Alternativa(s)

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

Numéro 3 - Décembre 2001

...Edito

L'idée d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande capacité fret par les Pyrénées centrales fait son chemin. En effet, le séminaire interministériel franco-espagnol tenu à Toulouse les 11 et 12 juillet 2001 a confirmé la volonté des États français et espagnol d'améliorer significativement la desserte ferroviaire du Sud-Ouest européen.
Depuis plus de deux ans maintenant **Alternativas** a rendu compte des travaux menés, dans le cadre de l'Initiative Communautaire Interreg II C, par les régions et autonomies françaises, espagnoles et portugaises porteuses de ce grand projet d'aménagement et de développement. Ce programme dénommé **Pirene** a permis à l'ensemble des acteurs concernés par ces questions de se rencontrer, d'échanger et de mener en commun des études dont les principaux résultats seront présentés à Saragosse les 11 et 12 décembre 2001.
Un signe fort a également été donné par la Commission Européenne qui, dans son Livre Blanc sur **"la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix"**, recommande d'inscrire ce projet, dès 2001, dans la révision des orientations du réseau trans-européen de transport en l'ajoutant à la liste des grands projets dits "d'Essen".
Enfin, très récemment lors du sommet franco-espagnol à Perpignan le 11 octobre dernier, les ministres concernés ont décidé la mise en place d'une **structure de travail** chargée d'analyser tous les aspects d'un tel projet, d'évaluer les solutions possibles et de préciser les conditions et les échéances nécessaires à sa mise en œuvre.

Aussi, pour accompagner ces réflexions nationales et européennes et afficher une volonté régionale forte, un nouveau programme d'étude, Pirene 2, dans le cadre de l'initiative communautaire d'Interreg III B, est en cours d'élaboration avec de nouveaux partenaires (Generalitad Valenciana, Castilla da la Mancha, Extramadura...), **Alternativas** vous tiendra informés de ces nouveaux développements.

Fabrice Gouze

Les Pyrénées au cœur des enjeux

Stratégies industrielles et aménagement du territoire

Dans un monde pourtant en voie de globalisation, les effets d'interaction et de proximité voient leur importance croître dans la dynamique économique. En effet, les mutations observées dans l'organisation des entreprises remodèlent les conditions de concurrence et de localisation. Celles-ci ne concernent plus seulement les coûts, mais englobent désormais des critères comme la qualité, l'innovation et la réactivité. **Le fait local est un potentiel fondamental que l'aménagement du territoire doit saisir, amplifier et conforter.** Dès lors l'aménagement du territoire ne peut plus se penser comme un système de redistribution. Il doit être appréhendé comme un système favorisant la création de richesses et de ressources nouvelles.

Suite page 2 ▶

Une démarche commune 4 thématiques

DOSSIER A
L'exemple du Lyon-Turin

DOSSIER B
De nouveaux outils d'aide à la décision

DOSSIER C
Réseaux secondaires et équilibre des territoires

DOSSIER D
Optimisation des réseaux ferroviaires ibériques

Les Pyrénées au cœur des enjeux

Suite de la page 1 ▶

Dans ce cadre, de nouvelles infrastructures de transport (corridors ferroviaires, grands tunnels…) peuvent-elles constituer un levier du développement régional ou euro-régional ? Les Régions ou Autonomies peuvent-elles s'en servir comme base d'une politique de recherche d'avantages comparatifs ?
Ces questions ne sont pas nouvelles. Pourtant, les modèles dans lesquels on avait jusque-là enfermé la relation transport/développement semblent aujourd'hui trouver leurs limites. Les conceptions mécanistes qui ont servi de référence dans la plupart des recherches sont remises en cause et la communauté scientifique elle-même appelle au renouvellement des approches[1]. Il est donc fondamental de mieux comprendre d'un côté la nature du lien entre un système de transport et un système de production et de l'autre les conséquences environnementales et sociales des projets d'infrastructures.

Alternativas souhaite apporter, sur le premier volet, un éclairage pour donner, aux acteurs socio-économiques publics et privés mais également aux habitants du Sud-Ouest Européen, des éléments leur permettant de mieux apprécier les projets d'infrastructures.

7 Le développement de la fonction logistique

L'importance stratégique de la logistique n'est plus à démontrer. C'est une véritable démarche de gestion qui anticipe et accompagne l'action des entreprises pour ajuster l'offre de produits à la demande. L'accent est mis sur la réduction des stocks, la régularité et la fiabilité des flux.
Pour répondre à ces besoins, des moyens (financiers, techniques, humains) plus importants ont été nécessaires et ont contribué à la naissance de nouvelles entités : les prestataires logistiques.

7 La déréglementation et l'ouverture européenne

Les mutations ont été accélérées avec la déréglementation de ce secteur intervenue dans les années 90. Même si son bilan doit être apprécié avec une certaine prudence (conflits sociaux), la déréglementation a bien exercé des effets a priori positifs sur l'économie, comme la diminution des tarifs routiers qui a profité à l'ensemble des entreprises.
En parallèle, la création du marché unique a ouvert, avec le système du cabotage, l'accès des marchés nationaux à des transporteurs non résidents du pays, maintenant alors une pression sur les prix par l'intermédiaire du "fret de retour".
Au total, on a assisté à une réorganisation du secteur. Obligées d'intervenir sur un espace élargi, poussées à la recomposition de leurs prestations de transport, les entreprises de transport et de logistique ont évolué. Le secteur s'est scindé en deux grandes catégories : les grandes entreprises, organisatrices du transport, et les petites entreprises chargées du déplacement physique des marchandises.

7 Le principe de radialisation

Chaque prestataire logistique, fort de son portefeuille de clients (caractérisé par des types de marchandises, aire géographique, délai, quantité) et des différentes prestations à assurer (transport, entreposage, gestion de stocks,...), développe ses propres moyens de production, sa propre politique d'entrepôt, suivant le principe dit de radialisation ou encore de "hub and spokes".
Ce principe connu des réseaux ferrés et de la messagerie, consiste à rationaliser le remplissage critique de chaque expédition par des opérations de groupage/dégroupage.
La première conséquence tient dans l'abolition de la notion de ligne et relativise le rôle structurant des axes de transport[2]. L'importance du paramètre "distance" est remis en cause. En fait, un chargeur n'achète plus des tonnes kilomètres, ce qui l'inciterait à minimiser les distances, il achète un programme d'enlèvement livraison, ce qui lui permet de minimiser la valeur ajoutée immobilisée.
La deuxième conséquence, c'est qu'il pousse à la pérennisation de la dualité du secteur des transports tel qu'on l'a exprimée précédemment. À savoir que le transport simple est considéré comme une étape d'un processus de production plus vaste contribuant à l'élaboration d'un produit plus sophistiqué.

