

# « La LGV PACA et les transports de marchandises » Réunion thématique à Saint-Raphaël le 14 avril 2005

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>1<sup>ère</sup> partie - Le trafic de transit</b>	<b>3</b>
<i><u>Les réponses du projet à la question du transit</u></i>	3
<i><u>La persistance importante du trafic routier</u></i>	5
<i><u>Le projet Lyon Turin détourne-t-il le trafic de transit de la région PACA ?</u></i>	6
<i><u>Fret maritime, cabotage et autoroute de la mer</u></i>	14
<i><u>Faut-il prévoir un projet mixte fret/voyageurs, plutôt qu'un projet uniquement dédié aux voyageurs ?</u></i>	17
<b>2<sup>ème</sup> partie - La desserte fret de la région</b>	<b>32</b>

## **Introduction**

**Olivier KLEIN**  
**Commission particulière du débat public**

Aujourd'hui, c'est une réunion thématique sur les questions de fret : les enjeux fret de ce projet LGV PACA, un projet voyageurs avec des enjeux fret. C'est ce que nous allons traiter aujourd'hui.

Je voudrais commencer par vous rappeler quelques règles. Je ne vais pas refaire un long exposé. La plupart d'entre vous est maintenant familier des règles du débat public. Je voudrais simplement rappeler deux points : tout d'abord, le principe d'indépendance et de neutralité qui vise l'action de la Commission du Débat Public qui organise ce débat ; ensuite, souligner la nécessité d'une écoute réciproque et d'une argumentation pour que le débat avance, qu'il apporte des éléments d'éclairage à chacun.

Deux raisons expliquent que nous organisons une réunion sur le thème des transports marchandises alors que le projet est *a priori* un projet uniquement voyageurs :

- la première raison, c'est que le débat, ce que nous entendons dire dans la région, nous a montré que cette question des transports marchandises est présente : elle est présente d'une part à travers tout un tas de questions qui se posent en termes de qualité de desserte de la région, et d'autre part sous une forme complètement différente, à partir des questions de nuisances, en particulier des trains de marchandises et de camions sur les autoroutes ;
- la deuxième raison est que le dossier du maître d'ouvrage aborde ces questions en disant que le projet Lyon/Turin viendra compléter ce projet de LGV PACA pour résoudre une partie des programmes de la région.

Cette soirée est organisée en deux parties. Une première partie est plutôt consacrée aux questions de trafic de transit qui traverse la région, et une seconde partie plutôt consacrée aux dessertes de la région.

Dans chacune de ces parties, il y a la même structure. Une série d'exposés est suivie d'un temps de débat assez conséquent pour que chacun puisse s'exprimer, poser ses questions, donner son avis. Cette séquence de débat donne aussi la parole aux membres de la table ronde qui sont là pour poser leurs questions, et apporter leurs éléments de réponse.

Evidemment, c'est une réunion thématique. Le thème est le transport de marchandises. Il y a eu un certain nombre de réunions thématiques sur le foncier, l'environnement. Il y en a encore une à Toulon lundi prochain. Il y a eu des réunions sur les TER. Il y aura des réunions de proximité pour parler des enjeux locaux. Je vous demande de réserver toutes vos interventions qui concernent ces autres thèmes à ces autres réunions, et de concentrer ici vos questions sur la thématique d'aujourd'hui, les transports de marchandises.

Dernier point, je demanderai aux différents intervenants, aux différents interpellateurs, aux différentes personnes qui vont poser des questions ou donner des avis, d'être concis, de présenter des arguments, et de ne pas oublier que quatre heures de réunion, c'est long. Veuillez à ce que chacun essaye de maintenir l'attention des autres.

Avant de commencer par le premier exposé de RFF qui va donner son point de vue sur la première question du transit, je voudrais que Monsieur Ginesta dise quelques mots.

### **Georges GINESTA, député-maire de Saint-Raphaël**

Je voudrais remercier Monsieur Gyssels qui est chef de projet, l'ensemble des intervenants qui ont fait le choix de venir débattre à Saint Raphaël. J'y suis très sensible. Vous êtes les bienvenus. Je remercie également les personnes présentes ici dans l'assemblée. Chacun fera, bien évidemment, connaître très largement son opinion puisque comme cela a été dit par Monsieur Klein, il s'agit d'un débat. Si nous étions tous d'accord sur tout, il n'y aurait pas débat. Il faut bien qu'il y ait des personnes d'un avis différent pour qu'il y ait un véritable débat. Je remercie tous les intervenants qui vont nous éclairer sur ce projet de ligne. C'est une chose très importante pour les prochaines années pour notre région dans son ensemble. Je crois que personne ne peut se soustraire à l'importance des décisions qui vont être prises.

### **Olivier KLEIN**

La première partie est sur la question des trafics du transit avec un exposé de cinq minutes de Monsieur Philippe Ayoun, RFF, et ensuite, une série d'exposés :

- Monsieur Alain Bonnafous, du Laboratoire d'économie des transports ;
- Monsieur Lionel Perrollaz, d'une société qui s'appelle Lyon Turin Ferroviaire, nous expliquera si le projet détourne effectivement le trafic routier de transit de la région PACA ;
- Monsieur Alberto Cappato, qui vient de Gênes, sur les questions de fret maritime, de cabotage, d'autoroute de la mer ;
- et enfin Monsieur Jacques Molinari, sur la question « faut-il prévoir un projet mixte fret/voyageurs, plutôt qu'un projet uniquement dédié aux voyageurs ? ».

## 1<sup>ère</sup> partie - Le trafic de transit

### Les réponses du projet à la question du transit

**Philippe AYOUN, Directeur stratégie et développement, RFF**

Merci Monsieur le Maire, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs. Je vais introduire cette journée avec la question du trafic du transit. C'est une question évidemment sensible parce que c'est le trafic qui traverse la région PACA. En l'occurrence, il va de l'Italie ou vers l'est de la région PACA sans la concerner directement.

Le trafic du transit est effectivement une préoccupation essentiellement parce que c'est un trafic routier important, et aussi parce que ce trafic routier est appelé à croître. Enfin, nous essaierons dans cet exposé, de donner les perspectives pour la principale préoccupation de ce sujet : comment limiter la croissance du trafic routier ?

Sans exposer en détail cette carte un petit peu compliquée, son objet est surtout de dire que le trafic de transit ne représente qu'une partie du trafic de marchandises vu par la région : 184 millions de tonnes de trafic de marchandises vu par la région, tout confondu (trafic intérieur, trafic échange, trafic de transit). Dans cette masse, seulement 30 millions de tonnes sont du trafic de transit. Dans ces 30 millions de tonnes, la moitié est acheminée par voie maritime.

L'élément le plus marquant que vous connaissez tous, bien sûr, c'est l'évolution rapide du transport routier. Nous le voyons sur cette carte. La courbe en rouge qui croît rapidement est le trafic routier. Cependant, la courbe en vert en dessous qui représente à peu près 5 % du total du trafic routier est le trafic ferroviaire. Peut-être un chiffre à retenir : environ 3500 poids lourds par jour à la frontière à Vintimille. Ce sont les chiffres de 2001. La prévision est difficile. En général, nous considérons que le trafic de transit en tonnes devrait doubler, un petit peu moins en camion. Mais nous pouvons envisager si rien n'est fait, un trafic de 6 000 poids lourds par jour à l'horizon 2020.

Quel (*inaudible*) pour les autres modes ?

Il faut bien voir que le chemin de fer, du moins dans sa composante littorale, a un rôle mineur dans le trafic de transit. Aujourd'hui, moins de 10 trains par jour passent par Vintimille et acheminent un peu moins d'un million de tonnes. L'essentiel de ce trafic est du trafic émis par la région de Fos et Marseille vers l'Italie. Le transit proprement dit de la région PACA ne représente qu'une très faible part de ce trafic, environ 200 000 tonnes.

Quelles sont les raisons de ce phénomène ? Il y en a essentiellement deux.

- **la faiblesse du réseau espagnol puisque l'essentiel de ce trafic est du trafic émis par l'Espagne allant vers l'Italie**  
Actuellement, le réseau espagnol n'est pas bien outillé pour le fret ferroviaire, en attendant l'ouverture de la ligne nouvelle Perpignan/Barcelone.

