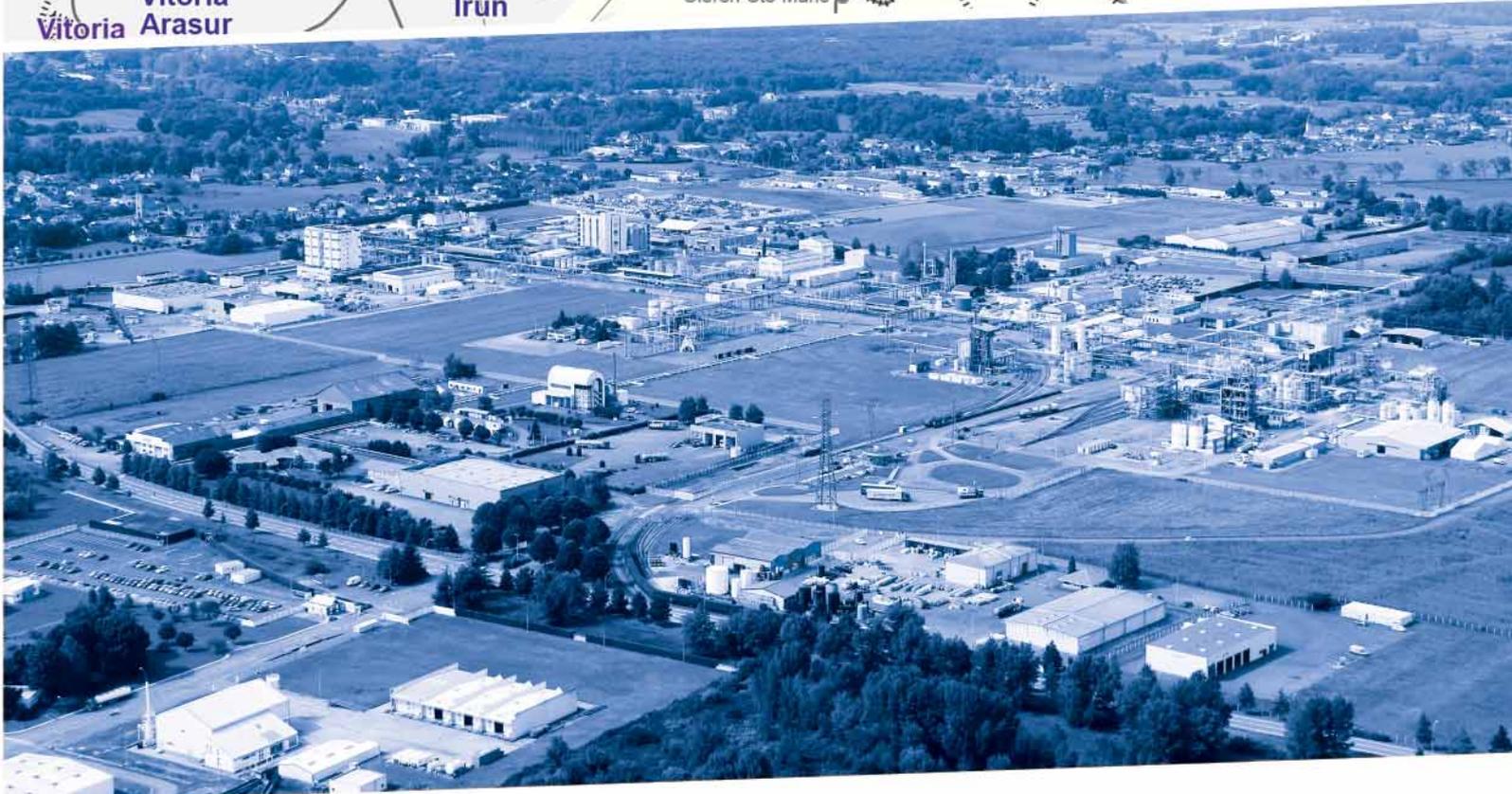


FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE

BÉARN - SUD LANDES - PAYS BASQUE





750

établissements logistiques
sont implantés dans
le département
des Pyrénées-Atlantiques
et le sud des Landes

(source : INSEE SIRENE, juillet 2012)



6 000

emplois logistiques dans
le département
des Pyrénées-Atlantiques
et le sud des Landes

(source : INSEE SIRENE, juillet 2012)

Hors activités de la poste



150 000 m²

d'entrepôts de plus de
5 000 m² recensés dans
les Pyrénées-Atlantiques

(source : MEDDE/CGDD/SOeS,
Répertoire des entrepôts 2012)



Le Pôle Sud Aquitaine : Béarn - Sud Landes - Pays Basque représente plus d'1,1 million d'habitants en 2012 et comprend près de 170 000 établissements toutes filières confondues.

SOMMAIRE

Transports de marchandises et logistique,
de quoi parle-t-on ?

P.4

Béarn - Sud Landes - Pays Basque des territoires
concernés par des problématiques d'organisation
de la logistique

P.7

Des projets alternatifs au tout routier
pour les marchandises

P.14

Structurer et organiser la logistique
du pôle Sud Aquitaine

P.18

L'ORGANISATION DE LA LOGISTIQUE, UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET D'AMÉNAGEMENT

La logistique et le transport de marchandises sont des fonctions « organiques » des territoires, indispensables à l'activité des entreprises ainsi qu'à l'approvisionnement de nos bassins de vie et de consommation. Les évolutions économiques et les perspectives de croissances démographiques du sud de l'Aquitaine vont renforcer les besoins.

La logistique recouvre de nombreux enjeux à considérer en termes d'aménagement : intégration des équipements, gestion des nuisances associées (camions, transport de matières dangereuses, consommation d'espaces, marchandises en ville...). Elle est également un levier de développement économique et de création d'emplois, notamment au regard des filières présentes.

Au niveau national, la logistique et le transport de fret représentent 93 000 entreprises et 1,6 million d'emplois, générateurs d'emplois locaux aussi bien peu qualifiés que très qualitatifs. Le tissu local d'entreprises représente un potentiel à révéler de développement pour les équipements logistiques multimodaux du territoire (port de Bayonne, Centre Européen de Fret - CEF - basé à Mouguerre ...).

Pourtant la logistique est une problématique localement peu intégrée avec une approche systémique dans les stratégies de développement et d'aménagement. Celle-ci semble être considérée de manière ponctuelle et les projets sont dissociés les uns des autres : schéma portuaire, développement du CEF, aménagement des plateformes de Lacq, projets Landais...

Dans le prolongement de l'approbation fin 2013 du Schéma Directeur Portuaire, les membres de l'Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées (AUDAP) ont souhaité s'intéresser au fonctionnement logistique du grand territoire des Pyrénées-Atlantiques et du sud des Landes. La logistique étant ciblée comme un secteur potentiellement d'avenir, notamment pour le port, il est apparu important de connaître le fonctionnement actuel et les capacités de développement des équipements et de la filière à une échelle géographique élargie : comment sont approvisionnés nos territoires ? Quelles sont les places du portuaire, du ferroviaire, du routier dans les modes d'approvisionnement ?

La problématique est d'autant plus d'actualité que d'importants projets sont évoqués : implantation du terminal ferroviaire, lancement d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP), commercialisation des espaces restants du CEF, suppression de la rupture de charge avec l'Espagne, aménagement des plateformes de Lacq et de plus de 1 000 ha à Saragosse, ligne ferroviaire Pau/Canfranc/Saragosse, projet Landais de Laluque... En outre, le gouvernement mène une réflexion nationale sur la logistique.*

Les analyses réalisées ont permis de partager une photographie de l'organisation logistique du territoire en situant les projets locaux dans une vision d'ensemble. Elles mettent en avant un besoin de construction/capitalisation de données locales concernant les flux et les pratiques des entreprises pour éclairer les politiques publiques (origines/destinations, nature des marchandises, entreprises génératrices/émettrices, logistique internalisée, offre de transport).

Cette photographie locale alimente et s'articule avec une démarche régionale d'élaboration d'un schéma des plateformes logistiques et zones d'activités multimodales portée par la Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine (CERTA) dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Régional des Infrastructures de Transports et du Grenelle des Mobilités. ■



LA LOGISTIQUE RECOUVRE DE NOMBREUX ENJEUX À CONSIDÉRER EN TERMES D'AMÉNAGEMENT (...) ELLE EST ÉGALEMENT UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DE CRÉATION D'EMPLOIS.

* La logistique en France : État des lieux et pistes de progrès
Rapport du comité scientifique présidé par Michel Savy - Mars 2015
<http://goo.gl/Z9OmsV>

1 / TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La logistique est une activité encore méconnue qui a pour objet de concevoir et de gérer la chaîne d'approvisionnement des produits (« la supply chain ») afin de mettre à disposition les ressources correspondant à des besoins, du producteur au consommateur. La logistique est devenue, avec le développement de la société de consommation et la mondialisation, une filière économique à part entière impliquant de nombreux acteurs, y compris en termes de formation et de recherche. Mieux connaître le processus de l'acheminement/transport des marchandises permet de mieux comprendre son rôle et ses atouts pour nos territoires.