7 De nouvelles opportunités pour les territoires

Les développements précédents nous permettent d'appréhender la manière dont les entreprises apprécient désormais l'espace. Cet espace, c'est d'abord le monde (le passage d'une économie "internationale" à une économie "globale"), mais c'est également parallèlement le territoire. D'un côté l'entreprise ne peut plus se contenter d'utiliser les ressources existantes, elle doit les construire, de l'autre, elle doit être à même de distribuer sa production sur un espace toujours plus vaste.
Dès lors, compte tenu de l'éclatement spatial du champ d'intervention de l'entreprise, **la fonction de circulation (des marchandises et de l'information) apparaît centrale.**
Une nouvelle configuration spatiale s'impose. La qualité des organisations devient primordiale[3]. On se tourne désormais vers la recherche d'organisations moins hiérarchisées, plus horizontales et plus réactives car, la compétition sur la variable "temps" devient pour les entreprises un enjeu central et entraîne un basculement de logique. La distance perd de sa pertinence et l'enjeu devient la maîtrise du facteur temps et la fiabilité des délais.
Pour autant, quelle est l'influence réelle du transport dans les stratégies de localisation ? Elle se différencie selon le type d'établissement :
► Pour les établissements de production et consécutivement à notre analyse, le prix du transport est un facteur peu sensible dans le choix de la localisation. Pour ces unités de conception et de fabrication des produits, d'autres facteurs déterminent ce choix : la qualité de main d'œuvre, les savoir-faire locaux, l'environnement pour les cadres... Nous sommes ici sur une problématique qui appartient au champ de l'innovation et qui demande une forte proximité, de la durée, une inscription territoriale... nous sommes donc très loin de la variable du "transport".
► Pour les établissements de distribution ou les prestataires logistiques, ils jouissent d'une très grande liberté de localisation, mais doivent raisonner en déterminant le lieu de "hub" le mieux adapté aux localisations des clients et des fournisseurs. C'est alors un problème classique de recherche opérationnelle qui se résout sous la contrainte d'une accessibilité convenable aux réseaux de transport[4]. La dualisation du secteur (Cf. plus haut) amplifie un tel fonctionnement dans le sens où l'intégrateur pourra toujours trouver un "petit" transporteur pour effectuer un transport en bout de chaîne entre son entrepôt et le client.
Le constat que nous faisons est que le transport joue un rôle majeur. C'est son appréhension en termes uniquement de coût/distance qui n'est plus valable et doit être remise en cause.

7 Conclusion

Dans la perspective du développement économique des régions du Sud-Ouest Européen, la connaissance de la demande de transport, c'est-à-dire des stratégies des distributeurs et des grands prestataires de transport et de logistique, apparaît donc fondamentale. **Compte tenu de leur capacité à "privatiser" les infrastructures et à ne pas raisonner en terme de distance, ce sont des acteurs majeurs qui doivent être autant que possible associés à ces projets.**
D'autres stratégies de développement doivent également être prises en compte. Au-delà des infrastructures, comment les régions ou autonomies du Sud Ouest Européen se positionnent-elles par rapport à ces entreprises dont on a vu que leur localisation ne répondait pas aux critères classiques des entreprises de production ? C'est une question majeure. **Il ne s'agit pas de voir passer les camions et les trains dans nos régions. Il faut y créer de la valeur ajoutée. Les retombées socio-économiques de demain pour nos territoires seront à la hauteur des stratégies initiées dès maintenant.**

Fabrice Gouze

[1] Guy JOIGNAUX, "Pourquoi et comment renouveler l'approche des relations entre infrastructures de transport et territoires", Colloque Infrastructures de Transport et Territoire, Lille, 8.9 juin 1995.
[2] COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU PLAN, "Transports : choix des investissements et coûts des nuisances", Rapport présidé par Marcel Boiteux, Juin 2001. Fait une large part à la valorisation des avantages et inconvénients non marchands d'un projet, notamment la valorisation des gaz à effet de serre, l'évaluation des effets de la congestion, la valeur du temps et du bruit.
[3] Club Eurotrans, "La polarisation des espaces logistique", CRET, Aix Marseille II, sept 1994, 80p.
PVELTZ : "De la géographie des coûts à une géographie de l'organisation. Quelques thèses sur l'évolution des rapports Entreprises / Territoires", revue économique, n°4, juillet 1993, p671-684.
[4] Par ailleurs, si l'on part du principe que les réseaux sont en perpétuelle modernisation, la localisation des entrepôts n'est jamais définitive et toujours adaptative.

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

Direction Régionale de l'Equipement Midi-Pyrénées

L'exemple du Lyon-Turin

Le 15 mai 2001 les partenaires de Pirene ont rencontré les responsables du GIP Transalpes à Lyon Satolas. Cette rencontre a permis d'échanger sur dix années d'une approche pragmatique qui a associé mise en œuvre des procédures réglementaires et mobilisation des acteurs.

La problématique Alpine pour passer les marchandises du Nord au Sud de l'Europe

Rappel historique

► Lors de la mise en place du réseau national des Trains à Grandes Vitesse, la nécessité d'inscrire la Région Rhône-Alpes dans un réseau européen d'infrastructures performantes s'est imposée.

► **En 1991** alors que le Schéma Directeur National des TGV est adopté et qu'un schéma européen des transports est esquissé, il se crée, à l'initiative des décideurs politiques et économiques régionaux, le comité de promotion du TGV Lyon-Turin.

► **En 1993** la publication de la circulaire Bianco permet le lancement du débat préalable, côté français, sur l'intérêt économique et social d'une liaison transalpine. Cette étape officialise un programme d'études et conduit, **fin 1994** (sommet d'Essen), à l'inscription du projet au nouveau schéma européen des transports.

Fort de cet acquis, le partenariat se structure. La convention d'études État, Région et SNCF répartit les responsabilités quant à la réalisation du programme d'études arrêté par le Ministre des Transports. La SNCF et les Chemins de Fer italiens créent le GEIE Alpetunel ; le GIP Transalpes et la Commission Intergouvernementale franco italienne sont installés pour coordonner ces travaux et préparer les décisions.

Les phases de consultation officielles, les avis techniques, les études complémentaires rythment les 5 années qui suivent et alimentent les colloques et sommets franco italiens qui se multiplient pour aboutir le **29 janvier 2001**, au sommet de Turin, **à la décision de réaliser une traversée ferroviaire de grande capacité sous les Alpes.**

Une large mobilisation

Dès les années 80, alors que se dessine une nouvelle Europe des infrastructures, les acteurs politiques et économiques Rhône Alpins ont compris qu'il convenait de s'inscrire dans ce schéma de développement au risque d'être marginalisés au profit d'un axe, Londres-Munich-Est Europe. **Dans cette perspective et sous l'impulsion du Conseil Régional ils participent à la promotion d'un axe Sud-Ouest/Nord-Est avec l'ambition de constituer une véritable alternative sud alpine au développement des réseaux.**

Leur participation à l'Entente Interrégionale de l'Arc Sud Européen, et le renforcement des liens avec la Catalogne et les régions du nord de l'Italie jusqu'à Trieste constituent les éléments concrets de cette stratégie.