- **un itinéraire privilégié pour le fer, qui est l'itinéraire par Modane**

Pourquoi ? Parce que les anciens flux émis par l'Espagne vers l'Europe, c'est le nord-est de l'Italie, le Piémont, la Lombardie, qui trouvent un itinéraire bien plus efficace et bien plus performant *via* Modane. 90 % du trafic du transit ferroviaire passe par Modane.

Autre élément, c'est le fait que notamment entre l'Espagne et l'Italie, c'est plus court de passer par la mer. C'est un des flux sur lesquels le cabotage maritime est particulièrement performant. Déjà aujourd'hui, la moitié des flux utilisent le cabotage maritime. Le cabotage maritime – nous en parlerons tout à l'heure plus en détail – est plus compétitif sur les longues distance. Aujourd'hui sont recensés 15 à 20 allers et retours par semaine de service régulier de cabotage maritime avec de réelles perspectives de développement.

Pour conclure, je vais donner deux ou trois perspectives sur ce que nous pouvons envisager pour limiter la croissance des poids lourds. Peut-être par exemple, au lieu d'aller de façon inéluctable vers 6 000 ou 7 000 poids lourds par jour, limitons-nous peut-être au trafic actuel de l'ordre de 3000.

Premièrement, il faudrait continuer à renforcer le cabotage maritime. Il y a de réelles ambitions dans ce domaine-là. Le cabotage maritime avec des aides incitatives, accompagnées peut-être d'une politique des transports visant à limiter le trafic routier, pourrait continuer à trouver toute sa place. Nous estimons que les deux tiers du supplément du trafic de transit pourraient être acheminés par la voie maritime.

L'autre piste à regarder est le rôle que peut avoir le transport ferroviaire. Son atout est la qualité de l'itinéraire par Modane. Aujourd'hui, c'est déjà un itinéraire privilégié qui va bien vers les gros marchés de l'Italie (le Piémont, la Lombardie). A court et moyen terme, il faut le rappeler, cet itinéraire va encore voir sa qualité s'améliorer puisqu'il est notamment prévu des travaux de mise au gabarit du tunnel de Fréjus. Cela permettra des services d'autoroute ferroviaire réguliers au-delà de l'expérimentation actuelle. A plus long terme, Monsieur Perrollaz vous en parlera, le projet Lyon/Turin va encore sensiblement en augmenter les capacités.

Pour conclure, ce qui est évident puisque nous parlons ici de la LGV PACA, quel est le rôle de LGV PACA ?

Pour aller droit au but, la LGV PACA a un rôle extrêmement limité étant donné la nature des flux pour ce qui concerne strictement le trafic de transit. En revanche, en libérant de la capacité sur la ligne classique, la LGV PACA a d'autres intérêts, un intérêt pour le TER – nous en avons beaucoup parlé au cours de ces débats – et nous en parlerons sûrement tout à l'heure pour les trains de proximité.

Pour ce qui concerne le trafic de transit, ce sera ma conclusion, deux pistes principales : le développement du cabotage maritime et le développement de l'axe privilégié par Modane. Merci.

## **Olivier KLEIN**

Merci. Merci pour les délais respectés. Je vous propose de passer aux exposés. Avant les exposés sur les solutions évoquées, Lyon/Turin et le cabotage maritime, je vous propose d'avoir un exposé sur la persistance d'un trafic routier important. Pourquoi les marchandises prennent-elles les camions ?

## **La persistance importante du trafic routier**

**Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'économie des transports**

(*Début intervention inaudible*) tout le monde a dans sa tête quelques explications qui sont souvent bonnes. De surcroît, on me demande de démontrer que tout cela pourrait correspondre à des tendances relativement lourdes. Je vais illustrer ces tendances lourdes en interrogeant un tout petit peu l'histoire. Je tiens beaucoup à montrer l'évolution des parts de marché des trois modes de transport terrestre depuis l'arrivée du chemin de fer, c'est-à-dire depuis 1841 (courbe violette : la part de marché du fret ferroviaire, la courbe jaune : la part du routier et la courbe bleue : la part du fluvial).

Vous voyez qu'en un siècle et demi, il s'est passé des choses. Ces choses-là, quand nous regardons de près ce qu'ont été les mécanismes du marché, s'expliquent assez bien. Elles s'expliquent tellement bien qu'il n'est pas très difficile de les mettre en adéquation. Aujourd'hui, nous pouvons, avec un petit modèle tout simple, les restituer à 98 %.

Ce qui se passe, c'est que pour le fret, il y a une logique de marché. Il y a toujours eu une logique de marché. Les forces du marché ont toujours été supérieures aux forces du règlement. Ce sont les chargeurs qui choisissent d'utiliser telle ou telle méthode de transport, en fonction du prix et de la vitesse. Dans la vitesse, il faudrait mettre évidemment aussi la qualité de service, la fiabilité, etc. Cela est très largement déterminé naturellement par ce qu'offrent les différents réseaux (fluvial, routier, ferroviaire), et cela peut naturellement intervenir à différents niveaux. Les responsables publics offrent cela en nombre limité de manettes : le système de financement, le système de tarification. Bien entendu, il y a la réglementation qui aura aussi un effet considérable sur les prix et aussi sur les vitesses, par exemple sur les vitesses routières. Il y a également une manette avec le choix des investissements. Il est éclairé par quelque chose qui compte beaucoup, moins connu au niveau du grand public, mais qui pèse sur le choix des investissements. Ce sont les méthodes d'évaluation. Quand nous bouclons tout cela, le choix des investissements, c'est ce qui va assurer le développement du réseau.

La montée du ferroviaire est passée de 0 % à, à peu près, 78 à 80 % de parts de marché en deux générations. Elle s'est accompagnée d'un développement de réseau considérable. Par exemple, nous avons inauguré plus de 1 000 kilomètres de lignes nouvelles de chemin de fer par an, c'est-à-dire à peu près autant que ce que nous avons, nous, inauguré en 20 ans en lignes nouvelles de train à grande vitesse. C'est dire ce qu'a été cette époque-là.

Si nous interrogeons le passé, et si nous essayons de projeter tout cela sur l'avenir, je vais vous montrer quelques petits résultats, en faisant quelques hypothèses banales sur ce que seront les évolutions relatives des prix de la route et des prix du rail, et puis également sur les investissements nouveaux en matière autoroutière sur la croissance. A l'horizon 2020, cela nous donne quelque chose qui est comme cela. Ce que vous voyez en gras sur le trafic, c'est ce qui a été effectivement observé. Ce qui est en très fin, c'est ce qui est reconstitué. Et la courbe du haut c'est le trafic total. La courbe en rouge, c'est le trafic routier. La courbe en vert, c'est le trafic ferroviaire. Je vous signale que nous sommes aujourd'hui en plein sur les trajectoires. Nous sommes sur les trajectoires des moins de 1 % d'écart par rapport à ce qui a été calculé sur les bastions de maintenant de 5 ou 6 ans d'âge. En parts de marché, voilà ce que cela donne. Voilà ce qu'a été sur cet axe, les (*inaudible*) de la part du routier qui a croisé le ferroviaire il y a bien longtemps. L'avenir, est-ce cela ?

Si nous jetons un regard – je vais être très rapide, je vais balancer les diapos un peu à la mitraille – sur ce qui se passe autour de nous sur l'Hexagone, nous nous apercevons aujourd'hui qu'il y a malgré tout des opérateurs (HUPAC, TRW, TFG, ERS) qui irriguent le territoire européen de navettes qui sont des navettes fret conteneur issues des ports. Sur ces cartes, vous avez vu, très peu de destinations sont françaises. Ce sont des navettes qui ont des dessertes quotidiennes. Les opérateurs qui montent ces consortiums entendent proposer des (*inaudible*) qui sont des prix concurrentiels par rapport à la route. Dans ces consortiums, les participants qui investissent n'y vont pas pour perdre de l'argent. C'est-à-dire qu'ils y vont avec des temps d'affaire, avec des *business plan*. Ils vont gagner de l'argent, ils vont en tirer des parts de marché. Si je reviens sur ces cartes, vous verrez que l'hexagone est légèrement en dehors du coup. Mais si un jour il se trouve dans le coup, ne serait-ce que parce que notre opérateur historique national viendrait à s'y placer – après tout, pourquoi pas ? – à ce moment, nous ferions d'autres hypothèses. Par exemple, nous pourrions faire l'hypothèse que le rail est capable de gagner 1,5 % des parts de prix chaque année par rapport à la route. Cela veut dire des gains de productivité tout à fait considérables. A ce moment-là, nous avons des choses un peu différentes de ce que je vous ai montré. C'est-à-dire qu'il y a une reconquête des parts de marché par le rail. En termes de trafics totaux, le trafic rouge malgré tout augmente un tout petit peu moins que dans l'hypothèse qui correspondait au fil de l'eau, la poursuite des tendances antérieures. Le gain correspond à cette flèche verte qui se trouve ici, mais sous une hypothèse qui est une hypothèse extrêmement forte, compte tenu des objectifs de l'opérateur national. Un écart de 1,5 % de prix chaque année pendant 20 ans par rapport à la route, est un effort de productivité qui serait historiquement inutile. Voilà pourquoi vous verrez encore quelques camions sur nos routes et autoroutes. Je vous remercie.