La logistique vise à optimiser les flux physiques et à coordonner les différents intervenants de la chaîne pour garantir la fourniture des produits, en quantité et dans les délais impartis, aux meilleures conditions économiques pour le client.

Elle intervient à tous les stades de vie du produit, de la production à la distribution. Même si suivant les secteurs d'activité (industrie, grande distribution...) et les stratégies des entreprises, les modèles d'organisation logistique diffèrent et sont plus ou moins complexes, les chaînes logistiques sont structurées par quatre grands types de logistique :

- **LOGISTIQUE D'APPROVISIONNEMENT** : assurer la circulation des produits avant production (recherche des sources d'approvisionnement, achat de matières premières, transport en amont...);
- **LOGISTIQUE INTERNE** : flux de fabrication à l'intérieur du site de production (distribution de matériels et de consommables, stockage...);
- **LA LOGISTIQUE AVAL** : répond à l'approvisionnement des réseaux de distribution (vente, préparation de commande, transport aval);
- **LA LOGISTIQUE INVERSE** : flux de produits ou d'éléments non utilisables, tels quels vers des sites de stockage, de retraitement ou de recyclage (gestion des retours, reconditionnement, recyclage...).

Ainsi, la logistique fait appel à



2

MODÈLES D'ORGANISATION LOGISTIQUE TERRITORIALE SE SUPERPOSENT POUR ASSURER LA CIRCULATION DE MARCHANDISES À DES ÉCHELLES TERRITORIALES DIFFÉRENTES : ENDOGÈNE ET EXOGÈNE

plusieurs métiers et savoir-faire : systématiquement le transport, le stockage et la manutention, voire des activités d'achat, d'approvisionnement, de gestion commerciale...

LOGISTIQUE EN COMPTE PROPRE ET LOGISTIQUE EN COMPTE D'AUTRUI

La logistique peut être une fonction internalisée à l'entreprise lorsqu'elle assure elle-même l'ensemble des fonctions ; on parle alors de logistique en compte propre.

La logistique peut être externalisée c'est-à-dire confiée partiellement ou intégralement à des prestataires logistiques (chargeurs, transporteurs, entreposeurs...) contribuant à l'émergence d'un secteur économique voué spécifiquement à la

fonction logistique. On parle alors de logistique en compte d'autrui qui est en constante progression.

Deux modèles d'organisation logistique territoriale se superposent pour assurer la circulation de marchandises à des échelles territoriales différentes :

- **LA LOGISTIQUE ENDOGÈNE** est liée à l'activité de production industrielle et agricole locale (logistique industrielle) et de consommation de la population résidente (logistique de distribution). Elle gère donc les flux internes et d'échanges de marchandises d'un bassin de vie économique. Outil de développement économique et territorial, elle est déterminante pour la compétitivité des filières et entreprises du territoire pour lesquelles la performance logistique est un gage d'efficacité.
- **LA LOGISTIQUE EXOGÈNE** correspond à la logistique générée par les flux de transit au territoire considéré, pour le compte d'entreprises ou réseaux de distribution qui n'ont pas d'enracinement local. L'optimisation des localisations (sites « barycentriques ») et réseaux d'entreprises est recherchée pour une distribution efficace des produits dans une aire géographique vaste (nationale, européenne). La logistique exogène s'articule à la croisée de grands centres de production ou de consommation et des corridors logistiques internationaux. ■

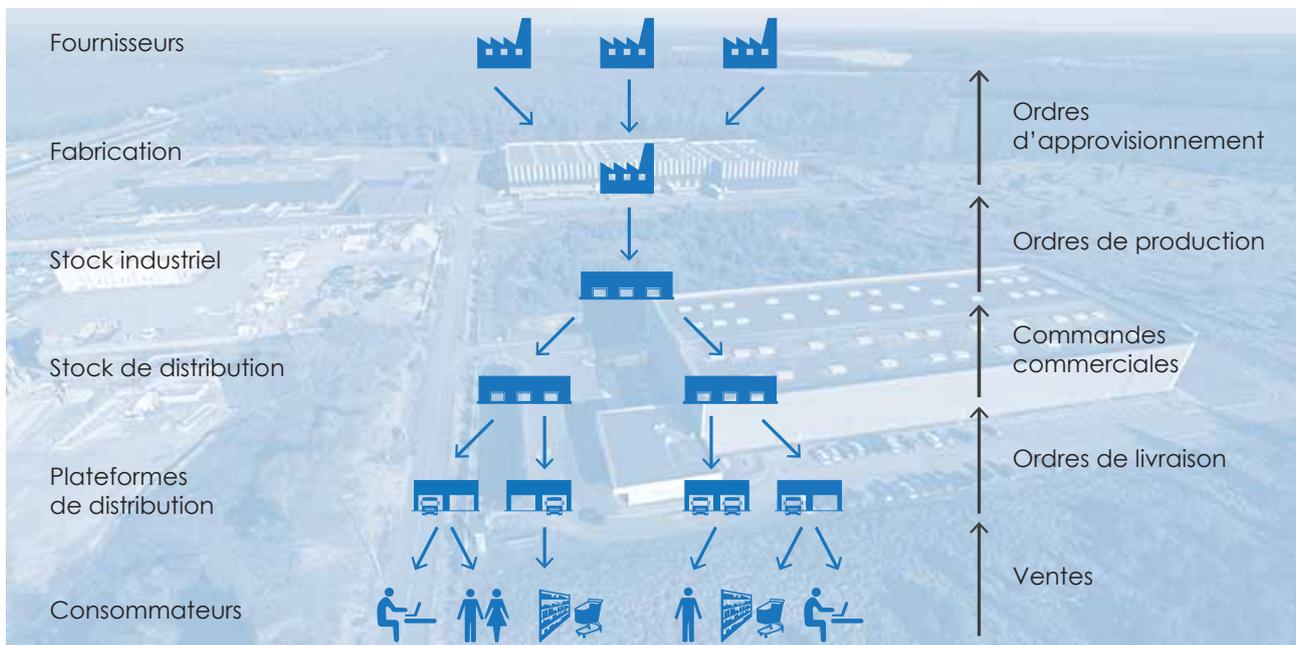


SCHÉMA D'ORGANISATION DES FLUX LOGISTIQUES DANS UN SYSTÈME DE PRODUCTION

Source : Michel SAVY, «Logistique et territoire», Ed. La Documentation française, 2006, 63 p.

CHIFFRES-CLÉS



149,5 Milliards

le chiffre d'affaires national du secteur des transports et de l'entreposage

(source : compte des transports en 2012 – CCTN juillet 2013)

10 %

du chiffre d'affaires net correspond au coût logistique global moyen pour une entreprise

(source : CGDD – juillet 2012)



88 %

des transports de marchandises en France s'effectuent par la route, 10 % s'effectuent via le ferroviaire en 2010 (20 % au début des années 1990)

(source : SOeS - 2012)

DÉFINITIONS

ENTREPÔT : bâtiment dans lequel les marchandises sont stockées plus de 24 heures.

