centre singulier qui combinerait les modes ferroviaires, routiers et aériens dans des dimensions et des caractéristiques uniques qui doteront cette place d'une véritable valeur ajoutée.

Le Gouvernement d'Aragon a donc impulsé en 1999 l'étude d'un avant-projet de la Plateforme Logistique de Saragosse. Avec comme objectif stratégique final de convertir cette étude en un dispositif pleinement opérationnel favorisant aussi bien les activités du transport (multimodal), que celles complémentaires du groupage

et du dégroupage, du stockage, de la distribution, de la gestion et autres services avancés que la logistique nécessite désormais.

Sur ces bases, le Gouvernement d'Aragon, avec la participation de la Mairie de Saragosse a donc créé, en juillet 2000, l'entreprise publique Plaza S.A. Avec un capital social de 1 milliard de pesetas, son objectif est de "projeter, construire, conserver, exporter et promouvoir" la Plateforme Logistique de Saragosse.

Le développement de cette plate forme s'étalera jusqu'en 2002. Une programmation par étape est prévue (voir schéma) de manière à offrir immédiatement des disponibilités et des services à des entreprises de distribution et de logistique qui souhaiteraient s'implanter.

7 Les services et équipements disponibles

- Terminal de Conteneurs
- Terminal intermodal
- Station de classement de marchandises ferroviaires avec plus de 280.000 m2 et possible aménagement d'ateliers RENFE
- Zone de stockage
- Parking pour poids-lourds
- Centre de direction
- Centre de formation logistique
- Services généraux -informatique, hôtellerie, banque, surveillance, location de véhicules, garages, station service ...
- Zone verte et équipements sportifs

7 Phases du projet

Phase I : plateforme aérienne

- ▶ **Correspondance par route**
- ▶ Développement : 0 - 2 ans
 - Configuration de la structure juridique
 - Plate-forme aérienne
 - Plate-forme distribution locale et nationale par route
 - Centre de formation
 - Zone principale de service
 - Essai de massification ferroviaire

Phase II : plateforme aérienne marchandises et messagerie. Correspondance par route et train à grande vitesse

- ▶ **Plate-forme de Transport national par route et arrivée du T.A.V. Nœud Logistique**
- ▶ Développement : 2 - 5 ans
 - Création du "hub" de voyageurs
 - Zones spécialisées par des produits dans la plateforme
 - Augmentation du trafic national
 - Correspondance avec Grande Vitesse
 - Développement des axes de connections

Phase III : connexion avec l'Europe

- ▶ **Plateforme multimodale définitive. Aérien-Route-Chemin de fer. Tous les services 24 heures**
- ▶ Développement : 5 - 15 ans

7 La plateforme en chiffres

- ▶ Investissement total de l'opération Plaza : 55 milliards de pesetas (331 millions d'euros)
- ▶ Superficie totale du complexe : 630 Hectares
 - Systèmes généraux (infrastructures voiries et équipements) : 302Ha (48%)
 - Activités ferroviaires et liaisons: 90 Ha (15%)
 - Industrie générale : 86 Ha (14%)
 - Zone Logistique : 152 Ha (24%)
- ▶ A plein rendement, Plaza aura une capacité d'accueil de 350 entreprises, avec plus de 4000 employés directs et gèrera plus de 5 millions de Tonnes de marchandises par an.

“Interconnexion des réseaux d'échanges de marchandises Europe du Nord/ Péninsule Ibérique. Contraintes et perspectives”

25 janvier 2001
Centre de Congrès
Diagora/ Toulouse



Face à la croissance attendue des flux entre la Péninsule Ibérique et l'Europe du Nord plusieurs questions se posent : Quelles sont les alternatives efficaces et durables pour répondre à cette évolution ? Quelle alternative en terme d'offre au choix des couloirs rhodanien et atlantique pour les échanges nord-sud ? Les réponses ne peuvent plus aujourd'hui être simplement tech-

niques. Cela à deux types de conséquences :
► Les besoins de mobilité et les besoins d'échanges doivent pouvoir trouver leurs réponses dans une optimisation des réseaux de communication.

► Il est indispensable qu'à côté d'études sur l'offre de transport, s'engage une réflexion sur la demande et son adéquation avec les offres de transports et d'infrastructures.