Cette démarche s'est accompagnée **de réflexions au plan plus local.** L'objectif était, d'une part, d'éviter l'éclatement régional et les risques d'une recentralisation sur la région lyonnaise et, d'autre part, de mettre en valeur des liens culturels anciens avec les voisins Piemontais par la valorisation de l'espace naturel alpin. Ainsi, forts de l'expérience acquise pour gagner la bataille des jeux olympiques de l'Hiver 1988, les responsables locaux ont mené une campagne de communication stratégique propre à gagner l'adhésion du plus grand nombre.

Le **GIP Transalpes** à voulu être un organisme permanent fédérateur au travers du thème de "l'Échange". Il a constitué le fer de lance de cette stratégie en constituant un outil de veille et d'initiative permanent. **Son action majeure de communication, en complémentarité des études techniques, a permis de mobiliser de nombreux leaders d'opinion et de rendre compréhensible au plus grand nombre les grands enjeux de transport de marchandises au travers des Alpes.**

Actualités transports

Ces derniers mois une série d'événements ont mis en avant les alternative(s) au franchissement des Pyrénées.

► **Le 6 juillet.** Avis de concession de travaux publics pour la conception, la construction et l'exploitation de la section internationale Perpignan Figueras. (Voir détail page 8)

► **Le 9 juillet.** Conseil interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CDIAT) à Limoges qui précise que sera étudiée "la perspective à long terme d'une nouvelle traversée ferroviaire transpyrénéenne en complément des décisions déjà engagées… et en tenant compte des capacités des grands corridors de transit entre l'Espagne et le nord de l'Europe".

► **Les 11 et 12 juillet.** Séminaire ministériel franco espagnol de Toulouse qui a confirmé la volonté des États concernés d'améliorer significativement la desserte ferroviaire du Sud-Ouest Européen. Cette rencontre a précisé le calendrier de lancement et de réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire Perpignan Figueras, la date d'ouverture au poids lourds du tunnel routier du Somport et de la réouverture de la ligne Pau Canfranc et enfin, la nécessité d'étudier les conditions d'ouverture d'une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité.

► **Le 12 septembre.** Approbation par la commission Européenne du livre blanc sur "la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix". Une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées figure en bonne place dans les soixante mesures pour développer une politique des transports au service des citoyens européens.

► **Le 11 octobre.** Sommet franco-espagnol à Perpignan qui décide la mise en place de deux groupes de travail, l'un chargé des questions relatives au développement du cabotage maritime, l'autre chargé de proposer une stratégie d'ensemble pour le développement du fret ferroviaire et du ferroutage à travers les Pyrénées et de préciser les perspectives d'une nouvelle traversée ferroviaire.

► Enfin la révision des orientations du **Réseau Transeuropéen des Transports** devrait intervenir avant la fin de l'année.

Contact

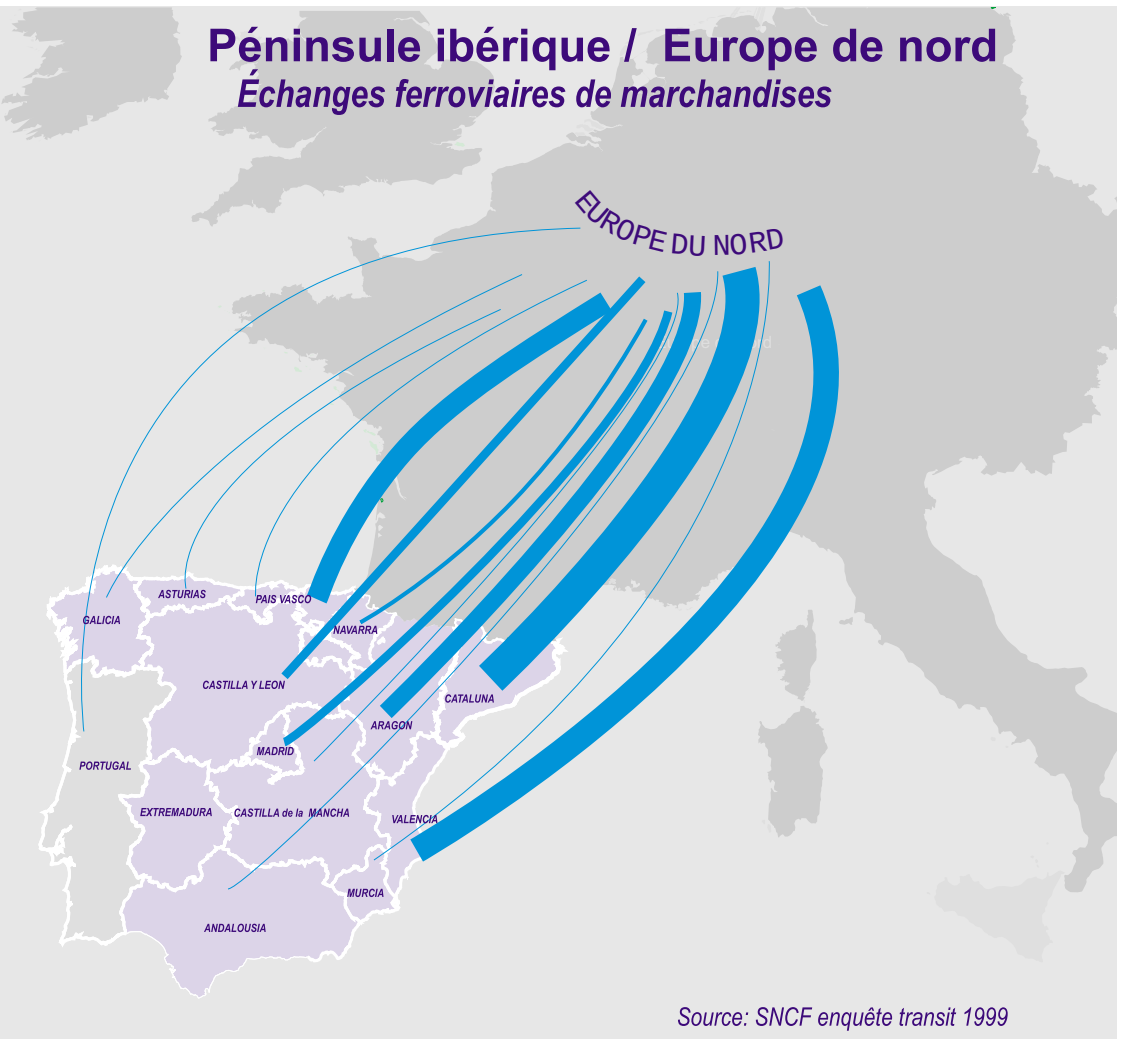
► Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées
Jean-François Andissac : j-f.andissac@equipement.gouv.fr
Site internet DRE : www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr

Dossier (B) Alternatives

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

CONSEIL RÉGIONAL MIDI-PYRÉNÉES

De nouveaux outils d'aide à la décision



Cette étude, pilotée par la Région Midi-Pyrénées et confiée au cabinet JLR Conseil, vise à évaluer le potentiel de trafic ferroviaire qui serait induit par la réalisation d'un axe de transport ferroviaire, passant par les Pyrénées centrales, doté de services compétitifs et adaptés aux besoins futurs des opérateurs logistiques.
Cette étude a été scindée en deux grandes parties :
► la première partie, le lot 1, correspond à la réalisation de l'enquête auprès des chargeurs et opérateurs de transport,
► la seconde partie, le lot 2, correspond à l'étude de simulation des reports modaux selon divers scénarios.