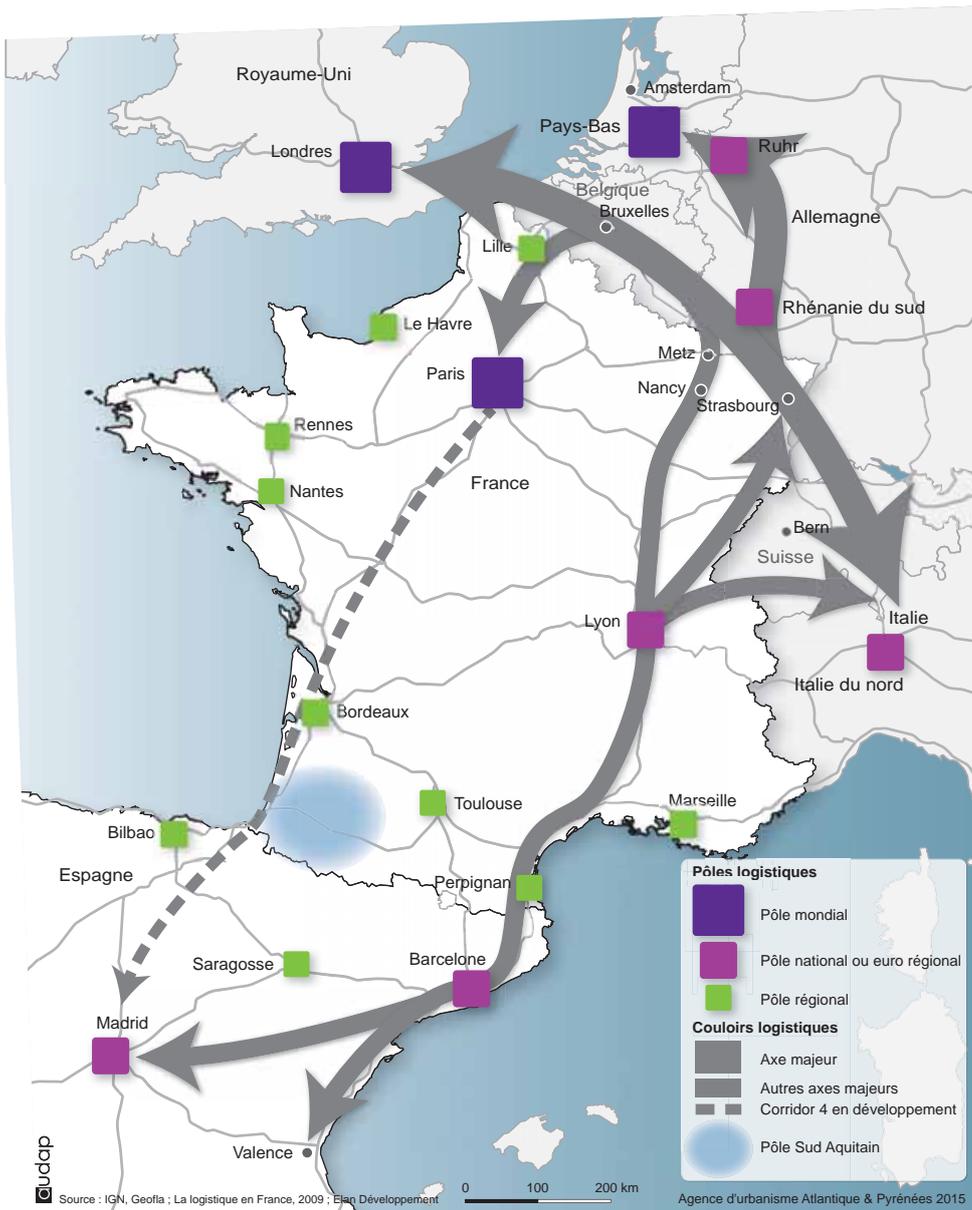
FRET : transport de marchandises par air, mer, route, rail, fleuve.

HUB : plateforme désignant le point central d'un réseau de transport assurant par sa concentration un maximum de correspondances.

PLATEFORME : bâtiment dans lequel les marchandises sont stockées sur une durée de temps très limitée (moins de 24 heures) dans le cadre d'une opération de dégroupage/groupage. Les marchandises restant sur le quai dans l'attente de leur prise en charge.

TRANSPORT COMBINÉ : forme de transport intermodal de type « rail-route ».

VRAC : désigne des marchandises qui ne sont pas emballées ou arrimées. Le terme est particulièrement employé dans le domaine du transport, pour distinguer le transport des marchandises unitaires (sur palettes, en conteneurs, en boîtes...) des marchandises en vrac, comme le sable dans un camion-benne.



LES PÔLES ET FLUX LOGISTIQUES À L'ÉCHELLE DE L'EUROPE

La structure de la logistique française est organisée autour de deux corridors nationaux (le corridor oriental reliant le Benelux à l'Espagne par les vallées de la Moselle, de la Saône et du Rhône ; le corridor occidental part du Benelux et du Tunnel sous la Manche pour rejoindre Paris et se poursuit vers l'Espagne). Ils se branchent sur la dorsale européenne, axe économique et logistique majeur du continent. L'Aquitaine occupe une place stratégique dans les grands flux nord / sud et se situe sur le corridor Atlantique Eco Fret (n°4) du Réseau Trans Européen de Transport TE-T. Le pôle Béarn - Sud Landes - Pays Basque est un des nœuds de ce corridor avec Bordeaux. A ce titre, les territoires qui le composent subissent une pression s'intensifiant en termes de flux de transit. Si la Navarre et le Pays Basque espagnol sont naturellement tournés vers le corridor Atlantique, il s'agit aujourd'hui de construire des relations d'échange avec l'Aragon afin de capter une partie des flux Aragonais orientés à ce jour majoritairement vers Barcelone.



20 millions

de tonnes de marchandises ont transité par l'Aquitaine, de la péninsule ibérique au nord de l'Europe



38 %

d'augmentation du trafic de marchandises transitant par l'Aquitaine au cours des cinq dernières années contre 22 % côté Méditerranée



8 400

pois lourds en moyenne sont recensés quotidiennement au point frontière A63 Bariatou, contre 8 600 au point frontière A9 Le Boulou (Perpignan)

2 / BÉARN - SUD LANDES - PAYS BASQUE : DES TERRITOIRES CONCERNÉS PAR DES PROBLÉ- MATIQUES D'ORGANISATION DE LA LOGISTIQUE

Pour bénéficier d'un avantage comparatif dû à sa situation géographique, le Pôle Sud Aquitain : Béarn - Sud Landes - Pays Basque doit se connecter au corridor de fret européen. Pour ce faire, la position du territoire est amenée à évoluer en passant d'une gestion de flux de transit à la construction d'un hub logistique. Dans ce processus, il peut s'appuyer sur la mise en synergie des équipements et les potentiels de développement de grandes filières économiques (Chimie, Agriculture/Agroalimentaire, etc.) qui expriment dès aujourd'hui des besoins logistiques importants. Sans réponse à ces derniers, la croissance économique de ces secteurs, tant en termes d'activité que d'emplois, pourrait en pâtir.

UN TERRITOIRE DE TRANSIT SUR UN CORRIDOR EUROPÉEN

LE FLUX DE TRANSIT

La barrière pyrénéenne oriente le trafic de transit et d'échanges internationaux via les axes côtiers. Le point d'entrée Irun/Hendaye offre une position géostratégique à l'Aquitaine dans les échanges internationaux entre le sud et le nord de l'Europe.

LE CORRIDOR 4 EN CONSTRUCTION

A la périphérie des espaces logistiques européens, l'Aquitaine est un couloir de flux de transit amené à croître. Comme Bordeaux, le pôle Sud Aquitain est situé sur le corridor logistique Atlantique Eco Fret (n°4) du Réseau Trans-Européen de Transport en développement. L'intensification des flux de transit majoritairement routiers laisse craindre une saturation des réseaux et une perte d'attractivité territoriale. Le trafic de transit ne génère pas de retombées positives, les territoires locaux n'étant pas équipés ou pas suffisamment attractifs pour valoriser et fixer ces flux. Le report modal du trafic de transit vers du fret maritime ou ferroviaire est un enjeu important, les équipements



4

LE PÔLE BÉARN-LANDES- PAYS BASQUE EST SITUÉ SUR LE CORRIDOR LO- GISTIQUE ATLANTIQUE ÉCO FRET (N°4) DU RÉSEAU TRANS-EURO- PÉEN DE TRANSPORT EN DÉVELOPPEMENT

existents ou sont en projet (port, CEF, Luluque, etc.).

La mise en synergie des équipements, des plateformes logistiques, zones d'activités et autres espaces de stockage favoriserait le développement des entreprises et des activités liées à la logistique en tirant parti de ce positionnement géostratégique.

LE POSITIONNEMENT DES ESPAGNOLS

Il s'agit également de construire les complémentarités nécessaires avec les projets espagnols et de se positionner en interface avec les hubs logistiques de l'Euskadi, de la Navarre et de l'Aragon afin de capter localement, grâce à la performance logistique du territoire, un développement économique qui pourrait aisément être favorisé côté espagnol dès lors que les connexions aux réseaux ferroviaires européens seraient optimisées (Y basque/GPSO). En effet, les territoires frontaliers sont positionnés. Des centaines d'hectares sont disponibles ou programmés à Jundiz, Pasaia, Lezo et Arasur et la plateforme de Saragosse représente également un potentiel important. Si la Navarre cherche à se connecter à l'Arc atlantique et le corridor 4, l'Aragon s'oriente davantage vers la traversée centrale des Pyrénées et Barcelone. ■

DES BESOINS LOCAUX CROISSANTS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

DES BASSINS DE CONSOMMATION ET DE PRODUCTION EN DÉVELOPPEMENT

Les agglomérations des Pyrénées-Atlantiques, de Tarbes, des Landes et des territoires espagnols frontaliers constituent des bassins de vie et d'emplois importants (près d'un million d'habitants). Les activités de production et de consommation présentes engendrent des flux de marchandises et des problématiques de logistique à différentes échelles géographiques. Au regard de la répartition des populations et des entreprises (industrie, agriculture, commerce), des enjeux et des besoins potentiels sont identifiés notamment sur la conurbation littorale, le bassin de Lacq - Orthez, Pau et Tarbes.

Les évolutions et perspectives de croissance démographiques exprimées dans les SCoT vont accentuer les besoins logistiques en matière d'approvisionnement (consommation, construction, etc.). Les seuls SCoT palois et bayonnais prévoient près de 90 000 habitants supplémentaires à horizon 2025 / 2030. La logistique assure une fonction

organique de nos territoires indispensable à leur développement.