## **Olivier KLEIN**

Je vous propose de faire deux exposés, une petite série de questions, deux exposés puis le débat. Tout de suite, et sans transition, l'exposé de Monsieur Perrollaz, pour Lyon Turin Ferroviaire. Un petit mot pour dire peut-être ce qu'est Lyon Turin Ferroviaire. La question est : le projet Lyon/Turin détourne-t-il effectivement le trafic de transit de la région PACA ?

### **Le projet Lyon Turin détourne-t-il le trafic de transit de la région PACA ?**

#### **Lionel PERROLLAZ, Lyon Turin Ferroviaire**

Je vais essayer dans les dix minutes qui me sont accordées, d'être le plus précis possible sur ce qu'est Lyon Turin Ferroviaire, et qu'elle est sa place dans le transport des marchandises, et plus particulièrement en ce qui concerne la région PACA.

Lyon Turin Ferroviaire est née en 2001 d'un GIE et la décision de deux Etats, la France et l'Italie, de promouvoir une liaison ferroviaire ouverte entre les deux pays. Cette société, LTF, est une filiale entre Réseau Ferré de France et Rete Ferroviaria Italiana (RFI). La décision de cette liaison ferroviaire a été confirmée en France en décembre 2003 par le Comité Interministériel d'Aménagement et du Développement du Territoire. Dans le cadre de son programme de grands travaux au niveau européen, le Conseil Européen a lui-même approuvé la priorité que représentait Lyon/Turin, puis en Italie, dans le cadre d'une procédure réglementaire un peu particulière. L'avant-projet simplifié qui s'appelle « *progetto preliminare* » a été approuvé à la fin de l'année dernière par le gouvernement italien. Ensuite, dernier élément d'importance, début 2004 un mémorandum a été signé entre les deux Etats, la France et l'Italie qui a, entre autres, fixé de façon

définitive la répartition du financement de cette liaison entre les deux pays. La participation de l'Union européenne a été revue à la hausse. Elle s'engage, sous réserve bien évidemment, à financer jusqu'à 50 % de ce trajet.

Lyon/Turin est une liaison en trois parties : deux parties nationales, une française et une italienne, RFF et RFI en seront les maîtrises d'ouvrage, et puis une partie centrale, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Bruzolo, qui est la « promotion » de LTF. LTF n'a pas de mandat de maîtrise d'ouvrage. Nous y reviendrons sur la commission intergouvernementale qui suit ce projet dans le cadre de ses études.

### Quelle est sa place dans le concert des axes européens ?

Vous savez qu'il y a quelques années, l'Union Européenne a défini ce que nous appelons les corridors dans le cadre du futur réseau de transport. Lyon/Turin s'intègre dans le corridor n° 5 qui est représenté ici. Il va de Kiev à Lisbonne. *Grosso modo*, il permet ou permettra de relier 5000 kilomètres de Ligne à Grande Vitesse à travers l'Europe. Il permet une alternative à l'axe nord-sud, en particulier l'axe Rhin/Danube qui, comme vous l'avez vu précédemment, était un axe majeur dans les échanges économiques entre les ports.

Lyon/Turin est donc un projet binational porté par les deux Etats. Il a un environnement ferroviaire qui est relativement important, comme vous pouvez le voir sur cette diapo. Il est à la croisée des chemins du côté français entre l'axe nord-sud (c'est-à-dire l'axe qui vient d'Angleterre, du Benelux et qui descend vers l'Espagne), et d'autre part entre l'axe qui vient d'Espagne et qui va vers l'Italie du Nord et les pays de l'Est. A ce titre, et dans le cadre de la promotion que va assurer les gestionnaires de réseaux, en particulier le réseau italien, l'environnement côté Italie est d'orienter les flux de marchandises ferroviaires vers le Lyon/Turin par la promotion d'un certain nombre de lignes nouvelles. Il y a un programme de travaux très, très importants en Italie. Je crois qu'il a été présenté ici, je ne reviendrai pas dessus. En particulier, il développe de façon très importante l'axe est-ouest entre Turin et Trieste d'une part, et qui développe l'axe nord-sud à partir de Gênes vers le Benelux et l'Allemagne par le transit total, d'autre part. C'est la priorité d'investissements en Italie. Côté français, vous avez le prolongement du système, en particulier par les lignes nouvelles en cours de construction, Perpignan/Figueras, et probablement pour compléter la chose, par un contournement des villes de Nîmes et de Montpellier via la vallée du Rhône. Vous avez là un ensemble d'infrastructures ferroviaires de grande capacité, de grande qualité qui convergent vers la liaison Lyon/Turin.

### Le transit à travers les Alpes

Pour essayer de comprendre un peu quelle est la logique en matière de transport de marchandises, ici sont représentés les principaux flux de marchandises à travers les Alpes, ce que nous appelons l'arc alpin, entre Vintimille au sud et Tauern à l'extrême ouest. Vous avez un certain nombre de points de transit à travers les Alpes, dont les plus importants sont :

- le Brenner ;
- le Gothard pour la partie autrichienne/suisse ;
- en France, l'ensemble Mont Blanc/Fréjus ;
- et puis Vintimille au sud.

Ce sont les points de transit les plus importants à travers l'arc alpin. Actuellement, ils représentent environ 116 millions de tonnes. Cette croissance sur la base et sur les hypothèses qui sont des hypothèses de croissance de PIB de l'ordre de 1,8 % conduit à un accroissement du transport routier à travers ces transits de l'ordre de 80 % à l'horizon 2015.

Pour ce qui concerne spécifiquement Vintimille : dans le cadre de ses études économiques, la LTF a également fait des études sur le transit de Vintimille pour examiner sa contribution et sa situation sur le plan de ses capacités en matière ferroviaire. D'une part, le projet que RFI en Italie est en train de faire pour améliorer la capacité de la ligne historique entre la frontière Vintimille et Gênes qui est en cours de réalisation, pour le fret ferroviaire, à l'horizon du projet qui nous tient à cœur, nous avons même une augmentation de capacité relativement modeste, puisque nous nous retrouvons avec une vingtaine de sillons fret. Sur la base de la structure du trafic actuel, fortement déséquilibré entre le réseau ferroviaire entre la France et l'Italie, cela représente à envisager une capacité maximum qui pourrait être de 3 ou 3,5 millions si les échanges étaient strictement équilibrés, pour une croissance ferroviaire maximum de 2,6 millions de tonnes à l'horizon 2015. Nous sommes loin, très loin de l'enjeu du transport de marchandises. Par conséquent, le transit par Vintimille ne représente pas une vraie alternative au transport routier.

En revanche, pour la partie Lyon/Turin, il y a un certain nombre de facteurs qui constituent un effet réseau. Le fait de construire une liaison sous les Alpes, avec des conditions géographiques relativement plus faciles que celles qui existent aujourd'hui, avec des profils beaucoup plus doux, des profils de plaine, va permettre une croissance en matière de performance ferroviaire particulièrement importante puisque nous passons à des standards de train de fret de 750 mètres à 1600 tonnes, voire 2100 tonnes à long terme (au-delà de 2030). Aujourd'hui ils sont limités en longueur à 550 mètres et à 1150 tonnes. C'est une performance pour les trains de fret conventionnels.