7 Une enquête européenne

Cette première phase a consisté en la construction d'une base de données d'envois de marchandises au moyen d'une enquête téléphonique. Cette dernière décrit 3674 envois, répartis entre la France (59%), l'Espagne et le Portugal (29%) et les autres pays européens (12%). En France, les envois ont principalement pour destination la France, un autre pays européen ou un pays du Maghreb. En Espagne et au Portugal, les envois ont pour destination la Péninsule ibérique, un autre pays européen ou un pays du Maghreb. Dans cette étude, les échanges avec d'autres pays tiers n'ont pas été retenus. Dans les autres pays européens : Allemagne, Royaume-uni, BENELUX, Italie, les envois ne concernent que des échanges avec la France et la Péninsule Ibérique.

7 L'outil de simulation

Cette seconde étape vise à réaliser, sur la base du fonctionnement actuel des marchés (enquêtes du lot 1), un modèle de comportement européen des opérateurs logistiques. Le modèle a bien un caractère européen puisqu'il est estimé à partir de données provenant de toute la partie occidentale de l'Europe. Au vu des premiers résultats, il semblerait que les variables déterminantes dans le choix du mode de transport soient liées aux caractéristiques de l'envoi (type de la marchandise transportée et son volume) et à l'offre de transport s'adressant directement à l'entreprise expéditrice (possibilité de transport en compte propre, ITE, distance entre l'entreprise et la plate-forme multimodale la plus proche). En outre, la demande de transport serait assez élastique à la vitesse ainsi qu'au prix à la tonne-kilomètre.

Dans son utilisation primaire, ce modèle permet de calculer pour une catégorie de marchandises (caractérisée par un ensemble de variables décrivant ses contraintes logistiques) les probabilités que ces marchandises empruntent chacune de ces solutions logistiques :
► parcours routier de bout en bout,
► parcours routier de bout en bout avec groupage et dégroupage,
► parcours ferroviaire de bout en bout ou parcours multimodal empruntant le fer et la route,
► parcours multimodal empruntant la route et la mer.

Le modèle permet alors de reproduire la répartition modale observée sur chacune des grandes OD (origines - destinations) entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.
L'outil de simulation des comportements ainsi construit peut être appliqué à une situation future caractérisée par une organisation différente des services logistiques et par une autre répartition de la demande (volumes de marchandises de chaque type échangées entre chaque paire de région). Par une organisation différente des services logistiques, on entend par exemple, une nouvelle structure de l'offre ferroviaire en France et en Espagne spécifiée par les réflexions menées au sein de la tâche D (voir page 6). La nouvelle répartition de la demande est établie au moyen de l'élaboration de scénarios socio-économiques, déterminant l'évolution des échanges entre les pays mais également l'évolution de leur situation et de leur structure économiques, aux horizons 2015 et 2020.
Une fois la nouvelle situation spécifiée, en termes d'offre et de demande de transport, l'outil de simulation donne alors la répartition en tonnes pour les différents trafics entre différentes solutions logistiques.
Ces scénarios d'offre et de demande aux horizons 2015 et 2020 intègrent la réalisation d'un axe ferroviaire passant par les Pyrénées centrales, permettant ainsi de simuler l'impact d'un axe Nord - Sud spécialisé fret intégrant cette traversée.
Cet outil de simulation sera présenté au colloque de clôture du programme Interreg II C qui se tiendra en décembre 2001 à Saragosse.

7 Contacts

► Conseil Régional Midi-Pyrénées
Jean-Pierre Blau : rmp.dit@wanadoo.fr
Pierre-Christophe Soncarrieu : rmp.dit@wanadoo.fr

► Université des Sciences Sociales
Marc Ivaldi ivaldi@cict.fr

Réseaux secondaires et équilibre des territoires

Caractérisé par un déséquilibre aussi bien spatial que modal, l'ensemble des régions du Sud-Ouest européen partage aujourd'hui nombre de similitudes : la coexistence de centres urbains plus ou moins dynamiques et d'espaces de forte ruralité ; la nécessaire intégration, au regard des principaux flux de transport à l'échelle européenne, des axes de transport existants dans une logique transnationale ; l'avènement de nouvelles exigences de mobilité ; la faible attractivité du mode ferroviaire dans les déplacements de proximité ; la prédominance du mode routier ; les risques de pollution, de congestion ; les perspectives de développement durable.

Face à ces attentes contradictoires, le programme d'initiative communautaire INTERREG II C Sud-Ouest européen a permis aux régions concernées d'engager des études, des échanges d'expériences et des actions pilotes autour des nouvelles problématiques de la politique des transports, et notamment la recherche des conditions d'une alternative modale raisonnée tant dans sa dimension voyageurs que fret.

Dans le cadre de cette démarche, la Région du Limousin, la Région de l'Alentejo, la Diputacion General de l'Aragon, la Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées et la SNCF Direction de Toulouse se sont associées au sein de ce programme.

Les partenaires ont choisi de lancer une étude dont l'objectif est de réaliser une analyse comparative des solutions proposées et/ou mises en œuvre pour valoriser les lignes ferroviaires de leurs réseaux secondaires, dans une perspective de développement de la part du marché ferroviaire, d'irrigation des territoires traversés et de meilleure articulation avec le réseau principal.

La comparaison devait permettre d'établir des modes de réflexion communs, optimisés et d'envisager des solutions nouvelles sur l'ensemble des réseaux. Cette synergie devait au final permettre d'établir une meilleure complémentarité entre les modes, une plus large utilisation des infrastructures ferroviaires, aujourd'hui sous-utilisées, et privilégier une problématique d'aménagement du territoire.

L'aide à la décision

Confiée au cabinet MVA Consultant, cette étude comparative a d'abord procédé à l'analyse et à l'évaluation des outils d'aide à la décision (diagnostic, scénarios et scénario final) employés dans les études de référence. Si le processus décisionnel apparaît identique à l'ensemble des partenaires, les outils de diagnostic et les scénarios-types diffèrent sensiblement.