DES FILIÈRES TRÈS CONCERNÉES

Au niveau régional et local, 7 filières économiques structurantes sont plus particulièrement concernées par les problématiques d'organisation logistique avec un enjeu de compétitivité économique pour les entreprises et des spécificités et des besoins particuliers selon les filières. L'aéronautique et les géosciences ont des systèmes de production avec logistique dédiée, intégrant la contrainte de la multiplicité des références et s'appuyant sur un réseau de sous-traitants de rangs 1 et 2 dans un rayon de 200 km. L'agroalimentaire / céréales, granulats / matériaux, bois / papier, génèrent des marchandises en « vrac » et peu « conteneurisées ». Les réponses logistiques sont historiquement internalisées, le recours au fer progressivement abandonné au profit du mode routier (exigence de flexibilité). Ces filières ont des difficultés à mobiliser des plateformes de déchargement et

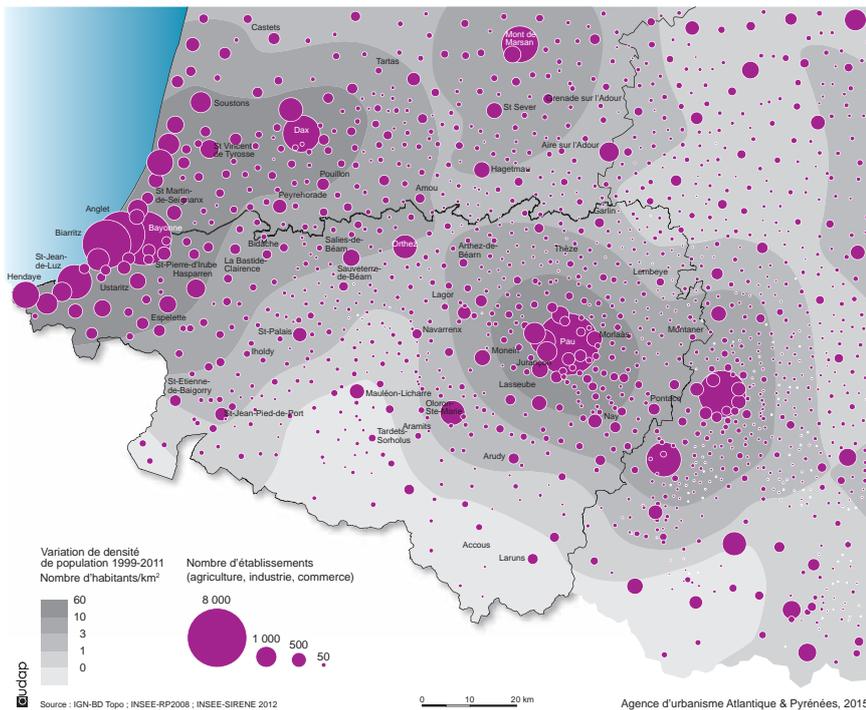
stockage au plus près des bassins de consommation.

Les filières santé/pharmacie mobilisent le fret aérien et recourent à la route. Elles s'appuient sur des logiques de « regroupage » via des entrepôts spécialisés.

La chimie est particulièrement structurée en matière de logistique et organisée notamment autour de la plateforme de Lacq. L'approvisionnement et le stockage de matières dangereuses restent des enjeux majeurs (pas d'offres de stockage...). Pour les filières déchets et recyclage, le développement de projets est tributaire des capacités de gestion en plateforme difficile à localiser près des sources de production. Globalement un des objectifs des entreprises de ces filières est de réduire les stocks afin de diminuer les coûts associés qui sont importants. Elles souhaitent travailler le plus possible en flux tendus, « flux roulants », renforçant le rôle majeur de la logistique et l'enjeu de structurer la filière à l'interface entre ceux qui produisent et ceux qui consomment. ■

LES ÉVOLUTIONS ET PERSPECTIVES DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUES EXPRI-MÉES DANS LES SCoT VONT ACCENTUER LES BESOINS DE LOGISTIQUE EN MATIÈRE D'APPROVISIONNEMENT (CONSOMMA-TION, CONSTRUCTION...).



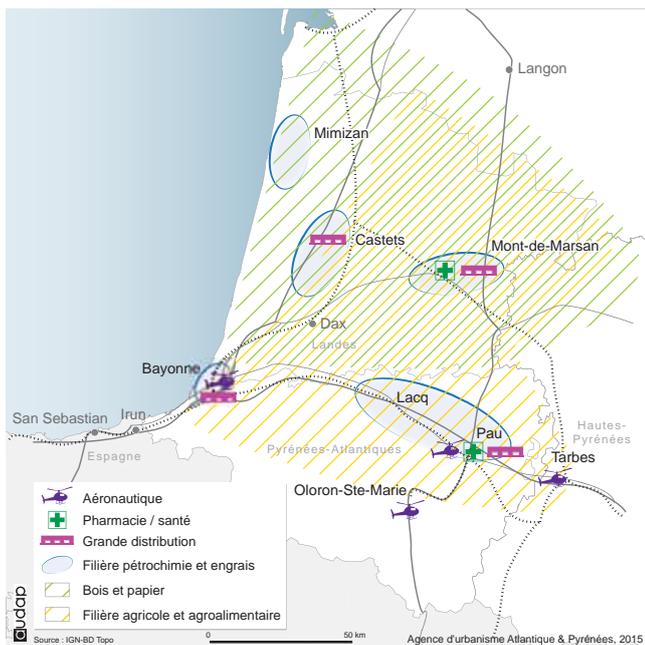


La population et l'emploi du territoire se structurent principalement dans les agglomérations et leur bassin de vie. Trois systèmes principaux apparaissent : le littoral basco-landais du sud Pays Basque au Grand Dax, le triptyque urbain des Vallées des Gaves qui associe Pau, Tarbes et Lourdes et l'Agglomération du Marsan avec son bassin de vie. Ces trois systèmes ont des tissus économiques différents. Le littoral est davantage tourné vers une économie présentielle (tourisme, retraités et fonction publique), le triptyque urbain des Vallées des Gaves a une structure plus équilibrée avec un poids de l'économie productive plus important et le Marsan est fortement tourné vers l'économie publique. Ces caractéristiques singulières des territoires interrogent la spécificité des besoins en matière de logistique.

DENSITÉ DE POPULATION ET LOCALISATION DES ÉTABLISSEMENTS

ZOOM

CONCENTRATION ET DIFFUSION DES FILIÈRES STRUCTURANTES



Cette carte synthétise de manière non-exhaustive la concentration et la diffusion des différentes filières présentes dans le pôle Sud Aquitain.

LE POIDS LOGISTIQUE DES MATIÈRES DANGEREUSES À LACQ

13 % des produits sortants soit 1,1 million de tonnes (53 % par la route, 47 % par le fer)

10 % des produits entrants soit 850 000 tonnes (55 % par la route, 45 % par le fer)

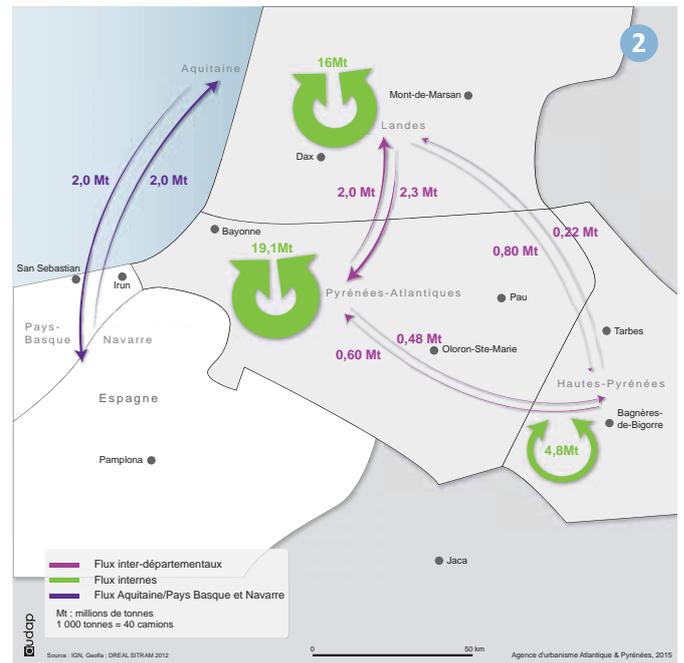
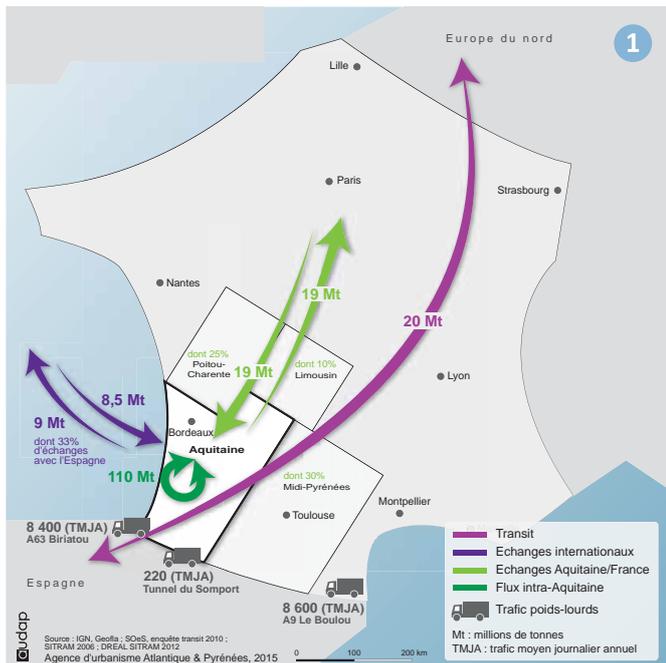


