

Le plan stratégique: Plateforme logistique Aquitaine-Euskadi

(The strategic plan: Aquitaine – Basque Country
logistics platform)

Province, Daniel
Conseil Régional D'Aquitaine
Direction Générale des Services
EQUIPEMENT - Infrastructures et Transports
14, rue François de Sourdis
33077 Bordeaux Cedex

BIBLID [1137-442X(2001), 11; 515-520]

Traversée par un nombre croissant de camions, l'Aquitaine doit se doter des infrastructures qui permettront un véritable report modal de la route vers le maritime ou le ferroviaire. Elle milite dans ce sens, auprès de l'Etat français et de la Commission Européenne, en faveur du développement du cabotage et pour favoriser l'émergence d'un corridor de fret atlantique, et s'est rapprochée de sa voisine Euskadi pour créer la plate-forme logistique Aquitaine-Euskadi, structure de promotion de leurs équipements de transport combiné.

Mots Clés: Transit. Multimodalité. Plate-forme. Logistique. Aquitaine. Euskadi.

Akitania gero eta kamioi kopuru handiagoa zeharkatzen ari delarik, lurralde horrek benetako modu aldaketa, hots, errepidea dela itsaso aldera dela trenbide aldera eramatea bide ratuko dute azpiegiturak behar ditu osatu. Zentzu horretan militatzen ari da, Frantziako Estatuaren eta Europako Batzordearen aurrean, kabotajearen garapenaren alde eta pleit atlantikorako pasabide bat sortzen laguntzeko, eta auzo den Euskadirengana hurbildu da Akitania-Euskadi plataforma logistikoa sortzeko, zeina bere garaibide konbinatuak eta ekipamenduen sustapene-gitura den.

Giltz-Hitzak: Trafikoa. Multimodalitatea. Plataforma. Logistika. Akitania. Euskadi.

Atravesada por un número creciente de camiones, Aquitania tiene que dotarse de las infraestructuras que le permitirán un verdadero "report modal" de la carretera hacia lo marítimo o lo ferroviario. Milita en este sentido ante el Estado francés y la Comisión Europea, por el desarrollo del cabotaje y a favor del surgimiento de un corredor de flete atlántico, y se ha acercado a su vecina Euskadi para crear la plataforma logística Aquitania-Euskadi, estructura de promoción de sus equipamientos de transporte combinado.

Palabras Clave: Tránsito. Multimodalidad. Plataforma. Logística. Aquitania. Euskadi.

OBJET: éléments d'intervention.

Le thème qui nous intéresse aujourd'hui, celui des réseaux transeuropéens de transport, est porteur d'enjeux forts pour nous, Régions atlantiques, et de perspectives nouvelles.

Nous avons pour nos régions tout à gagner dans le travail en cours de la Commission Européenne, qu'il s'agisse de la réalisation des projets prioritaires définis à Essen comme des nouvelles orientations du réseau transeuropéen des transports.

Il s'agit pour nous :

- de faire valoir la spécificité de nos territoires vis à vis de nos Etats respectifs et de l'Europe,
- d'œuvrer pour l'aboutissement de projets d'envergure qui nous sont chers
- et de développer à ces fins une coopération interrégionale forte et structurée.

I - Je souhaiterais tout d'abord vous présenter rapidement (ou simplement rappeler pour beaucoup d'entre vous) les contraintes, perspectives et priorités en matière de transport pour l'Aquitaine.

Le territoire aquitain doit répondre à une demande de transport croissante:

- celle des échanges internes à la région, certes,
- celle des échanges de l'Aquitaine avec les autres régions françaises et européennes,
- mais aussi et surtout celle du transit entre la Péninsule Ibérique et l'Europe du Nord, qui représente la moitié des flux au point-frontière d'Hendaye-Biriatou.

Le problème, je ne vous apprends rien, est que cette dernière catégorie (celle du transit) est essentiellement routière. 98% des trafics de transit se font par poids lourds.

Nous avons ainsi en Aquitaine à faire face à une croissance des flux routiers sur un axe Nord/Sud, dont les chiffres sont alarmants: plus de 7000 poids lourds par jour franchissent le point-frontière d'Hendaye-Biriatou, et on estime que ce chiffre pourrait doubler d'ici 2010-2015.

La Région Aquitaine, pour toutes ces raisons, a choisi d'orienter sa politique des transports vers le report modal.