Deuxième point important du Lyon/Turin dans son apport en matière de transport de marchandises, c'est la création d'un service d'autoroute ferroviaire à grand gabarit entre Lyon et Turin. Il permettra de faire un transport de poids lourds sur des navettes d'autoroute ferroviaire qui seront adaptées à ce type de service, avec des longueurs de 750 mètres et des charges de 2100 tonnes, et de l'ordre de 36 véhicules à transporter sur ces navettes. L'ensemble de ces mesures fait qu'à l'horizon du projet, à moyen terme, le Lyon/Turin sera en capacité d'acheminer 40 millions de tonnes de marchandises, et de l'ordre de 800 000 poids lourds, ce chiffre pouvant être porté à 1 million à long terme.

Dernier point important dans le cadre du Lyon/Turin, c'est l'étude de report modal, c'est-à-dire les conditions que les Etats souhaitent mettre en place dans la politique sur le transfert du mode routier sur le mode ferroviaire. Pour se faire, il existe trois grands groupes :

- le groupe de Zurich : il regroupe les ministres des transports des pays de l'arc alpin ;
- la convention alpine : les ministres de l'environnement des pays de l'arc alpin réfléchissent sur une convention de transport applicable à l'ensemble des pays de l'arc alpin ;
- la création au sein de la CIG franco-italienne, dans le cadre du mémorandum de mai 2004, d'une mission particulière d'études sur le report modal, donc sur l'examen de mesures incitatives pour reporter le routier sur le ferroviaire dans le cadre de la liaison Lyon/Turin. Ce groupe doit être mis en place avant l'été et commencer ses travaux courant 2005.

En conclusion, nous pouvons dire que face à l'accroissement des transports routiers, qui, effectivement, est une donnée économique tout à fait inéluctable, le Lyon/Turin constitue une réponse dans le sens que la liaison ferroviaire classique ne permet pas, y compris dans le futur, d'absorber des quantités plus importantes. La liaison Lyon/Turin va permettre d'acheminer un transit vers l'Espagne beaucoup plus important qu'il n'existe aujourd'hui, en particulier parce que les liaisons ferroviaires vont aller jusqu'à Barcelone et ouvrir sur le port de Barcelone. Nous allons attaquer des marchés qui aujourd'hui ne sont pas accessibles. En troisième lieu, les mesures attendues en matière de politique des transports et de report modal vont faire que l'autoroute ferroviaire qui sera mise en place dans le cadre de la liaison Lyon/Turin déchargera de façon significative, pour ne pas dire de façon très importante, les routes des camions qui circulent aujourd'hui et qui transitent par la voie routière.

### **Olivier KLEIN**

Je vous propose de prendre quelques questions, plutôt des questions relatives aux deux exposés.

### **Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen**

Ma question s'adresse à plusieurs intervenants qui ont, à plusieurs reprises, évoqué cette liaison ferroviaire Lyon/Turin qui apparaît comme une liaison un peu mythique compte tenu de l'importance du projet sur le plan technique.

Il semblerait que l'on veuille faire transiter le trafic de marchandises essentiellement par la liaison Lyon/Turin. Cela veut dire que les marchandises provenant de l'Espagne et à destination de l'Italie feraient un parcours assez important par la vallée du Rhône. Or, il existe des projets qui permettraient d'éviter cet allongement de parcours. Je veux parler d'une part du projet de tunnel ferroviaire du Mont Genève qui est actuellement à l'étude, d'autre part de la liaison Marseille/Vintimille, et aussi des possibilités de fret ferroviaire sur la ligne du col de Tende. Je pense que Monsieur Molinari, ici présent, pourra en témoigner. C'est une ligne qui pourrait supporter un trafic marchandises relativement conséquent.

Je pense qu'il faut diversifier les possibilités d'itinéraires et non pas se focaliser uniquement sur la liaison Lyon/Turin. Géographiquement, cette nouvelle liaison est, en principe, destinée à une étude de marchandises provenant de la Grande-Bretagne et à destination du sud de l'Europe. Voilà ce que je tenais à vous dire sur ce projet. Je vous remercie de m'avoir écouté.

### **Max RICHARD, Saint-Maximin**

D'après les deux exposés que nous venons d'entendre, nous voyons qu'il y a des possibilités de transférer les transports routiers par la mer ou par le Lyon/Turin. Globalement, j'en conclus que la ligne Marseille/Vintimille devrait être moins chargée au niveau du fret. Cela libère donc de la place au transport de personnes. De ce fait, pourquoi envisager aujourd'hui une ligne LGV sachant que nous allons libérer de la place pour les transports ? Pourquoi ne pas utiliser la ligne actuelle pour faire du pendulaire ?

**Monsieur GIUDICELLI, URVN PACA**

Je voudrais savoir s'il y a actuellement des études sur la redevance prestation poids lourd. Est-ce de nature à encourager les transporteurs, les opérateurs à prendre le train au lieu de prendre le camion ? La Suisse a fait un gros effort dans ce sens. C'est en cours de mise en place actuellement en Allemagne. Je voudrais savoir ce qu'il en est en France. J'aimerais avoir votre avis là-dessus. Merci.

**Philippe AYOUN, Directeur stratégie et développement, RFF**

Il y a eu des questions posées sur la logique de l'itinéraire par Modane. Il faut bien voir que du point de vue ferroviaire, je le répète, étant donné à la fois les distances et les performances de l'itinéraire sur les grands marchés considérés ici comme transit (Barcelone/Turin ou Barcelone/Milan), c'est bien l'itinéraire par Modane qui est pertinent (90 % des flux aujourd'hui). Cet itinéraire va encore faire avancer, avant même l'itinéraire Lyon/Turin.

Quant à la logique des décisions politiques de Lyon/Turin, ce n'est pas à moi d'en parler. Néanmoins, il convient de rappeler que le Lyon/Turin a un effet de masse. C'est un projet qui va servir à plusieurs choses, dont l'écoulement des flux du nord vers l'Italie. C'est bien un projet qui présente plusieurs intérêts.

Quant à la question sur la libération des capacités, un intervenant a dit ici que la LGV PACA allait effectivement libérer des capacités. Je crois qu'il faut s'en réjouir. Mais je voudrais bien préciser qu'il n'y aura pas de diminution d'utilisation de la ligne pour le fret. J'ai simplement dit qu'il y a un trafic ferroviaire un petit peu craintif sur la ligne typiquement géographique Marseille/Italie. C'est l'essentiel du trafic actuel qui pourrait progresser, nous en parlerons probablement tout à l'heure. Mais en ce qui concerne le transit proprement dit, c'est simplement cela. Cette partie transit d'aujourd'hui (*bruit micro*) de trains par jour ne devrait pas s'accroître considérablement. La libération de capacité sera plus utile pour les TER.

**Lionel PERROLLAZ, Lyon Turin Ferroviaire**

Je voudrais juste apporter un complément sur l'idée que Lyon Turin Ferroviaire n'est destiné qu'à recevoir des fonds de nord-sud. Je pense que cette idée n'est pas juste, pour une raison simple, les distances. Quand nous prenons la distance entre Barcelone et Milan, en passant par la route par Vintimille, nous sommes à 980 kilomètres. Quand nous faisons exactement la même distance par le fer, nous sommes exactement au même chiffre à dix kilomètres près. La distance pour les flux qui viennent d'Espagne et qui vont vers le nord de l'Italie est exactement la même qu'on passe par Vintimille ou par Modane. A mon avis, ce n'est pas un effet discriminant.

Les études de transit sur la région PACA fait apparaître de façon très claire qu'à peu près 65 % du trafic de transit poids lourd est un transit Espagne/Italie du Nord. Par conséquent, cette part de marché est tout à fait « captable » par le Lyon/Turin, soit avec des conditions économiques tacites, soit avec des mesures incitatives. En tout état de cause, nous sommes bien sur un marché transit actuellement important qui traverse la PACA.

**Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'économie des transports**

Nous ne pouvons pas ignorer que dès lors que tel projet est retenu pour être réalisé au plan national, tel autre ne peut être que différé. Nous ne pouvons pas tout faire. Nous savons fort bien ce que la décision de la liaison du TGV Est a coûté en retard de réalisation pour d'autres segments de TGV. Il est vrai que si une décision venait d'être prise très concrètement sur la réalisation du Lyon/Turin, il est vrai que le projet PACA serait vraisemblablement différé de quelques années. Cela dit, à regarder les deux projets, il faut quand même, sans entrer dans le détail, regarder les calculs et les chiffres. Nous devons avoir deux ou trois choses en tête.