3 à 4 trains par semaine (120 000 T/an/Yara ; 30 000 T/an/Mourenx ; 600 000 T/an/Lacq ; Arkéma, Albengoa, TEPF...)*

*DDTM 64 - Etude sur les besoins logistiques des industriels du bassin de Lacq et des conditions de transport associées, juillet 2013



1 sur 2 Un industriel sur deux est embranché au réseau ferré



190 millions

de tonnes de marchandises ont été échangées ou ont transité en Aquitaine en 2012



99 %

des échanges intra-aquitains sont assurés par la route



33 millions

de tonnes de CO₂ émises par le transport routier de marchandises, soit 27 % environ des émissions de CO₂ du transport routier.



19 millions

de tonnes de marchandises ont été échangées dans le département des Pyrénées-Atlantiques en 2012

4,3 millions

de tonnes de marchandises ont été échangées entre les Pyrénées-Atlantiques et les Landes en 2012

- 1 L'Aquitaine : Un volume d'échanges internes surclassant le trafic de transit
- 2 Pôle Sud Aquitain : Béarn - Sud Landes - Pays Basque : Des échanges de marchandises majoritairement locaux

DES FLUX DE MARCHANDISES IMPORTANTS, MAJORITAIREMENT INTERNES ET ROUTIERS

LES ÉCHANGES D'ABORD INTERNES

Le trafic d'échanges est 5 fois supérieur à celui du transit soulignant un enjeu de report modal, y compris pour le fret local. La nature des marchandises échangées est uniquement appréhendée par le poids des chargements. De facto, les marchandises aux poids conséquents émergent, faussant la réalité de la circulation des produits.

A l'échelle des Pyrénées Atlantiques, les flux sont majoritairement locaux : 19 millions de tonnes (Mt) de marchandises sont échangées dans le département en 2012 et seulement 8 Mt avec les autres départements aquitains.

La Région et ses départements sont marqués par une logistique principalement endogène : distribution inter-régionale à régionale (Bordeaux) et distribution départementale à locale (autres pôles urbains secondaires aquitains). Les systèmes logistiques sont prioritairement organisés pour répondre à la demande du tissu économique local.

Pour autant, deux produits prédominent avec des enjeux de report modal certains :

- Les premiers produits exportés par l'Aquitaine sont issus de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Ils sont également au premier rang des échanges entre l'Aquitaine et le reste de la France et des flux intra-aquitains si l'on excepte les matériaux de construction/travaux publics. L'enjeu de report modal est d'autant plus avéré que l'agriculture acheminait auparavant les productions par fer et des Installations Terminales Embranchées (ITE). Il conviendrait de préserver ces équipements ainsi que les lignes ferroviaires capillaires auxquelles ils sont raccordés ;
- Les produits d'extraction (gra-



5

LE TRAFIC D'ÉCHANGES EST 5 FOIS SUPÉRIEUR À CELUI DU TRANSIT SOULIGNANT UN ENJEU DE REPORT MODAL Y COMPRIS POUR LE FRET LOCAL.

vier, sable...) et produits minéraux non métalliques (verre, ciment...) représentent plus de la moitié des volumes échangés en Aquitaine. Les flux sont locaux en raison de coûts de transports routiers élevés.

DES FLUX DE MARCHANDISES MAJORITAIREMENT ROUTIERS

Si l'on excepte le trafic international, où les volumes de marchandises transportés par le maritime et le routier sont équivalents, le fret routier est largement dominant pour les échanges nationaux et locaux : 92 % des échanges entre l'Aquitaine et le reste de la France sont assurés par la route, 99 % pour les échanges intra-aquitains.

Sur l'autoroute A 63, le trafic poids lourds représente 50 % du trafic total et se développe en continue, alimenté par des conditions réglementaires et fiscales à son avantage (transport international à bas coût, absence de fiscalité poids lourd sur réseau routier national français, etc.). Plusieurs facteurs concourent à l'utilisation massive de la route par les acteurs économiques :

- transport direct nécessitant une manutention limitée permettant

d'avoir des délais de transit les plus courts ;

- flexibilité que ne peuvent proposer les transports ferroviaire et maritime ;
- une progression constante de la qualité de service rendu par la route (respect des horaires, moins d'accidents...).

N'en demeure pas moins que des enjeux d'aménagement, d'environnement, de qualité de vie et de « rentabilité économique et sociale » subsistent au regard des équipements et infrastructures qui ont fait l'objet d'investissement publics importants (Port, CEF...).

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES MOINS POLLUANTES

La saturation progressive des infrastructures de transport et le caractère polluant du routier (1er secteur émetteur de gaz à effet de serre en France) incitent au développement de solutions alternatives.

Les transports ferroviaire et maritime présentent des avantages : ils sont peu polluants, en capacité de transporter de gros volumes avec des prix compétitifs. Ils pourraient supplanter le routier notamment sur les longues distances.

Les infrastructures de fret ferroviaire et maritime restent encore limitées et hétérogènes en France. Toutefois, les projets participant au report modal émergent, encouragés par le contexte législatif et des mesures incitatives. Sur ce dernier point, le pôle Sud Aquitain possède des atouts car il est particulièrement bien pourvu en équipements et services alternatifs (zone portuaire, plateforme multimodale du centre européen de fret, zone logistique d'Hendaye/Irun, plateforme embranchée de Lacq, offre ferroviaire...). ■

DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PERMETTANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

DE NOMBREUX ÉQUIPEMENTS EXISTANTS OU EN PROJET

Le Pôle Sud Aquitain dispose de nombreux équipements questionnant le rôle de chacun et leur mise en synergie.

Le port est un outil stratégique. Le schéma de développement de 2013 définit les orientations majeures de son organisation pour les années à venir et prône la structuration de son hinterland.

D'autres équipements majeurs ou en projet constituent des outils pour le transport de marchandises. Ils sont autant d'atouts pour un positionnement renforcé du territoire Aquitain : le CEF de Mouguerre (chantier de transport combiné rail-route), la plateforme d'Hendaye-Irun, la zone industria-lo-portuaire du port de Bayonne, Atlantisud / Dax, Agrolandes / Mont-de-Marsan, plateforme de Lacq, Laluque, Aéropolis. La perspective de connexion entre les

réseaux ferroviaires français et espagnols avec la suppression annoncée de la rupture de charge questionne l'évolution de la plateforme Hendaye-Irun.

A Lacq, la construction d'une plateforme de stockage de bois est en projet dans la perspective de la construction d'un cogénérateur.

Un projet de plateforme multimodale est prévu à Laluque. Un syndicat mixte a été constitué.

Les territoires frontaliers espagnols ont aussi des équipements et des potentiels importants dont l'attractivité serait renforcée par de meilleures connexions aux réseaux européens (Jundiz, Lezo, Arasur, plateforme de Saragosse...).

UNE OFFRE DE SERVICE DIVERSIFIÉE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

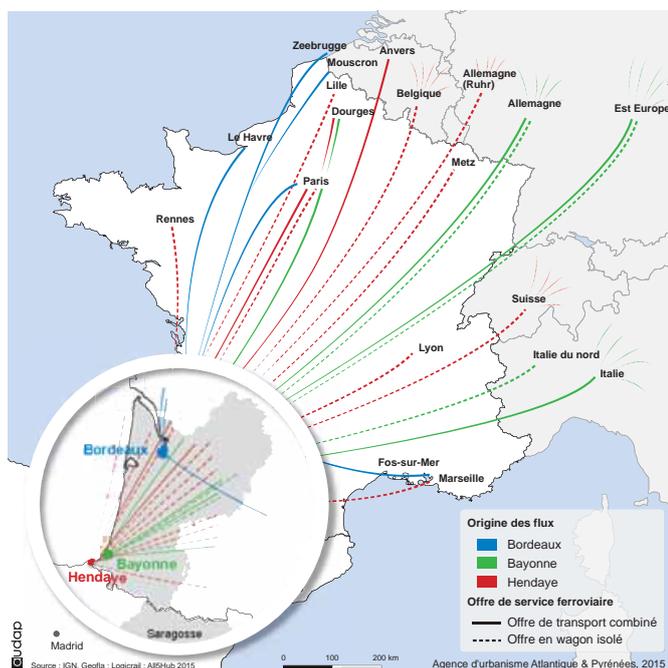
Malgré le faible usage qui en est fait par rapport à la route, l'offre de service pour réaliser du fret ferroviaire

est plus particulièrement présente sur le territoire Sud Aquitain. Celle-ci se caractérise aussi bien par une offre de transport combinée que de transport de wagons isolés sur des destinations nationales et européennes.