Cette croissance des flux routiers transpyrénéens suscite en effet de réelles interrogations sur les risques de congestion du seul point de passage atlantique et de l'agglomération bordelaise, sur la sécurité des usagers sur l'axe Nord/ Sud (la RN 10), et sur le devenir de nos espaces naturels et touristiques.

Les Etats ont pris conscience, je crois, de cette situation en créant un observatoire international des flux transpyrénéens. Le Gouvernement français a par ailleurs confié une mission d'observation et de prospective sur la situation pyrénéenne à Monsieur l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Dominique Becker, dont les conclusions sont très attendues en Aquitaine, car elles orienteront les décisions d'investissements à moyen et long termes.

Or on sait qu'à long terme, les équipements existants ne pourront pas absorber la croissance des flux et qu'il faut dès aujourd'hui envisager de nouvelles solutions de franchissement.

Pour le court et moyen termes, en revanche, nous disposons déjà d'éléments de réponse en termes de régulation, avec des équipements qu'il convient d'optimiser pour une offre de transport compétitive.

– Le premier outil de report modal de la façade atlantique, ce sont bien sûr les ports, dont la coopération doit être encouragée par les Régions. D'importants projets d'investissements sont en cours de réalisation, et le Port de Bilbao illustre bien ce pari sur l'avenir du transport maritime, avec notamment le développement des services de *feeding-cabotage*.

Les ports aquitains, de la même manière ont choisi de diversifier leur trafic en prenant des parts de marché au transport routier, avec la mise en service de nouveaux *feeders* et *ro-ro*, en relation avec les ports du Nord.

– Le second outil du report modal, ce sont les équipements ferroviaires que nous devons améliorer pour capter des flux routiers.

Je pense à l'augmentation de capacité du complexe ferroviaire international d'Hendaye-Irun, qui permettra de diminuer le temps de transbordement qu'implique le changement d'écartement entre les réseaux ferroviaires espagnol et européen. La vitesse d'acheminement est en effet un facteur essentiel pour les chargeurs industriels. Il va de soit que pour encourager le report modal, il ne s'agit pas seulement d'oeuvrer pour une offre compétitive en termes d'infrastructures: c'est la qualité du service qui est déterminante, les représentants du mode économique ici présents le savent bien.

De plus en plus, la logique de flux tendus impose des délais d'acheminements rapides que le transport ferroviaire doit être en mesure de garantir avec le développement des corridors internationaux de fret.

Il nous faut donc aller plus loin, tant au niveau des infrastructures que de la qualité de l'offre ferroviaire et maritime.

Voilà résumées dans leurs grandes lignes les préoccupations du Conseil Régional d'Aquitaine, qui rejoignent pour la plupart les problématiques des autres institutions ici représentées.

Il importe donc que soit prise en compte par la Commission la spécificité de la Région Aquitaine et de nos Régions atlantiques en général.

II - Le réseau transeuropéen des transports représente à cet égard un enjeu majeur. Ce n'est certes pas le seul instrument européen dont nous avons à tirer profit au niveau de la politique européenne des transports. Mais il importe d'être présents sur cette ligne d'action européenne qui nous concerne à plus d'un titre.

C'est un véritable corridor atlantique qui doit être défendu devant Bruxelles, s'appuyant sur les projets déjà reconnus mais aussi sur les orientations qu'il importe désormais de faire valoir.

Je crois que les thématiques générales qui guident cette démarche sont tout à fait en phase avec les préoccupations de Bruxelles. La multimodalité, l'interopérabilité des réseaux, le report modal, l'ouverture des régions périphériques sur l'Europe et le reste du monde, sont autant de thèmes récurrents dans les priorités affichées au niveau européen.

Ainsi, les **projets prioritaires définis à Essen** doivent être réactivés sur la nouvelle période de financement, 2000-2006.

L'Aquitaine a maintes fois indiqué son attachement à la réalisation de la branche atlantique du projet **TEN 3** de liaison à grande vitesse entre Madrid, Vitoria et Dax, et de réalisation du «Y» basque entre Bilbao, Vitoria et Irun.

Il convient de rappeler la cohérence de ce projet prioritaire avec la décision du Gouvernement français d'engager la première phase du TGV Aquitaine entre Tours, Bordeaux et Dax. Si ce projet intéresse avant tout la problématique voyageurs, qu'il ne faut certes pas oublier, il est également susceptible de dégager des sillons pour le fret sur l'axe ferroviaire Nord / Sud, en complément des travaux de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

L'Aquitaine appuiera de la même manière le projet prioritaire **TEN 8** de lien multimodal entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, qui permettra un développement intégré des différents modes de transport.