De ce point de vue, la Région Limousin, dans le cadre des études des lignes ferroviaires Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême, a utilisé un large éventail d'outils de diagnostic dont les conclusions ont été très explicites et très applicables au projet, qu'il s'agisse de l'analyse de la demande actuelle ou de l'analyse détaillée de l'offre. Les perspectives de renforcement de ces deux axes, assurant une meilleure desserte en zone rurale et en zone péri-urbaine, auraient cependant pu être davantage ciblées dans l'estimation de la demande potentielle. Les projections utilisées, dans le cadre d'un scénario au fil de l'eau, sont apparues peu pertinentes et peu fiables, notamment au regard de l'identification de la nature des déplacements régionaux. Les indicateurs utilisés par l'étude TER en Midi-Pyrénées seraient ici de nature à apporter un complément intéressant.

Une offre nouvelle à élaborer

L'étude comparative a également révélé certains décalages dans l'élaboration des différents scénarios. Au-delà du constat de l'existence d'un scénario standard à l'ensemble des études de référence, privilégiant la remise à niveau des réseaux secondaires par la valorisation de l'existant (en particulier, le relèvement des vitesses, la rénovation du matériel roulant, le réaménagement des gares, l'organisation d'une nouvelle grille horaire, l'augmentation de la fréquence des trains), le scénario limousin a intégré des considérations qualitatives innovantes dans la promotion des axes considérés : la mise en place d'incitations tarifaires spécifiques, l'organisation d'une offre intermodale autour des principaux points d'arrêts. Cette contribution des réseaux de transport secondaires à l'équilibre des territoires aurait néanmoins pu être complétée par une logique de spécialisation des dessertes et leur hiérarchisation en fonction des besoins de déplacements telle qu'elle figure dans l'étude TER de la Région Midi-Pyrénées, et intégrant l'évaluation de leurs impacts socio-économiques et environnementaux.

Par ailleurs, l'expérience intéressante menée par l'Alentejo concernant l'organisation de dessertes à vocation touristique pourrait bénéficier plus largement aux autres partenaires du programme.

La Région Limousin a aujourd'hui intégré ces outils dans les études qu'elle mène sur son réseau secondaire, en particulier la ligne Limoges-Tulle. Si elles sont opérationnelles, les conclusions de l'étude comparative ont surtout permis de constituer une méthodologie de base, adaptable en fonction des finalités et de l'envergure des études envisagées.

Contacts

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

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

Expérience pilote en Alentejo

Au Portugal, la Région de l'Alentejo, et sa capitale Evora, est une destination touristique majeure. Elle possède également l'un des plus grands réseaux de chemin de fer du Pays.

De ce constat est née une réflexion sur le développement touristique par le chemin de fer. Dans cette configuration, le train ne jouerait plus seulement le rôle de service, il deviendrait un produit touristique à part entière. Ainsi à la suite d'un travail d'étude et en s'appuyant sur de nombreux partenariats, trois produits été élaborés : circuits-semaine, avec des trains-lit spécialement convertis, circuits courts et circuits spéciaux.

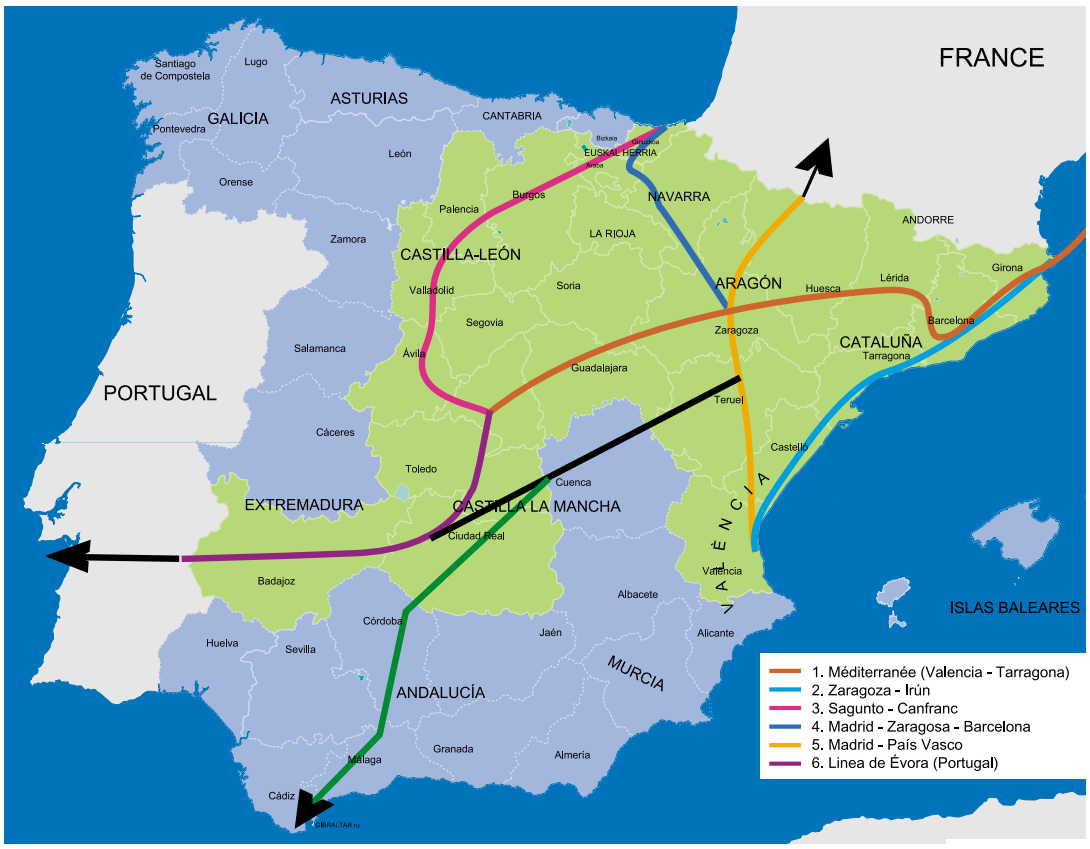
Chaque produit est vendu selon des caractéristiques singulières : description de l'itinéraire, description du programme des visites touristiques, caractéristiques du train (composition et services), services complémentaires (restauration, musées, activités...), définition du public-cible, définition d'une démarche de marketing...

Par ailleurs, pour suivre l'évolution de ces produits, une démarche d'évaluation avec des indicateurs financiers a été mise en place. De même, un musée du chemin de fer est à l'étude et viendrait compléter ce dispositif.

Ainsi avec de tels projets, complémentaires de ceux liés au transport de marchandises, la Région de l'Alentejo recherche une utilisation optimale de son patrimoine ferroviaire et de son réseau.