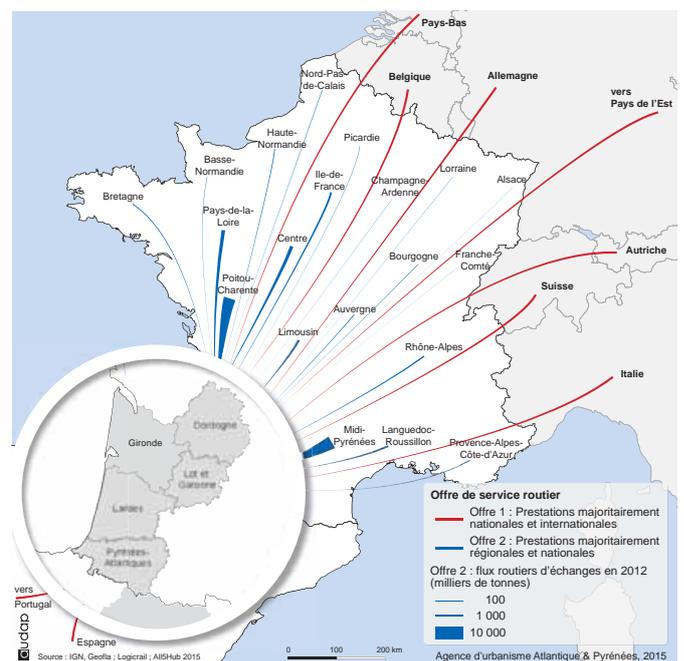
L'offre de service de transport routier est également présente. 274 établissements en Pays Basque et 202 en Béarn (source SIRENE 2012). Même si l'écotaxe est abandonnée, le transport de marchandises par la route connaît de nouvelles contraintes économiques (fin de la gratuité de l'A63, canalisation poids lourds vers l'A65 du fait de l'interdiction d'emprunter certaines routes départementales landaises...).

L'association All5Hub cherche à mettre en synergie la diversité des offres au service du développement des territoires et des entreprises. ■

Une réalité d'offres de services ferroviaires majoritairement concentrée dans le sud de l'Aquitaine

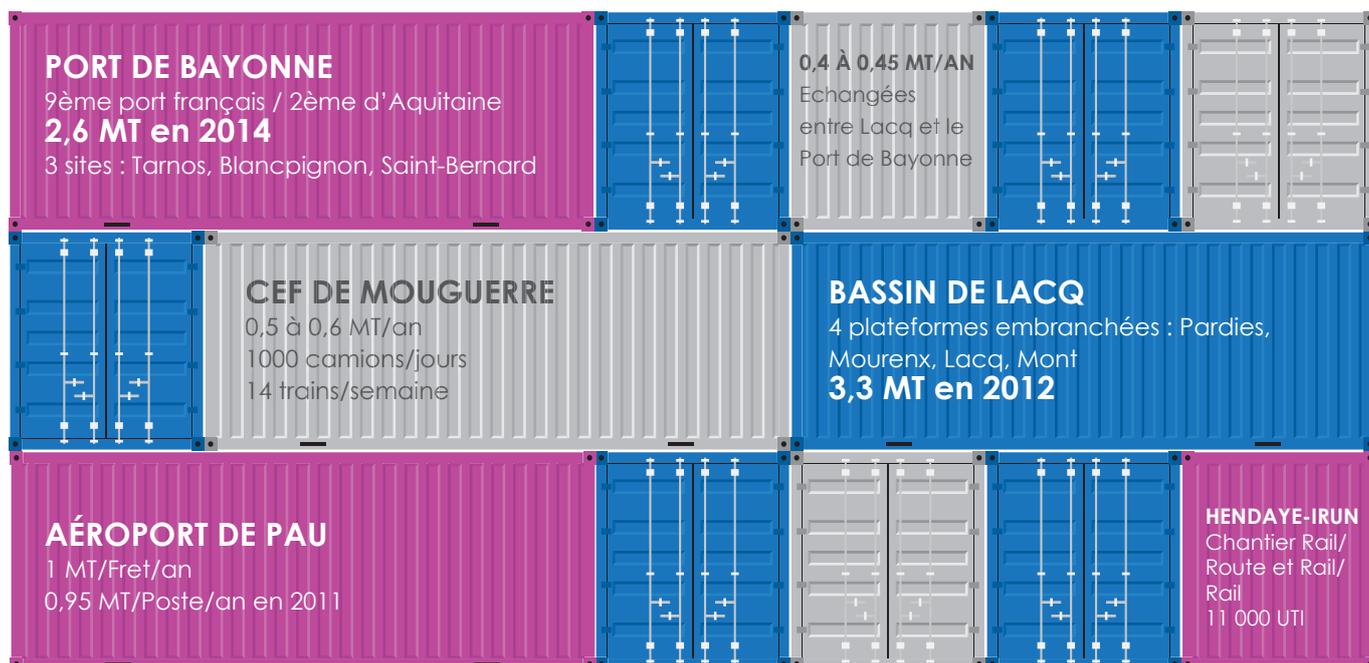
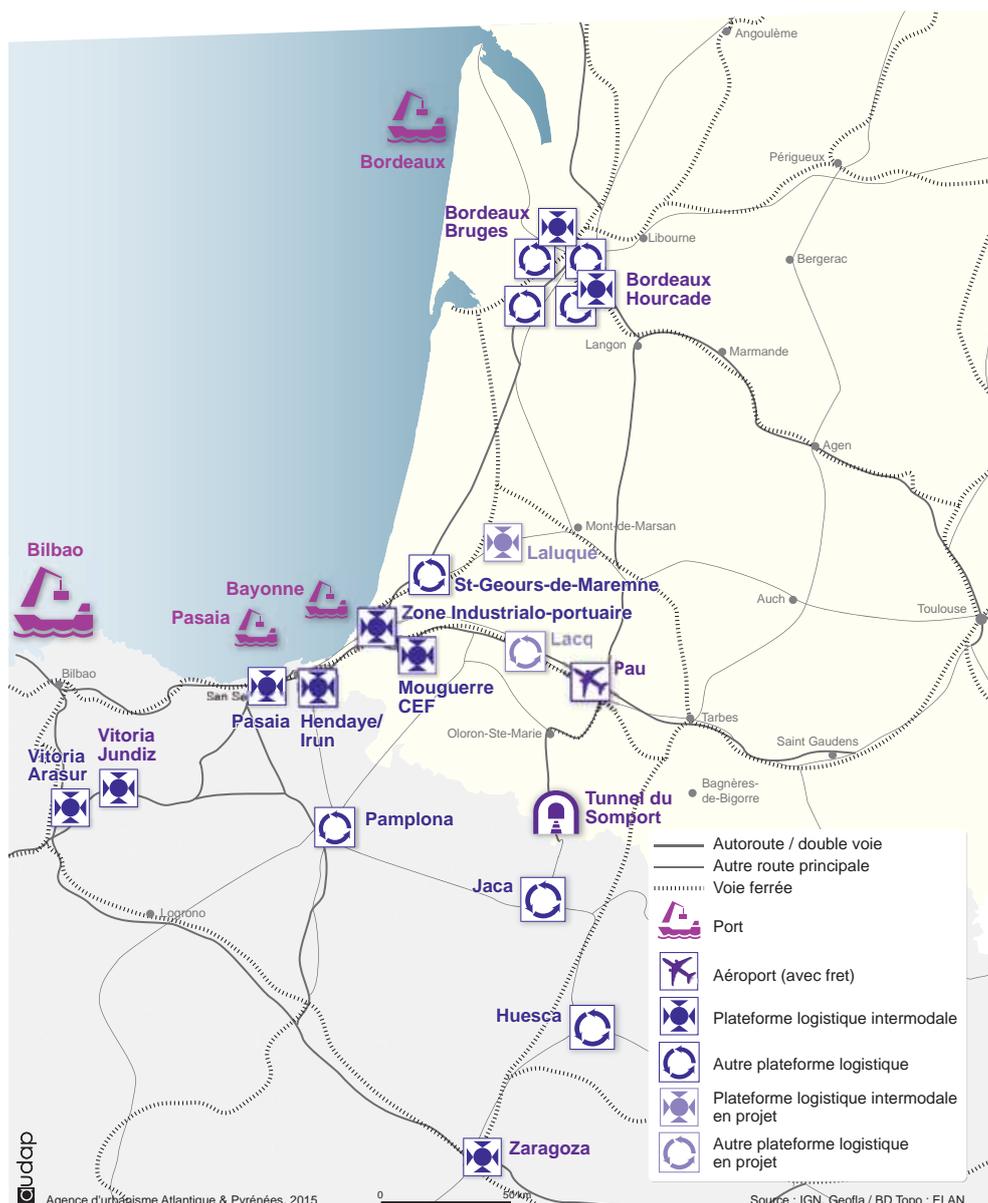