L'estimation actuelle du coût de la LGV PACA représente quelque chose qui est de l'ordre de la moitié du projet Lyon/Turin. Dans un cas, nous connectons la Côte d'Azur et Nice au réseau TGV. Dans l'autre cas, nous assurons une relation des réseaux grande vitesse italien et français, et une relation de fret. C'est une relation qui a tendance à se faire pour des raisons purement géographiques. N'oubliez pas que ce qui est (*inaudible*) et ce qui reçoit du fret en Italie, cela commence par le Piémont, cela passe par la Lombardie et cela va jusqu'à la Vénétie. En Vénétie, je le signale au passage, il y a autant d'entreprises leaders mondiaux qu'il y en a en Romagne. C'est aussi là que cela se passe. Les flux sont têtus. Nous pouvons toujours faire des dessins sur des cartes, nous pouvons toujours rêver, mais les flux sont très têtus. En général, nous nous apercevons qu'ils se reproduisent à l'identique, de génération en génération, sinon de siècle en siècle. Compte tenu de cela, il sera très difficile d'obtenir des résultats d'évaluation plus convaincants sur un projet LGV PACA que sur ce projet Lyon/Turin.

Une question a été posée sur les aspects des coûts. Vous avez évoqué, Monsieur, l'exemple du péage instauré en Suisse. Les ressources correspondantes sont affectées au financement de la ligne transversale qui doit assurer du ferroutage. Il faut savoir que ce péage mis en place est à peu près du même montant que celui qui est acquitté en France. C'est-à-dire qu'un camion qui passerait par le réseau français et qui choisirait de passer par le réseau suisse aurait à peu près le même montant. Ce qui va se passer en Allemagne sera à peu près équivalent.

Cela aura-t-il un effet sensible sur les transports modaux ? L'introduction de ces péages correspond, en formation de coûts pour le transport routier, sur un transport longue distance, à une augmentation des coûts de l'ordre de 3 %. 3 %, ce sont deux ans de performance regagnée par le rail sur la route. Les vrais changements ne viendront pas de là. Les vrais changements viendront du jour où nous aurons des opérateurs qui seront capables, soit de se faire (*inaudible*) qui vont plus réformés, soit des opérateurs nouveaux qui sont en train d'entrer sur les marchés, de proposer des prix de fret de l'ordre de 60 % de ce qu'il est aujourd'hui. Je crois que c'est possible.

**Jean-Marie LOUPOT, Association des usagers de la gare des Arcs Draguignan (AUGAD)**

Je voudrais poser une question en ce qui concerne le transport des voitures. Qu'en est-il exactement de l'évolution du train autocouchettes ou du transport de voitures de tourisme ? Des études ont été faites. Il ne semble pas que cela ait donné quelque chose. Puisqu'il y a des gens compétents, j'aimerais qu'ils nous disent quel est le devenir, s'il y en a un, de trains qui transportent des voitures.

**Olivier KLEIN**

Nous sommes effectivement à la limite du voyageur et des marchandises. Quelqu'un de la SNCF pourrait répondre, je pense.

**Maryse ARCHAMBAULT, SNCF**

J'ai assez peu d'éléments pour répondre, j'en suis désolée. Concernant le train autocouchettes, la politique de la SNCF est de maintenir cette offre, mais uniquement sur un certain nombre de relations. Elles sont effectivement de moins en moins nombreuses. Nous avons essayé de le faire là où nous avons un marché. Aujourd'hui, nous avons un marché là où nous aurons d'autres TGV. Vous parliez des trains autocouchettes de nuit.

**Jean-Marie LOUPOT, Association des usagers de la gare des Arcs Draguignan (AUGAD)**

Que ce soit bien clair, je pose une question d'ordre général. Les personnes qui descendent, qui empruntent des autoroutes, qui se mesurent à des bouchons, se demandent s'il y a une solution pour éviter les bouchons, et être plus vite dans la région des vacances, en retrouvant la voiture pour rayonner. Je pense que c'est intéressant.

**Maryse ARCHAMBAULT, SNCF**

Je voulais dire que les trains autocouchettes de nuit marchent de moins en moins bien sur les axes où nous avons le TGV. A ce moment-là, les gens préfèrent le TGV. Par contre, ce qui marche bien, ce sont les axes TGV. Les gens ont effectivement envie de descendre avec leur voiture. C'est une offre que nous avons beaucoup entre l'Ile de France et le Sud, notamment pendant les vacances scolaires et tout l'été. C'est quelque chose que la SNCF a envie de continuer à exploiter.

**Jean-Marie LOUPOT, Association des usagers de la gare des Arcs Draguignan (AUGAD)**

Ecoutez Madame. Je vais vous répondre avec beaucoup de courtoisie, si je peux me permettre. Je pense que cette étude mérite d'être un peu plus fouillée.

**Maryse ARCHAMBAULT, SNCF**

C'est-à-dire que vous pensez qu'il y a d'autres axes ?

**Jean-Marie LOUPOT, Association des usagers de la gare des Arcs Draguignan (AUGAD)**

Je ne me permets pas de me mesurer avec des gens qui ont la compétence. Je dis, me semble-t-il comme les gens... Nous sommes dans un débat public, et je représente le public. Le public a l'impression que cela n'a pas été très fouillé. C'est tout.

**Bernard COLOMBO, SNCF**

Une étude a été faite avec RFF sur comment pouvons-nous alléger le trafic de l'autoroute de la vallée du Rhône pour le fret et pour les voyageurs ? Effectivement, cette étude a eu lieu. Elle a été remise à l'Etat. Malheureusement pour les voyageurs, elle a conclu, notamment avec des enquêtes qui ont été faites auprès des clients, à une demande de service avec des fréquences très élevées, sinon les gens continueront de prendre l'autoroute, et n'accepteront pas de prendre des contraintes de navettes ferroviaires. Cette étude est complète. Maintenant, nous nous tournons beaucoup plus sur la vallée du Rhône pour les questions de fret.

**Olivier KLEIN**

Peut-être sur cette question-là, la SNCF pourrait-elle faire une réponse par écrit qui serait diffusée sur le site. Merci.

**Philippe AYOUN, Directeur stratégie et développement, RFF**

L'étude, citée par Bernard Colombo, portait sur les trains couchettes, mais portait également sur l'autoroute ferroviaire de longue distance de marchandises. En l'occurrence pour les trafics nord-sud, elle montrait qu'il y avait des couloirs potentiels de détournement du trafic routier vers l'autoroute ferroviaire. Cela montre bien que le ferroviaire a envie de faire quelque chose pour le transit.

Je voudrais aussi simplement souligner que dans notre esprit, il n'y a pas de concurrence entre Lyon/Turin et le projet PACA. Le projet PACA est un autre grand projet.

**Olivier KLEIN**

Une dernière question avant les deux derniers exposés.

**Eric BRUCKER, FARE Sud**

Je crois que nous avons été un peu rapides dans l'évocation du Montgenèvre. Je suis un peu étonné que nous n'en parlions pas davantage. C'est quand même un projet régional qui est soutenu par le Président de Région, Monsieur Vauzelle, pour lequel déjà un certain nombre de dossiers ont été montés, des études ont été faites. Brusquement, nous n'en parlons pratiquement plus du tout. C'est quand même un projet qui coûte à peine le dixième du Lyon/Turin. Non seulement, il pourrait être un projet complémentaire, mais qui pourrait être considéré par certains comme un projet pilote. Le Lyon/Turin pose encore un certain nombre de problèmes au niveau des financements. Je trouve un peu curieux que malgré tout, dans ce débat qui est quand même un débat régional, le Montgenèvre soit passé pratiquement à la trappe.

**Olivier KLEIN**

Avant de donner la parole pour une réponse à Michel Croc, dans le programme de cette soirée est prévue une intervention de Monsieur Claude Cardella qui est Président de la Chambre régionale de

commerce et d'industrie. Cette intervention s'intitule : Lyon/Turin, Mont Genève ou itinéraire côtier : quelle desserte fret pour la région PACA ? Simplement, je n'ai pas encore vu Monsieur Cardella dans la salle. C'est pour la deuxième partie de la soirée. Nous n'avons donc pas cherché à éluder cette question.