GOBIERNO DE ARAGON

Optimisation des réseaux ferroviaires ibériques



Cette étude, pilotée par le Gouvernement d'Aragon et confiée au Cabinet Intecsa-Inarsa pour la partie ibérique, touche à sa fin. Nous présentons ici les premiers résultats. L'ensemble sera présenté au colloque de Saragosse en décembre 2001.

La Péninsule Ibérique dispose d'un réseau ferroviaire perfectible où l'on retrouve à la fois des points critiques et de faibles capacités résiduelles dans certaines sections. Cependant, des projets à court terme existent et permettront notamment d'améliorer les connexions entre les nœuds principaux. Ils se situent clairement dans les orientations politiques de la Commission Européenne en matière de transports puisqu'ils favorisent le renforcement du mode ferroviaire. Ils permettront de donner une réponse aux phénomènes de congestion et faciliteront la cohésion territoriale, tout en respectant l'environnement et ce, pour les 30 prochaines années.

L'analyse des axes principaux et leurs prévisions à court et long terme démontrent clairement la nécessité d'un troisième passage ferroviaire à travers les Pyrénées. Ce franchissement devra, pour s'inscrire dans le schéma ferroviaire du Sud-Ouest Européen des Corridors, afficher un potentiel suffisant pour absorber les trafics à venir.
Six axes ont été soumis à étude (voir carte) et un Système d'Information Géographique (SIG) a été élaboré.
Il permet :

- d'accéder à un tableau montrant les caractéristiques essentielles de ces lignes : voie double ou simple, électrification, type de rail et de traverse, capacité et degré d'occupation par jour (maximale et moyenne) quantifiés selon le nombre de trains de voyageurs et fret, capacité résiduelle en %…
- pour chaque nœud logistique du réseau de spécifier leurs singularités : volume généré, activité principale, infrastructures essentielles, rapports fondamentaux…
- d'afficher une vision prospective en fonction de quatre scénarios : scénarios 2006, horizons 2012 à 2015, 2015 à 2020 et volontariste, avec la prévision de croissance du trafic et des nouveaux flux générés.
- de lister les améliorations spécifiques proposées sur certains points critiques : réouverture, doublement et aménagement de lignes, connexions avec les ports, suppression de passages à niveau, renouvellement de voies avec rail de 60 kg et traverse monobloc, augmentation de la vitesse commerciale…

L'analyse des axes et l'utilisation du SIG permettent de formaliser, dans la perspective d'un futur corridor frêt Sud-Ouest Européen, des scénarios possibles d'amélioration de réseaux ferroviaires sur les façades atlantique et méditerranéenne et à travers les Pyrénées centrales.

Scénario 1

Horizon temporel 2006

- Façade Méditerranée : ligne à écartement UIC jusqu'à la frontière française. Plateforme transport combiné.
- Façade Atlantique : ligne à écartement UIC jusqu'à Irún. Plateforme transport combiné.
- Pyrénées Centrales : ligne à écartement UIC Zaragoza-Canfranc

Scénario 2

Horizon temporel 2012-2015

- Façade Méditerranée : ligne à écartement UIC jusqu'aux ports de Barcelone et de Tarragone
- Façade Atlantique : ligne à écartement UIC jusqu'au port de Bilbao

Scénario 3

Horizon temporel 2015-2020

- Pyrénées Centrales : ligne à écartement UIC. Franchissement ferroviaire central au moyen d'un tunnel à basse altitude et connexion jusqu'à Valencia par Teruel et jusqu'au Portugal (Puerto de Sines)

Scénario 4

Horizon volontariste

- Renforcement de tous les axes. Connexion du corridor Sud-Ouest Européen avec Algeciras et le continent africain.

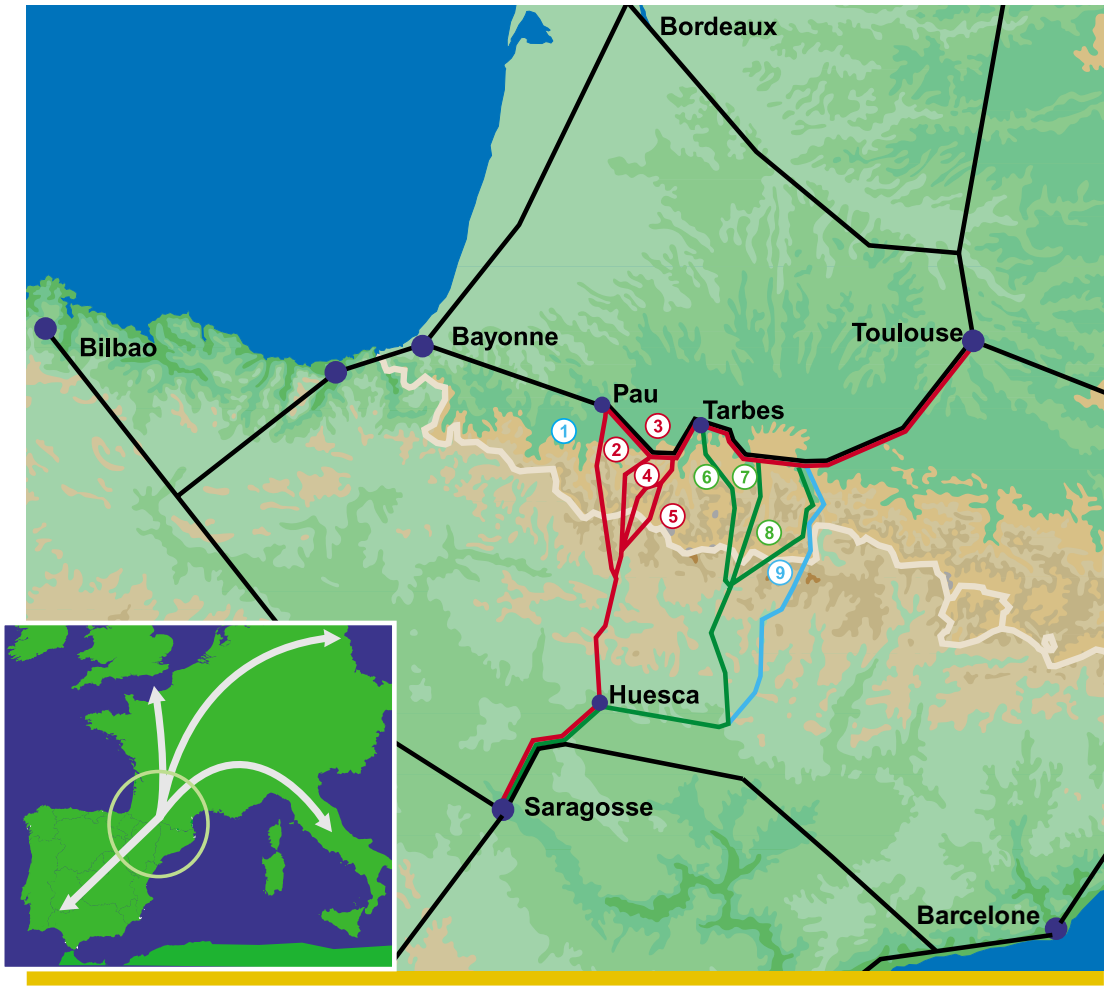
Contacts

- Gouvernement Aragon
Eva Sierra Vinagre : esierra@aragob.es

- Conseil Régional Midi-Pyrénées
Jean-Pierre Blau : rmp.dit@wanadoo.fr
Pierre-Christophe Soncarrieu : rmp.dit@wanadoo.fr