Offre de service «Routier» importante



DES ÉQUIPEMENTS DE DIMENSIONS RÉGIONALE, NATIONALE ET INTERNATIONALE

Le pôle Sud Aquitain dispose d'équipements logistiques puissants et de plateformes qui constituent d'importants sites générateurs de flux. Plusieurs de ces plateformes sont multimodales à l'image du port de Bayonne. Le CEF et la plateforme Hendaye/Irun disposent également des équipements nécessaires à l'organisation de transport combiné. Des projets sont en cours à Lalucq dans les Landes ainsi qu'à Lacq et Gurmençon en Béarn. Les quatre plateformes de Lacq sont toutes embranchées fer. La question se pose encore aujourd'hui de la mutualisation de stockage des matières dangereuses. Les territoires frontaliers espagnols ont aussi d'importants équipements tels les 1 000 ha de la plateforme de Saragosse, le port de Pasaia, Jundiz, Arasur, etc.

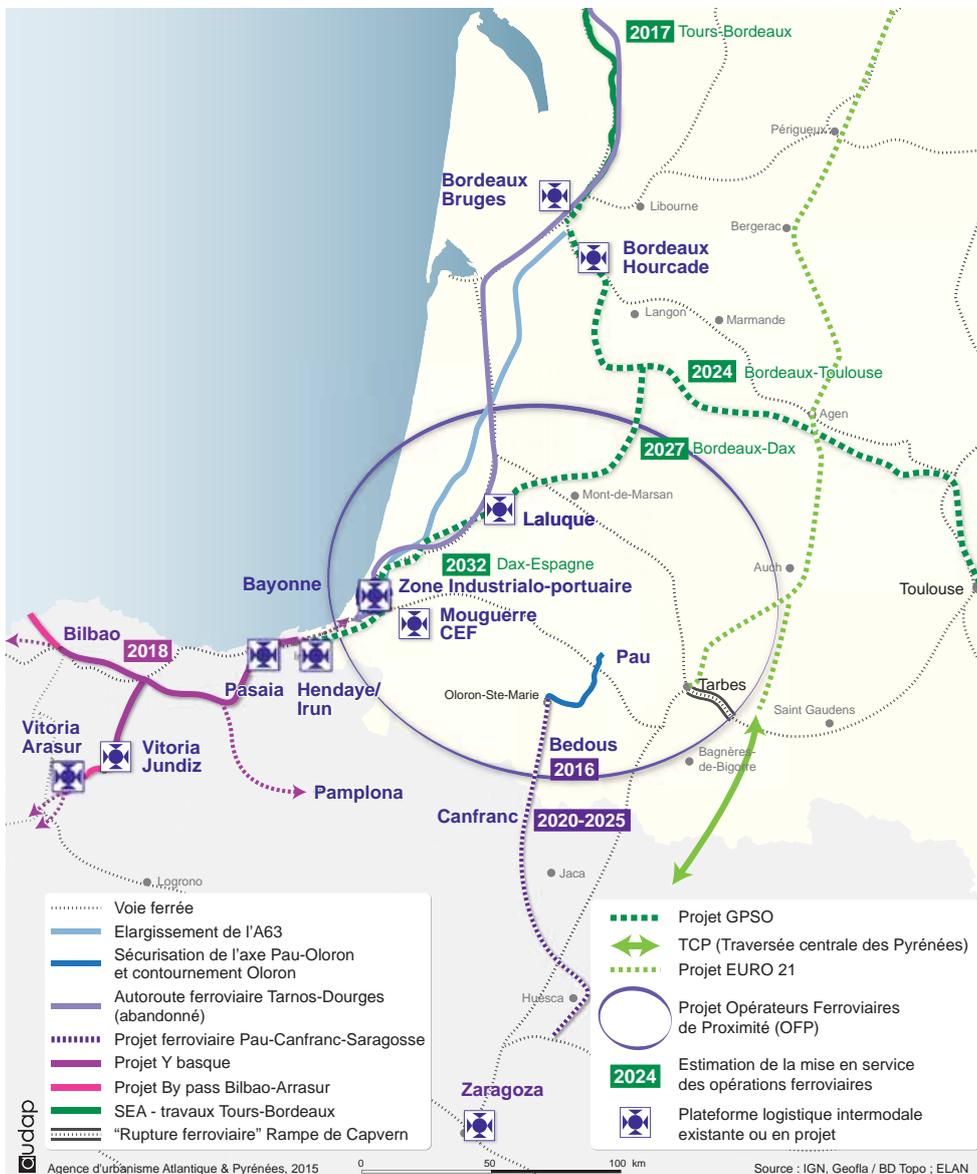


3 / DES PROJETS ALTERNATIFS AU TOUT ROUTIER POUR LES MARCHANDISES

Si de nombreux équipements permettent d'organiser un report de trafic de la route vers les transports maritimes et ferroviaires, notamment plusieurs projets d'infrastructures concernent le territoire Sud Aquitain tels GPSO, Pau/Canfranc, l'opérateur ferroviaire de proximité, l'interconnexion des réseaux ferrés France/Espagne, etc. L'enjeu porte sur le renforcement de l'utilisation de ces équipements multimodaux par les entreprises et acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit de coordonner les projets au service d'une stratégie de développement et d'aménagement durable du territoire Sud Aquitain. L'élaboration d'un schéma logistique peut répondre à cette attente.

DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

De nombreux projets d'infrastructures ferroviaires étaient envisagés pour favoriser le report modal de la route vers le train selon des temporalités différentes. Peu de projets restent effectifs. L'autoroute ferroviaire Dourges/Tarnos est abandonnée et le Grand Projet Sud-Ouest est remis en cause. Une partie de la ligne à partir de Dax était à usage mixte (marchandises/voyageurs) et se raccordait au Y Basque. A contrario, la ligne Pau/Canfranc fait l'objet d'investissements importants (110 millions d'euros) pour sa réouverture. L'interconnexion des réseaux ferroviaires existants Hendaye/Irun est programmée. Quelles que soient les perspectives d'avenir des grands projets ferroviaires, le réseau actuel littoral reste un support majeur pour le transport de marchandises.





LES PROJETS FERROVIAIRES : GPSO, LIGNE PAU-CANFRANC...

A l'échelle des Pyrénées, le projet de reprise des circulations ferroviaires entre Pau - Canfranc et Saragosse (projet européen Canfraneus) à l'horizon 2020 est affiché comme un complément non négligeable pour la perméabilité des échanges du fret ferré transfrontalier. L'axe ferré fermé depuis 1970 reste stratégique. Il peut en effet relier le port de Valence à la verticale de Bordeaux depuis l'Aragon (1 million d'habitants) et Saragosse. Relier la 5^{ème} agglomération espagnole est l'opportunité de desservir la plus grande plateforme logistique européenne (Saragosse Plaza - 1 300 ha) depuis Pau. Cette régénération de ligne de montagne entre la façade méditerranéenne, le bassin économique de Saragosse, le Béarn et le reste de la France pourrait atteindre un premier objectif de trafic fret de 1,5 million/t/an. Une première phase de travaux est en cours entre Oloron et Bedous en vallée d'Aspe.

Par ailleurs, la valorisation de la ligne ferrée existante du corridor atlantique (corridor européen eco fret 4), véritable axe stratégique reliant la péninsule ibérique à la façade atlantique française et à l'Europe du Nord, est un enjeu majeur. La capacité d'utilisation (nombre de sillons disponibles) de la ligne littorale française offre des marges de manœuvre pour le développement du trafic fret. En outre, le projet à plus long terme de prolongement de la ligne européenne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (GPSO) entre Paris-Bordeaux-Madrid apporterait de nouvelles réponses à la saturation de la ligne existante pour l'ensemble des trafics.

Le développement du report modal des marchandises de la route vers le fer est un objectif affiché. Le projet «Basque Country Logistic» vise à valoriser le rôle du ferroviaire

* <http://www.transfermuga.eu/fr/category/plus/le-projet/>

RELIER LA 5^{ÈME} AGGLOMÉRATION ESPAGNOLE EST L'OPPORTUNITÉ DE DESSERVIR LA PLUS GRANDE PLATEFORME LOGISTIQUE EUROPÉENNE (SARAGOSSE PLAZA - 1 300 HA) DEPUIS PAU.

en renforçant l'articulation entre plateformes logistiques au réseau ferré. Si le projet d'autoroute ferroviaire Tarnos-Dourges avec convois réguliers sur rail de camions a été récemment abandonné côté français (objectif 85 000 camions/an sur rail), il reste examiné côté basque espagnol (site de Vitoria Jundiz).