### **Michel CROC, Directeur régional RFF**

Monsieur a raison. Le tunnel du Mont Genève est très soutenu par la région d'autant plus que la personne qui soutenait très fortement le Mont Genève côté italien, Madame Mercedes Bresso, a été élue Présidente de la région du Piémont. Je vais emprunter des propos à Madame Mercedes Bresso : « *C'est un projet très intéressant pour nos deux régions. C'est un projet complémentaire du projet Lyon/Turin.* » Ceci a été pris en compte dans nos calculs, dans nos estimations puisque quand nous avons cherché à voir quelle était la complémentarité entre l'itinéraire de Lyon/Turin et l'itinéraire côtier pour le fret, le modèle de calcul utilisé pouvait supposer également que le Mont Genève était réalisé. A l'échelle où nous raisonnions, le projet du Mont Genève étant considéré comme complètement terminé avec le Lyon/Turin, les deux projets fonctionnaient ensemble. Le projet du Mont Genève n'a pas été éludé. RFF attend que les présidents de région nous disent ce qu'ils souhaitent sur cette liaison.

### **Olivier KLEIN**

Comme promis, les deux exposés suivants. Tout d'abord, Alberto Cappato qui nous fait l'amitié de venir de Gênes pour nous parler de « meroutage ».

### **Fret maritime, cabotage et autoroute de la mer**

#### **Alberto CAPPATO, Istituto internazionale delle comunicazioni, délégué de Rete Autostrade Mediterraneo**

Bonsoir tout le monde. Je tiens à remercier les organisateurs de cette rencontre pour m'avoir invité. Je vais essayer de m'exprimer en français et de bien me faire comprendre. Pour moi, c'est la deuxième expérience dans un débat public. La première fois était pour le débat sur l'extension du port de Nice. En tant qu'observateur de ce type de démarche, je peux vous dire qu'en Italie, nous apprécions beaucoup ce type d'opportunité donné aux citoyens de connaître le dossier parce que nous en avons besoin.

Avant de rentrer dans le détail de mon exposé, comme je suis là aussi pour porter la parole de Monsieur le Président de la Chambre de commerce de Gênes qui n'a pas pu être présent ce soir, je tiens à donner quelques pistes de réflexion par rapport aux scénarii d'évolution du mouvement de marchandises dans le sud de l'Europe.

Si nous considérons la croissance prévue des flux de marchandises qui arrivent déjà, et qui vont arriver de plus en plus, du sud-est asiatique par le canal de Suez, vous allez imaginer que les ports qui sont sur l'arc latin font économiser 4 à 7 jours de voyage aux bateaux par rapport aux ports du nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers). Vous comprenez très bien l'importance que la mer méditerranéenne va à nouveau reprendre dans le scénario mondial. Si nous considérons une liaison de marchandises sur des lignes qui vont de l'est à l'ouest, et donc si des marchandises peuvent aussi

voyager de Marseille à Gênes, Turin, Milan, Trieste, Kiev, c'est quelque chose qui peut aider le sud de l'Europe à pouvoir être candidat pour devenir une sorte de base logistique du sud de l'Europe, par rapport aux ports du nord.

Si maintenant nous considérons que la croissance des trafics marchandises dans le terrain, j'ai l'impression – c'est un peu le sentiment côté italien – qu'en ce qui concerne les flux de marchandises, il y a un risque de perdre un peu la possibilité de passer de l'ouest à l'est. C'est un peu le sentiment par rapport à l'importance d'une liaison ferroviaire.

Pour rentrer dans le thème des autoroutes de la mer, il s'agit de quelque chose qui, récemment, est devenue un projet prioritaire au niveau du transport européen. Voici la définition des autoroutes de la mer, provenant d'un document officiel de l'Union Européenne :

*« Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes à vocation logistique, de manière à améliorer les liaisons maritimes existantes qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre Etats membres ou à en établir de nouvelles, afin de réduire la congestion routière et/ou à améliorer la desserte des Etats et des régions périphériques et insulaires. Les autoroutes de la mer ne devraient pas exclure le transport combiné de personnes et de marchandises, à condition que le fret soit prédominant. »*

Les autoroutes de la mer, ce sont des choses qui existent déjà. Le problème est qu'il faut permettre aux gens qui utilisent le camion de choisir la mer. Il faut qu'il y ait des fréquences importantes. Il faut être sûr qu'à Barcelone ou à Marseille, tous les soirs à 20 heures, il y ait un bateau qui parte vers l'Italie. Et il faut aussi que les bateaux puissent avoir une vitesse intéressante.

Il y a un an, le gouvernement italien a fondé une société qui a le devoir d'essayer de devenir le facilitateur du système d'autoroute de la mer, et de réaliser des mesures qui peuvent promouvoir l'utilisation des bateaux auprès des transporteurs. Des phases sont prévues.

- Le camion sur route : c'est la phase initiale.
- Le camion sur autoroute de la mer (accompagné) : vous pouvez imaginer qu'on peut utiliser le trajet sur la mer pour permettre au chauffeur de se reposer pour le lendemain, reprendre le trajet jusqu'à la destination finale. Cela éviterait la fraude au niveau des heures de conduite qui ne sont pas respectées. Nous pouvons imaginer avoir des temps de voyage par mer qui sont à peu près la même longueur de temps de l'alternative autoroutier.
- Le semi-remorque sur autoroute de la mer (non accompagné) : il est bien évident que ce serait la solution idéale.
- Le conteneur sur bateau *feeder* : il y a une proposition de directive européenne qui est en train de réfléchir sur un nouveau conteneur européen qui puisse mieux optimiser les besoins antérieurs par rapport aux conteneurs traditionnels qui vient des Etats-Unis où ils ont des dimensions non optimales.

Que fait le gouvernement italien ?

Avec cette société, nous avons essayé de comprendre ce que représente ce phénomène en Italie. Combien de camions utilisent les bateaux ? Quelle est la capacité sur les bateaux qui n'est pas

exploitée ? J'ai pris deux lignes qui pourraient être intéressantes par rapport à la réflexion que nous avons ici.

- Une ligne très intéressante vient d'être inaugurée : Toulon/Civitavecchia. En termes de coût par rapport à la voie maritime, vous voyez que l'alternative maritime pour un poids lourd de 14 mètres est de 330 euros. En termes de temps de voyage, il n'y a que deux heures de plus pour l'alternative maritime.
- Une autre ligne : Barcelone/Gênes. Elle a été ouverte en 2000, et a donc cinq ans d'exploitation. Il s'agit d'une ligne qui, de 2001 à 2004, a augmenté de 15 % le nombre de poids lourds chargés. Nous sommes passés de 48 000 poids lourds en 2001 à 56 000 en 2004. Pour cette ligne, en termes de coût, vous avez 210 euros de différence en faveur de l'alternative maritime. En termes de longueur de voyage, par bateau, le voyage dure 18 heures alors que par la route, il n'est que de 10 heures 40. Les calculs qui ont été faits sur les temps de voyage par route, ce sont des calculs qui considèrent une vitesse moyenne possible en théorie, sans tenir compte, en fait, des points de congestion des autoroutes du littoral. C'est pour vous dire que l'alternative maritime est largement intéressante.

Vous voyez ici des données qui ne sont pas très faciles à repérer. Les armateurs ne donnent pas très volontiers les données au niveau du transport de camions. Nous venons de terminer un calcul que nous avons fait sur les données mises à notre disposition sur les lignes opérationnelles en Italie. La capacité des bateaux italiens qui sont actuellement en service est d'à peu près 1 million à 1,2 million par an. Nous avons un taux d'utilisation de près de 50 %. Cela signifie qu'en ce qui concerne les lignes italiennes, je crois que cela doit paraître très différemment pour les autres lignes dont nous terminons l'étude, il y a possibilité de doubler le nombre de camions, de passer de 500 000 camions à 1 million de camions chaque année sur les bateaux, sans investissement lourd supplémentaire.

Vous savez qu'un bateau peut charger 140 camions. Cela peut être important. Le coût moyen du kilomètre d'autoroute est à peu près le même pour construire la moitié d'un bateau. La voie maritime est disponible. Par contre, au niveau de la place sur le territoire, il est difficile d'imaginer de construire des autoroutes.

Vous imaginez que la voie maritime devient une alternative intéressante... étant donné que l'alternative ferroviaire/transport routier est nécessaire.

Je vous remercie. Je suis disponible pour répondre à vos questions.

*(Applaudissements)*

**Olivier KLEIN**

Merci. Le quatrième exposé de Monsieur Molinari est sur l'éventuelle mixité du projet de la ligne nouvelle en PACA. Pouvons-nous faire une ligne qui transporte à la fois des marchandises et des voyageurs ?