En savoir plus

De nouvelles solutions ferroviaires pour la traversée des Pyrénées



Étude nouveaux tracés

1. Canfranc : Zaragoza - Canfranc - Pau
2. Biescas - Laruns : Zaragoza - Huesca - Sabiñanigo - Biescas - Laruns - Pau
3. Biescas - Lestelle : Zaragoza - Huesca - Sabiñanigo - Biescas - Ferries - Lestelle Betteran - Lourdes
4. Biescas - Argelés Gazos : Zaragoza - Huesca - Sabiñanigo - Biescas - Argelès Gazost - Lourdes
5. Biescas - Pierrefitte : Zaragoza - Huesca - Sabiñanigo - Biescas - Pierrefitte Nestalas - Lourdes
6. Ainsa - Campan : Zaragoza - (Huesca) - (Monzón) - Barbastro - Ainsa - Ste-Marie - Campan - Tarbes
7. Ainsa - Arreau : Zaragoza - (Huesca) - (Monzón) - Barbastro - Arreau - Lannemezan
8. Ainsa - Luchon : Zaragoza - (Huesca) - (Monzón) - Barbastro - Bagnéres de Luchon - Montrejeau
9. Graus - Luchon : Relie la vallée de Benasque dans la partie espagnole à la vallée de Pique dans la partie française

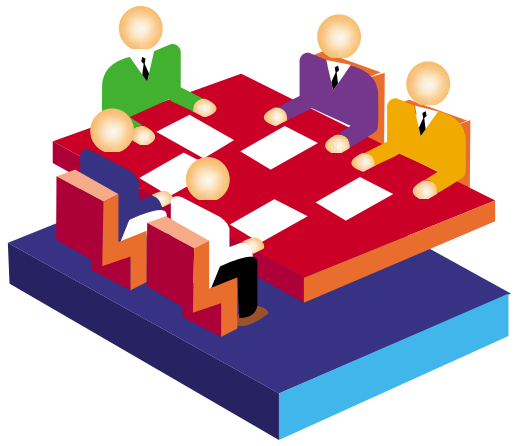
Réseaux existants

Le Gouvernement Autonome de l'Aragon a demandé aux cabinets "BB&J Consult e Ingeniería 75" d'étudier 10 possibilités de tracé pour le passage de l'axe ferroviaire qui relierait la France et l'Espagne à travers les Pyrénées. Ces couloirs ont été étudiés à échelle 1 : 25.000.
Au total, l'étude entre Saragosse et Toulouse a porté sur environ 3.500 kilomètres de tracé, avec des longueurs qui varient de 320 à 440 kilomètres et des tunnels de base ayant des longueurs comprises entre 34 et 63 km.

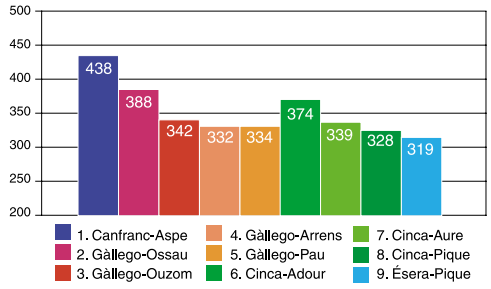
L'éventail des possibilités de tracé s'étend sur les Vallées des fleuves Aragón, Gállego, Cinca, Ésera et Noguera Ribagorzana (sur le versant espagnol), et Gave d'Aspe, Vallée d'Ossau, Ouzom, Gave d'Aure et La Pique, côté français.

L'analyse multicritère s'est également penchée sur l'environnement (aucun des tracés n'affecte d'espaces naturels protégés par des normes des États ou des Régions), les spécificités géologiques et les paramètres techniques (pente maximale, sections dans des tunnels, rayons, liaisons faisables…)… Elle a notamment proposé des solutions spécifiques pour le traitement des produits provenant de l'excavation.
D'un point de vue stratégique, la viabilité du franchissement ferroviaire des Pyrénées Centrales est amplement justifiée dans ce projet. Le développement d'une ligne à grande capacité, affectée prioritairement au fret (avec utilisation complémentaire par les voyageurs), présente des avantages qualitatifs et quantitatifs par rapport aux couloirs latéraux de la Méditerranée et de l'Atlantique.

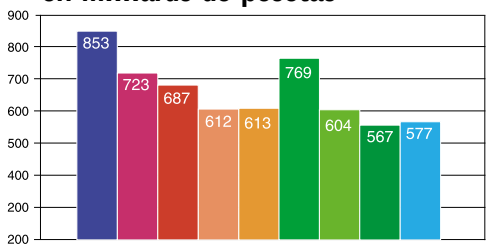
La modélisation du trafic a été réalisée en prenant en compte l'évolution de la demande et les investissements en infrastructures à venir. Ainsi, au niveau ferroviaire, les couloirs latéraux pourront tripler leur capacité actuelle, passant de deux à six millions de tonnes, à condition que soient portés à bon terme notamment les plans d'élargissement et d'amélioration des installations frontalières et la construction de la ligne (nouvelle) Perpignan-Figueras. Or ces projets ne sont pas en mesure de rééquilibrer durablement les parts modales. De fait, seul un projet central à grande capacité, capable d'absorber 50 millions de tonnes par an, pourra satisfaire la croissance des trafics à venir et donner au ferroviaire une part modale significative, de l'ordre de 35 %.
Les principaux résultats de cette étude sont détaillés dans les graphiques ci-contre. Ils donnent une première évaluation de ces dix tracés à partir de quatre indicateurs clés.