La grande vitesse serait une opportunité appelée à bouleverser le transport. Elle déplace les enjeux de logistique et de multi-modalité à Vitoria sur la plateforme de Jundiz qui assure déjà une fonction de distribution de marchandises au niveau européen. Depuis Vitoria la connexion avec Bilbao et Madrid serait facilitée. La réalisation du Y basque, infrastructure mixte fret/voyageurs reliera les 3 métropoles basques et leur hinterland industriel (Bilbao, Vitoria, San Sebastian) à la France et à Madrid. Il combinera grande vitesse voyageurs (250km/h) et convois fret logistiques plus performants (120km/h) d'ici 2020. ■



LE FRET FERROVIAIRE FRANCO/IBÉRIQUE, VERS LA FIN DE LA RUPTURE DE CHARGE

La mise au standard international de la voie littorale basque sud (San Sebastian / Irun) permettra de connecter les réseaux français et ibérique à partir de 2018. Pour ce faire, la pose d'un troisième rail sur l'infrastructure existante est prévue. Les équipements logistiques espagnols seraient ainsi directement raccordés sans rupture de charge. Néanmoins, si la pose d'un troisième rail facilite ce déplacement de la rupture de charge de Tarnos vers Vitoria/Jundiz, elle n'est pas suffisante pour assurer l'interopérabilité des voies. Il convient de régler des problèmes de compatibilité électrique des matériels roulants et de signalisation. Il existe également des problèmes de gabarits et de passage de deux tunnels près de San Sébastian. ■

SI LA POSE D'UN TROISIÈME RAIL FACILITE CE DÉPLACEMENT DE LA RUPTURE DE CHARGE DE TARNOS VERS VITORIA/JUNDIZ, ELLE N'EST PAS SUFFISANTE POUR ASSURER L'INTEROPÉRABILITÉ DES VOIES.

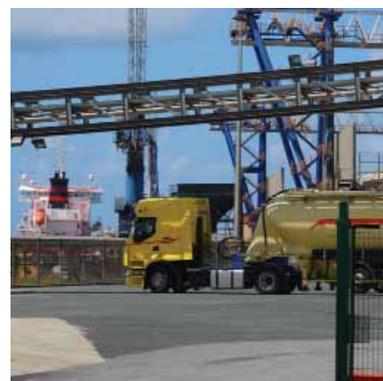
85 % des marchandises transportées dans le monde le sont par voie maritime, 70 % des marchandises transportées par voies maritimes le sont par containers et 65 % des containers qui partent et arrivent d'Aquitaine viennent d'autres ports que les ports aquitains.

Le projet d'ouverture d'une ligne régulière feeder Bayonne - Le Havre pour le transport de containers sur le port de Bayonne permet aux industriels aquitains et espagnols de gérer les flux containérisés entre la région Aquitaine et le monde entier via un port Hub du nord de l'Europe. L'ouverture d'une ligne feeder est considérée comme un outil stratégique d'aménagement et de promotion du territoire, permettant d'améliorer sensiblement la performance logistique des industriels aquitains. La logistique feeder constitue également une composante essentielle de la politique de report modal souhaitée par la Région Aquitaine et la CCI Bayonne Pays Basque, avec des retombées importantes en faveur de l'environnement et l'amélioration de la sécurité des transports.

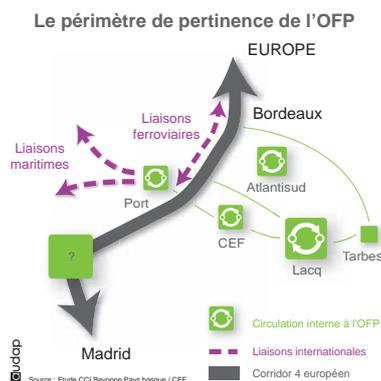
La mise en place de lignes régulières telles que celle-ci permet au port de Bayonne de proposer ses services à une multitude de clients de son hinterland et d'un périmètre élargi pouvant s'étendre jusqu'à Toulouse et du côté espagnol en Navarre et Guipúzcoa.

Le potentiel de développement est donc significatif pour l'activité du port et résulte d'un travail (étude, faisabilité et modalités de mise en service) en étroite collaboration entre le service commercial de la CCI en charge du port et l'ensemble des industriels régionaux.

Cette ouverture sur l'international, via un port hub, est une opportunité réelle de décrocher de nouveaux marchés pour les entreprises et de s'inscrire dans une démarche bien réelle de préservation de l'environnement avec la perspective de réduire le trafic routier de près de 40 000 camions par an. ■



PORT DE BAYONNE : VERS LA STRUCTURATION D'UNE FILIÈRE CONTENEURS ?



PROJET OPF : UNE MASSIFICATION DES FLUX LOCAUX POUR UN TRANSPORT LONGUE DIS- TANCE PLUS DURABLE

La compétitivité des entreprises locales repose pour partie sur la qualité d'accès à une logistique performante. Ainsi, la CCI de Bayonne Pays Basque, en lien avec les acteurs du territoire et dans le cadre d'un protocole d'accord avec les CCI de Pau, Tarbes et Mont-de-Marsan étudie les conditions de la mise en place d'un OPF (Opérateur Ferroviaire de Proximité Sud Aquitain dans l'hinterland du port.

Ce projet a pour objectif de mutualiser les flux de marchandises et de créer/organiser des convois ferroviaires reliant les entreprises locales aux différents hubs régionaux (ports, centres de fret). De là, les marchandises sont prises en charge par des opérateurs de longue distance (ferroviaires, maritimes et routiers).

La création d'un opérateur ferroviaire de proximité permettrait de renforcer l'accès des entreprises locales à une logistique performante tout en promouvant le report modal et l'attractivité économique du

territoire, du port et de l'ensemble du bassin d'emploi.

La mise en place d'un opérateur ferroviaire doit s'accompagner de politiques volontaristes publiques et privées afin de maintenir les réseaux ferroviaires et les installations terminales embranchées des entreprises notamment de grandes filières (agriculture/agroalimentaire, bois, chimie...). L'ensemble des équipements embranchés fer ont un rôle important dans l'organisation de ces flux : le port de Bayonne dont tous les quais sont raccordés (5^{ème} port en France pour les volumes acheminés par voies ferrées, 15 % des 2,6 millions de tonnes traitées) ; le Centre européen de Fret de Mouguerre, les plateformes de Lacq/Artix... ■

LA CRÉATION D'UN OPÉRATEUR FERROVIAIRE DE PROXIMITÉ PERMETTRAIT DE RENFORCER L'ACCÈS DES ENTREPRISES LOCALES À UNE LOGISTIQUE PERFORMANTE TOUT EN PROMOUVANT LE REPORT MODAL ET L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE, DU PORT ET DE L'ENSEMBLE DU BASSIN D'EMPLOI.



VALORISER LES ÉQUIPEMENTS MULTIMODAUX EXISTANTS

tout en les intégrant sur leur site d'implantation (accessibilité, interface urbaine, gestion des risques et pollution, etc.)



CRÉER UNE GOUVERNANCE DE LA LOGISTIQUE

en mettant en dialogue les acteurs publics et privés à l'échelle du pôle Sud Aquitain

STRUCTURER ET LA LOGISTIQUE SUD AQ

Le principal enjeu porte sur la logistique ancrée sur le corridor de développement économique local
mailler les sites logistiques et
cadre de l'élaboration d'un s

Le second enjeu passe par l'aménagement durable
tion optimisée des
transports

ORGANISER LE PÔLE LOGISTIQUE LOCAL

la construction d'un Hub local de fret européen au profit d'un territoire local. Il s'agit d'organiser et de développer l'activité notamment dans le cadre du schéma directeur logistique local

le territoire par un développement et un renforcement des axes du territoire par une gestion des flux et l'organisation des infrastructures de marchandises



METTRE EN PLACE UN CLUSTER LOGISTIQUE

en s'appuyant sur les structures existantes présentes en termes d'animation (All5Hub, Cliper, CCI, Syndicats, etc.)



DÉVELOPPER LE REPORT MODAL

sur le port, les plateformes multimodales, la préservation des connexions ferroviaires des entreprises, tout en organisant l'accessibilité urbaine

Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées

Petite Caserne
2 allée des Platanes
BP 628
64106 Bayonne Cedex
Tél. 05.59.46.50.10

--

4 rue Henri IV
Porte J
64000 Pau
Tél. 05.33.64.00.30

www.audap.org



Les membres de droit de l'Agence d'urbanisme Atlantique & Pyrénées