**Faut-il prévoir un projet mixte fret/voyageurs, plutôt qu'un projet uniquement dédié aux voyageurs ?**

**Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Si vous voulez bien, je vais d'abord poser une question à Monsieur le Président Vauzelle. Hier, nous avons reçu une lettre du maître d'ouvrage, suite à un entretien que nous avons eu, il y a une quinzaine de jours, où nous avons présenté une proposition d'itinéraire pour la ligne nouvelle. La réponse est la suivante :

*« Je voudrais attirer votre attention sur le fait que RFF n'a pas pris en considération pour étude vos propositions. Mais votre proposition rencontre d'ores et déjà une objection de notre part : pour des raisons d'efficacité, en termes de trafic et de modération en termes de coût de réalisation, nous avons écarté la mixité pour la LGV PACA. »*

La question que je pose est : y a-t-il lieu d'entreprendre mon intervention ? Y a-t-il lieu d'arrêter le débat public, si le maître d'ouvrage considère, *a priori*, que cette option ne doit pas être prise en considération ?

*(Applaudissements)*

**Philippe MARZOLF**

Un débat public est un échange d'arguments. Le maître d'ouvrage a fait un dossier. La tradition de la solidarité publique a trouvé qu'il était suffisamment complet pour débiter un débat public. Ils apportent leurs arguments. Le débat public est là pour apporter d'autres arguments. C'est pourquoi, Monsieur Molinari, vous êtes sur scène. Le public ou la commission dira. Nous verrons en fonction des différents arguments, ce qu'il est bon de retenir. Le maître d'ouvrage s'est exprimé comme ceci. Maintenant c'est à vous de vous exprimer. Le public jugera de la pertinence des arguments des deux.

Le débat est toujours ouvert, et sera toujours ouvert. Et comme je l'ai dit à certaines personnes, même si la réflexion du pendulaire ne marche pas. Dans un débat public, il n'y a pas de sujets clos. Du moment que tout le monde n'est pas convaincu, les sujets ne sont pas clos.

Pour l'instant, la mixité fret/voyageurs de la ligne n'est pas close. Le pendulaire n'est pas clos. Ce sont les arguments que chacun doit porter pour essayer de convaincre les autres de la pertinence de ses arguments.

**Olivier KLEIN**

Merci Monsieur le Président. Monsieur Molinari, je vous invite à faire votre exposé.

**Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Après la question, une réponse. Je m'adresse à Monsieur Ménard. En droit romain, une maxime dit : *« De minimis non curat praetor »*, c'est-à-dire : nous n'avons pas le temps de nous occuper de

choses insignifiantes. Je voudrais bien appliquer cela aussi bien à la ligne de Tende qu'à la ligne du Mont Genève. Le débat porte sur une ligne nouvelle, à haute caractéristique qui concerne non seulement l'ensemble de la région, mais également le territoire national et l'ensemble de l'arc méditerranéen.

Je vais donc amorcer la présentation que je souhaite faire. Je vais commencer par une tendancielle. Cela a été dit longuement par Monsieur Bonnafous. A mon avis, il y a un graphique qui souligne à quel point la part du fret diminue gravement. Sur le graphique suivant, vous apercevez l'évolution du trafic dans les Alpes du Nord, l'évolution du trafic à Vintimille (route) et l'évolution du fret à Modane. Nous ne connaissons pas les causes de cette stagnation des Alpes du Nord. Ce qui nous préoccupe, c'est la montée régulière et implacable du trafic dans les Alpes du Sud.

Cette illustration en montre bien les causes. Une grande partie de ce trafic provient bien évidemment de la péninsule ibérique. Cela a été dit. Mais il faudrait voir comment ce trafic évolue :

- le trafic des Pyrénées-Orientales (en jaune) : le décrochement est simplement dû à un changement de mode de décompte ;
- le trafic dans les Alpes du Nord décline ;
- celui de Vintimille monte très régulièrement.

La chose qui importe est de montrer la corrélation extrêmement étroite entre les évolutions et les taux d'accroissement de trafic au Perthuis et à Vintimille. Vous voyez que cet accroissement de trafic s'est stabilisé au niveau de 5 % l'an. Tout ceci, c'est du tendanciel. C'est tout ce qui a été dit jusqu'à présent.

Nous, nous souhaiterions nous positionner d'une autre manière, c'est-à-dire voir comment nous pourrions juguler ces trafics en se fixant des objectifs. Ces objectifs nous sont indiqués par la convention de Rio, par la convention qui concerne l'arc méditerranéen, et surtout par la convention alpine. Elle a été évoquée mais tout de même, nous franchissons les Alpes. Vintimille fait partie du territoire de la convention alpine. Vintimille fait partie du territoire de la Convention alpine. La partie des murs de l'autoroute est carrément située dans le domaine de Convention alpine. Que dit cette Convention alpine ? Elle dit - vous voyez en rouge - que le transfert sur la voie ferrée d'une partie croissante du trafic et en particulier du trafic de marchandises. Autrement dit, il y a là une obligation. Elle n'est peut-être pas aussi forte que nous pourrions le souhaiter. Elle pourrait l'être si la Communauté européenne s'intéressait davantage à ces problèmes. Je voudrais revenir sur ce qui a été dit par les commentateurs de la SNCF et RFF. La solution qui est proposée c'est le Lyon/Turin. Nous sommes totalement convaincus que Lyon/Turin doit se faire et que c'est fondamental pour les Alpes. Mais il ne faut pas omettre le fait qu'il y a des trafics sur le littoral méditerranéen et qu'on souhaiterait que ces trafics soient maintenus et accrus.

D'ailleurs, nous ne sommes pas les seuls. Vous pouvez constater sur cette présentation qui émane de la Division Cargo, qu'il y a seulement un an, on présentait le corridor 5 sur le littoral. Ce n'est pas sot. Nous pensons qu'un itinéraire de grande qualité à travers les Alpes qui sera celui de Lyon/Turin doit être également épaulé par un autre itinéraire. C'est la raison pour laquelle nous nous appliquons à insister sur les possibilités de réaliser non pas la totalité de la ligne nouvelle, mais au moins des segments de cette ligne nouvelle en fonction de contraintes que j'évoquerai tout de suite, de manière à ce que les Alpes disposent de deux corridors, l'un très important et l'autre mineur, mais important sur le plan de la sécurisation des traversées alpines. Vous savez que ces

traversées alpines sont très pratiques et qu'il existe de temps en temps des incidents et qu'il y a des coupures.

Nous devons nous placer dans une perspective à long terme, c'est-à-dire une perspective volontariste. Il y a quelques années, une étude a été faite par l'OCDE. Elle montrait qu'en partant des recommandations du Protocole de Kyoto, on était nécessairement amené à transférer sur le rail une part importante du trafic routier au prix que la société impose. Nous nous plaçons dans cette perspective. D'ailleurs, la réalisation d'une ligne ferroviaire du prix de la ligne nouvelle du littoral se place dans une perspective à long terme.

Je voudrais vous reporter sur l'arc alpin en totalité. Vous avez là une part de trafic marchandises totale à travers les Alpes, répartition fer/route - en bleu, la part du fer, en rouge la part de la route-. Et vous voyez comment se situe la France. Elle se situe au dernier : 17 % par le rail et le reste par la route. Cette année, la part de Modane du fret à travers la Suisse s'est accrue (63,2 %). C'est un phénomène très important. Cette part s'est accrue par une volonté d'aménager ses itinéraires avant même que les grandes percées ferroviaires de base ne soient réalisées. Cela signifie qu'avec l'ouverture des deux percées ferroviaires de base, la part du fer de la Suisse sera très importante. A nous de jouer.

Quelques ratios. Les investissements pour les traversées alpines en Suisse - ils sont indiqués là - comparés avec l'investissement prévu sur Lyon/Turin : 11 milliards d'euros pour 31 millions de tonnes à travers la Suisse. Pour la France : 8 millions d'euros pour près de 50 millions de tonnes. Cela signifie que la Suisse investit exactement 2,1 fois plus que la France en la matière.

En ce qui concerne les plans nationaux de transport, nous avons un retard colossal en regard des programmes italiens. En Italie, les investissements ferroviaires sont le double des investissements routiers et autoroutiers. En France, ils représentent 85 %. Cela signifie qu'il faut changer de politique. Mes propos ne s'adressent pas aux administrations. En France, les administrations ferroviaires le peuvent. Mes propos s'adressent à nos concitoyens. C'est à eux de faire en sorte pour que l'Etat, les pays européens, fassent des opérations qui vont dans le sens demandé par les institutions internationales.