Outre l'aboutissement de ces projets prioritaires, que la Commission semble disposée à soutenir par un financement spécifique sur la période 2000-2006, il nous faut également formuler des propositions de révision du RIET dans deux directions :

1) Une véritable prise en compte de la dimension maritime: la Commission s'est essentiellement concentrée sur une approche terrestre des transports dans l'élaboration du Réseau. Or les ports de la façade atlantique ont un rôle majeur à jouer en termes d'aménagement du territoire, de développement économique et de report modal. Leur potentiel est énorme compte tenu de l'engorgement prévisible des ports de l'Europe du Nord.

2) La deuxième orientation à intégrer au RIET est celle d'un corridor de fret ferroviaire atlantique, favorisant le développement de l'offre ferroviaire au niveau international et assurant la desserte des ports atlantiques.

III - La plate-forme logistique Aquitaine-Euskadi s'imposera comme un élément structurant de ce corridor. Aquitaine et Euskadi peuvent, en effet, ensemble, proposer une offre logistique à la mesure de cet enjeu, sur une plate-forme multimodale et multisites, intégrant les modes routier, ferroviaire et maritime.

Nos deux territoires proposent déjà une offre élaborée d'infrastructures de transport, qu'il s'agisse des plates-formes portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, routières ou de transport combiné.

Or, pour que ce système soit efficace, il faut articuler ces différentes infrastructures entre elles, faire que chaque mode trouve sa place, qu'il soit compétitif, qu'il s'insère complètement dans la chaîne multimodale.

Il nous faut donc

– rechercher des solutions maritimes au travers de:

- la promotion du cabotage,
- le développement des liaisons maritimes Ro/ Ro dans l'Arc Atlantique,
- le développement des relations avec les grands ports européens accueillant les navires transocéaniques (feederling),
- le développement des liaisons maritimes de courte distance comme moyen d'évitement des points terrestres d'encombrement, comme une liaison Bilbao - Bayonne pour éviter la zone frontière,
- le développement des actions commerciales conjointes et intensives auprès des transporteurs, des chargeurs et des opérateurs ferroviaires

– aider au développement du fret ferroviaire par:

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires, la désaturation des noeuds ferroviaires (agglomérations de Bordeaux et de Bayonne pour la seule Aquitaine),
- la recherche de gains de capacité sur le réseau ferroviaire, par une meilleure utilisation des sillons, une optimisation de la charge des trains ou toute autre action susceptible d'améliorer la fluidité des circulations,

- la mise en place, avec les opérateurs de transport combiné, d'un système de navettes ferroviaires performantes, proposant une tarification adaptée et concurrentielle par rapport à la route, entre Bordeaux et Le Verdon.
- améliorer les interfaces entre les différents modes de transport par :
- le développement des plates-formes multimodales compétitives mettant en relation directe les installations portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routières,
 - l'augmentation massive du transport de conteneurs par le développement des chantiers de transport combiné, comme Bordeaux - Hourcade ou le Centre Européen de Fret de Mouguerre, qui doivent avoir des liaisons facilitées avec les sites portuaires
- favoriser par des aides spécifiques, les investissements des opérateurs du transport en faveur du matériel rail/ route, rail/ mer ou route/ mer.

Nos deux institutions régionales, le Gouvernement basque et le Conseil Régional d'Aquitaine, à travers la mise en place d'une plate-forme logistique Aquitaine - Euskadi, posent les jalons pour une coopération de l'ensemble des acteurs du monde des transports.

Car nous ne pouvons pas nous contenter de repérer ou de recenser les infrastructures existantes ou les projets dans nos deux territoires.

Il s'agit bien d'impulser une dynamique forte autour de la mise en réseau de ces infrastructures, pour créer une véritable synergie, qui ne pourra se faire que par des échanges soutenus entre les transporteurs, les chargeurs et les institutions. Des réunions se sont déjà tenues, à Bilbao et à Bordeaux, pour présenter l'idée à l'ensemble des principaux acteurs du transport de marchandises. L'accueil a été plutôt favorable; il nous reste à transformer l'essai et à les amener, avec nous, dans la constitution d'une structure porteuse, probablement un GIE, qui facilitera la conduite des actions communes, études et communication notamment.

Pour tirer le meilleur parti de la construction européenne et du développement des échanges qui en découle, tout en assurant la sécurité et la préservation du cadre de vie des populations de l'Aquitaine et du Pays Basque, mais aussi pour créer les conditions les plus propices à notre développement économique, il est indispensable que nous réussissions ce pari.