Les actes

Les actes de ce séminaire seront disponibles et pourront être commandés à partir du mois d'avril auprès du Groupe CRP :

Tél : 33(0)5 61 24 61 61

Fax : 33(0)5 61 24 90 60

E-mail : fgouze@groupe-crp.com



Programme d'initiative communautaire 2000-2006

INTERREG III B Sud-Ouest Européen

La Commission européenne a adopté les orientations de l'initiative communautaire INTERREG III le 28 avril 2000 (communication au JOCE C 143 du 23 mai 2000). Sur la base des acquis du programme INTERREG II-C Sud-Ouest Européen (SUDOE), en matière d'étude, de réflexion mais aussi d'habitude de travail, le programme INTERREG III-B doit servir de catalyseur pour atteindre un plus haut degré d'intégration territoriale et fédérer les initiatives et des actions porteuses de développement.

L'espace transnational SUDOE est désormais constitué de régions appartenant à quatre Etats : l'Espagne, le Portugal, la France et le Royaume-Uni (Gibraltar), les deux premiers en relevant dans leur totalité (Voir carte). Parmi les trois priorités retenus par l'Union Européenne, une concerne le domaine du transport et des communications. C'est la priorité 3 : “développement de systèmes de communication efficaces et durables et amélioration de l'accès à la société de l'information”.

En effet, le besoin d'accessibilité reste une exigence croissante afin d'augmenter la compétitivité de ces territoires. Le positionnement stratégique de l'espace SUDOE entre Atlantique et Méditerranée accroît l'enjeu pour ses régions de diversifier les flux de transports actuellement concentrés sur les zones littorales et de favoriser la perméabilisation des Pyrénées dans la perspective de la connexion de cet espace aux grands réseaux transeuropéens de transports.



Dans ce cadre, les Etats membres ont décidé de retenir deux volets d'intervention :

- Optimiser les réseaux et les systèmes de transport du SUDOE et développer l'intermodalité (Mesure 3.1)
- Améliorer l'accès à la société de l'information (Mesure 3.2).

7 Mesure 3.1 : objectifs stratégiques principaux

- Faciliter l'accès du SUDOE au reste de l'Europe et la liaison avec d'autres continents, notamment avec l'Afrique et avec l'Atlantique sud ;
- Promouvoir la diversification des modes de transport, en favorisant le développement des transports plus respectueux de l'environnement, en particulier le maritime, le ferroviaire et le fluvial ;
- Promouvoir une meilleure articulation et intégration entre les différents modes de transport, en améliorant la liaison entre les ports maritimes et les territoires intérieurs, notamment à travers le réseau ferroviaire, pour une meilleure structuration du territoire du SUDOE ;
- Anticiper la croissance prévisionnelle du transport des marchandises en transit de longue distance, en particulier pour des zones critiques, et développer des alternatives au transport routier (problématique du franchissement des Pyrénées dans une logique de réseaux transnationaux) ;
- Renforcer les points nodaux des systèmes de transport, notamment grâce aux plates-formes logistiques et multimodales et aux gares d'échanges, visant à améliorer les connexions entre les réseaux structurants et secondaires.

Dans ce cadre, les domaines d'interventions sur lesquels les acteurs publics et privés de ces territoires pourront faire porter leurs réflexions, sont les suivants (à titre d'exemple) :

- Études prospectives sur les grands corridors de transport et les grands systèmes de transport, en particulier entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe ;
- Actions visant à augmenter l'interopérabilité des systèmes de transport ;
- Actions de coopération, d'échanges et projets pilotes visant à améliorer et renforcer l'articulation entre modes de transport ;
- Actions tendant à faciliter l'articulation des territoires intérieurs aux ports maritimes ;
- Études et actions tendant à appuyer la réalisation de plates-formes logistiques et intermodales et de centres de transferts de charge.

Nous présenterons dans un prochain numéro les modalités administratives pour inscrire vos projets dans ce programme INTERREG III B Sud-Ouest Européen.

Numéro 2 - Mars 2001

Directeur de la publication
Marc Ivaldi, Directeur d'études EHEES
Rédacteur en chef
Fabrice Gouze, Consultant Groupe CRP.
fgouze@groupe-crp.com
Comité de rédaction : Conseil Régional
Midi-Pyrénées, Conseil Régional
Limousin, Gouvernement Aragon, DRE
Midi-Pyrénées.
Conception-réalisation
ICOM. Tél. 05 62 57 73 43
Dépôt légal à parution. ISSN en cours.
Diffusion : 1250 exemplaires
(français, espagnol et portugais).

7 Les partenaires



Un site à votre service : <http://www.pirene.net>