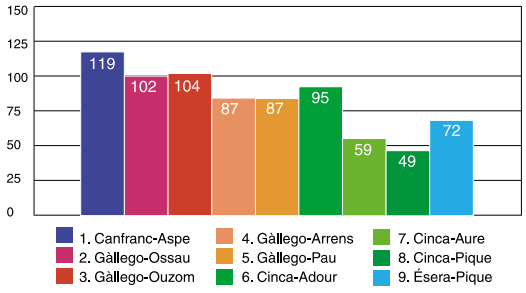
Longueur totale des tracés en km (Saragosse-Toulouse)



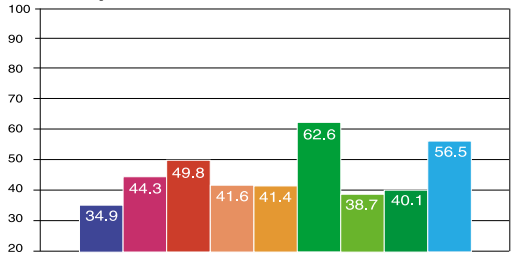
Investissement global en milliards de pesetas



Longueur totale des tunnels nécessaire à chaque tracé, en km



Longueur du tunnel central par tracé, en km



Brèves

► Approbation par la commission du Livre Blanc sur : "la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix"

Le Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 a été adopté par la Commission Européenne le 12 septembre 2001. Ce document constitue "un véritable plan d'action visant à améliorer substantiellement la qualité et l'efficacité des transports européens." Une de ses ambitions est de permettre "de découpler progressivement l'augmentation constante de la mobilité et la croissance économique, afin de réduire la pression sur l'environnement et la congestion, tout en maintenant la compétitivité économique de l'Union européenne."

Parmi les soixante mesures proposées pour "développer une politique des transports au service des citoyens européens", figure en bonne place "une nouvelle traversée ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées". Le Livre Blanc recommande en effet d'inscrire ce projet, dès 2001, dans la révision des orientations du réseau transeuropéen de transport en l'ajoutant à la liste des grands projets dits "d'Essen".

Ce document est accessible à l'adresse suivante : **http://europa.eu.int/comm/energy_transport/fr/lb_fr.html**

► Avis de concession de travaux publics pour la conception, la construction et l'exploitation de la section Internationale Perpignan-Figueras.

Le 6 juillet 2001, le Ministère des Transport français a fait savoir que l'avis de concession de travaux publics pour la conception, la construction et l'exploitation de la Section Internationale Perpignan-Figueras avait été transmis au Journal Officiel des Communautés européennes.

Suite à l'accord international entre le gouvernement du royaume d'Espagne et le gouvernement de la république française signé le 10 octobre 1995 à Madrid relatif à la construction et à l'exploitation de cette section internationale, les deux gouvernements se sont mis d'accord sur une procédure en deux étapes : un avis de concession qui fait l'objet d'une publicité ? suivi d'un appel d'offres avant négociation.

L'avis de concession est paru au JO du 10/07/01. Les entreprises intéressées pour réaliser et exploiter cette ligne ferroviaire mixte voyageurs marchandises de 45 km qui comprend un tunnel bi-tube de 8 km sous les Pyrénées ont jusqu'au 1er octobre 2001 pour poser leur candidature. Les candidats satisfaisant aux conditions de l'avis seront ensuite invités, fin 2001, à présenter une offre correspondant aux conditions techniques et administratives définies par les États qui devraient choisir le concessionnaire dans le premier semestre 2002.

Alternativa(s)
Numéro 3 - Décembre 2001

Directeur de la publication
Marc Ivaldi, Directeur d'études EHEES
Rédacteur en chef
Fabrice Gouze, Consultant CRP Consulting
fgouze@crpconsulting.net
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).

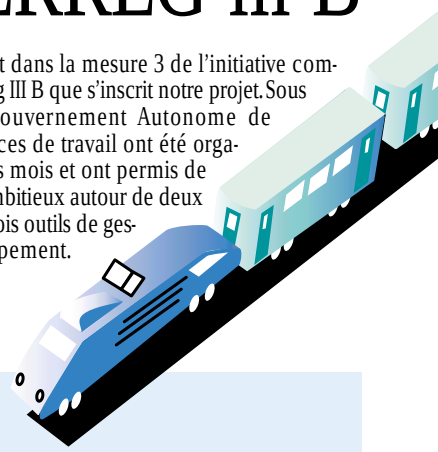
...Dossier

Programme d'initiative communautaire 2000-2006

PIRENE 2 présente sa candidature à l'initiative Communautaire INTERREG III B

Dans les prochains jours sera présenté aux instances communautaires le projet PIRENE 2 (2001-2003) intitulé : *"Optimisation des systèmes de transport et développement de l'intermodalité"*.

Ce projet s'inscrit dans la continuité des études et des réflexions réalisées dans la période 1999-2001.
Ces études ont notamment démontré la nécessité d'optimiser le réseau des transports ferroviaires et de favoriser l'intermodalité à l'échelle du Sud-Ouest Européen.
Comme nous l'avions indiqué dans le numéro précédent d'Alternativas, c'est dans la mesure 3 de l'initiative communautaire Interreg III B que s'inscrit notre projet. Sous le pilotage du Gouvernement Autonome de l'Aragon des séances de travail ont été organisées ces derniers mois et ont permis de définir un projet ambitieux autour de deux axes de travail et trois outils de gestion et de développement.



7 PIRÉNE 2

7 Axe d'étude 1

Analyse des Échanges Nord-Sud (Prévision de la saturation)

Action 1. Renforcer le dispositif d'observation.
Pilote : DRE Midi-Pyrénées
Partenaires : CCR Alentejo
REFER - CP
Port Sines
Junta Extremadura

Action 2. Analyse des chaînes de transport et de logistique, études des plateformes multimodales.
Pilote : CR Limousin
Partenaires : DRE Midi-Pyrénées
CR Midi-Pyrénées
CCR Alentejo
REFER - CP
Port Sines

7 Axe d'étude 2

Étude des Infrastructures (Réponse à la saturation)

Action 3. Gestion des infrastructures routières dans un contexte saturé.
Pilote : DRE Aquitaine
Partenaires : CR Aquitaine
DG Aragon

Action 4. Nouvelles infrastructures ferroviaires. Viabilité technique. Analyse financière. Dans le cadre de ces actions, les études et enquêtes seront dirigées par les Régions, Autonomies ou Services des États partenaires du programme.
Pilotes : DG Aragon et CR Midi-Pyrénées
Partenaires : Géneralitad Valenciana
Castilla la Mancha
DRE Midi-Pyrénées
RFF
SNCF
DRE Aquitaine
CR Aquitaine

7 3 outils d'accompagnement

► Un Comité d'Orientation Scientifique et Technique
► Le comité de gestion du programme
► Une cellule de communication

Ces tâches transversales seront communes et financées par l'ensemble des partenaires.

...A noter

Un numéro spécial de l'Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées portant sur l'exploitation spécifique pour les Pyrénées de l'enquête transit 1999 (origine Destination de Poids Lourds franchissant la frontière) vient de sortir. Document disponible à la DRE Midi-Pyrénées, Mission observatoire des Pyrénées. E-mail : maurice.ruban@equipement.gouv.fr

7 Les partenaires

Conseil Régional Midi-Pyrénées · Conseil Régional Limousin · Conseil Régional Aquitaine · Directions Régionales de l'Equipement · Renfe · UT1 Sciences Sociales · Gobierno de Aragon · SNCF · Union Européenne

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