Nous proposons, non pas un programme basé, mais un programme global. Nous ne proposons pas un itinéraire mixte en totalité. Nous pensons qu'il y a un secteur où la mixité est absolument indispensable. Cela va vous surprendre, mais c'est la traversée de la Côte d'Azur. Pour quelle raison ? La Côte d'Azur s'est bâtie autour de la ligne historique. La Côte d'Azur c'est 1 million d'habitants. La seule solution à la survie de la Côte d'Azur, c'est que la totalité de ligne historique soit totalement dédiée à la desserte locale, interurbaine et régionale. C'est-à-dire que la ligne nouvelle doit acheminer tout le reste : la longue distance et le fret. Ce n'est pas un impératif ferroviaire, c'est un impératif urbanistique. C'est un impératif de la population.

L'avantage d'une deuxième ligne, c'est que nous allons pouvoir travailler en réseau maillé. Nous proposons tout simplement que le maillage se fasse autour de trois articulations qui sont Cannes La Bocca, Nice Thiers et Nice Saint-Roch et enfin Vintimille. Vous savez qu'à Vintimille, il y a des menaces extrêmement graves de promotion immobilière. Autour de ces trois nœuds, nous pouvons avoir un réseau maillé qui pourra sécuriser le trafic à travers le verrou nord alpin, c'est-à-dire la frontière franco-italienne. Au-delà, les charges TER sont moins grandes, donc on peut utiliser la ligne historique pour le fret.

Au-delà, et là c'est une proposition que nous faisons à nos amis de Marseille et de Toulon, nous préconisons que la ligne nouvelle relie le cœur des villes. Sur le secteur Est, où les traversées sont très difficiles, on consent que la ligne soit purement une ligne grande vitesse. Pourquoi ? Parce qu'il y a là la ligne historique et une troisième ligne : Carnoules/Gardanne. Carnoules/Gardanne est une ligne qui est tracée avec une vitesse de circulation qui peut acheminer très facilement du fret, à condition de la rénover. Avec cette proposition, nous disposons d'un système maillé en profondeur. Ce maillage en profondeur, il faut le concevoir à l'échelle de l'ensemble de l'arc méditerranéen. Lyon/Turin fait partie de ce maillage. Il faut que la région Provence Côte d'Azur voie son ossature ferroviaire sérieusement renforcée. C'est la raison pour laquelle nous osons demander qu'une étude sérieuse soit faite sur ce genre de proposition.

### **Un intervenant**

Monsieur Molinari a précisé les parties qui seraient en ligne mixte. Les parties qui ne seraient pas en ligne, on sait que ce serait la ligne classique. Schématiquement, ce serait Vintimille jusqu'à Cannes ou jusqu'aux Arcs.

### **Jacques MOLINARI**

Nous proposons Vintimille en premier nœud. Deuxième nœud : le cœur de Nice. Troisième nœud : La Bocca. A partir de là, le fret est acheminé sur la ligne historique où la charge qu'on lève n'est pas lourde.

Dès qu'on se rapproche à nouveau de l'aire toulonnaise, à ce moment-là - on n'a pas étudié, mais c'est à vous de le faire - si les contraintes topographiques l'imposent, pour arriver au cœur de Toulon et au cœur de Marseille, cette ligne nouvelle doit être totalement dédiée aux voyageurs, dans la mesure où subsiste la ligne historique pour une partie du fret et que s'ajoute une troisième ligne qui est Carnoules/Gardanne, qui est tout à fait adaptée pour acheminer des trains locaux, et des trains de marchandises lourds puisque les rails de Carnoules/Gardanne sont tout à fait raisonnables.

Là où on fait du neuf, on fait bien. C'est-à-dire qu'on respecte les directives de la Communauté européenne. Si la nécessité d'une quatrième ligne s'imposait ou du moins une seconde ligne nouvelle, il faut se projeter dans l'avenir. Nous avons 50 ans de retard. Il faut vite rattraper ce retard avec audace, et faire en sorte qu'on ne « clavette » pas ce pays qui, si on laisse faire, sera totalement verrouillé.

### **Olivier KLEIN**

Merci. Cela impose une réponse de Réseau Ferré de France. Ensuite, on a une question par là...

### **Michel CROC, Directeur régional RFF**

Je pense qu'il est clair qu'il faut sécuriser la traversée de la frontière franco-italienne dans les Alpes-Maritimes. Dans les Alpes du Nord, à la traversée des Alpes-Maritimes, même l'autoroute et la voie ferrée traversent la ville de Nice. Ce n'est pas durable. Monsieur Molinari, je pense que ne

devriez pas limiter votre raisonnement au territoire terrestre puisqu'il y a la mer en face. La différence entre les Alpes-Maritimes, l'Autriche et la Suisse, c'est qu'en Autriche et en Suisse il n'y a pas de mer. Vous savez que la moitié du transit qui va de l'Espagne en Italie emprunte la mer. Votre raisonnement est bon mais en tenant compte de l'eau. Je pense que le surcoût qu'il y aurait à faire une ligne dans les Alpes-Maritimes pourrait être très largement utilisé à acheter des bateaux. Monsieur Cappato nous a dit qu'un bateau représentait 2 kilomètres d'autoroute. Si j'ai bien compris, avec un 1 kilomètre de Ligne à Grande Vitesse, on pourrait acheter deux ou trois bateaux.

Quant à la mixité... Le raisonnement que vous avez sur les Alpes-Maritimes qui est de dire que comme les agglomérations des Alpes-Maritimes sont sur la ligne historique, il ne faut pas garder de fret dans la ligne et historique et dans les centres-villes... Dans votre proposition, la ligne mixte contourne Nice. Elle arrive à La Bocca. Ensuite, elle prend la ligne du littoral et elle arrive à Saint-Raphaël. Après, elle va traverser Toulon, Marseille. C'est ça qui nous a arrêté. C'est pour ça qu'on a proposé une liste. Aller faire passer des trains de fret à travers Brignoles, on ne défendra pas ce projet.

Le raisonnement qui est peut-être valable, petit bout par petit bout... Il y a quelque chose qui est très cher... Le surcoût de 40 % qui s'implique par la mixité de la ligne ne nous paraît pas raisonnable par rapport à l'investissement sur les autoroutes de la mer.

### **Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Avant de parler du surcoût, il faut d'abord l'examiner. On n'a pas abordé la question des caractéristiques de la ligne. A Marseille, lors de la réunion inaugurale, vous avez invoqué le fait que vous feriez des doublés de tunnel. C'est absolument indéfendable si on considère les vitesses de circulation qui sont mises en œuvre sur ces courtes sections. Tout ceci doit être étudié très sérieusement.

Je redis bien. Je me suis mal expliqué ou vous m'avez mal écouté. La raison pour laquelle la ligne doit être mixte sur la Côte d'Azur, c'est qu'il nous faut libérer la totalité de ligne historique pour la desserte urbaine. Même si le trafic n'a pas l'intensité de Lyon/Turin, on l'accepte très volontiers. Mais ce sera un trafic plafonné. Ce trafic de marchandises doit subsister. Il doit même se développer modérément. Ce sont vos collègues de la SNCF qui l'ont dit et qui sont prêts à le respecter. Cela signifie que cette question-là doit être examinée et non pas balayée. Nous avons encore le temps d'ici la fin du débat public pour connaître vos réponses techniques. Nous sommes prêts à participer.

### **Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'économie des transports**

Je m'excuse Monsieur Molinari. Je ne connais pas votre dossier. C'est juste pour y voir plus clair sur un détail. Dans ce que vous proposez, est-ce qu'il y a des conséquences sur le temps global de transport ?

### **Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Il y a forcément des conséquences sur les temps de transport. Il ne s'agit pas de faire des choix sur des gains de quelques minutes. Nous allons travailler sur ces questions de temps gagné. Si on peut

adopter des compromis sur des distances courtes, sur la vitesse, il est insensé de vouloir relier Cannes à Nice à 300 kilomètres/heure. Nous nous appuyons sur les exemples italiens, espagnols où les TGV traversent les centres-villes. Cela ne remet pas en cause les grands principes.

En ce qui concerne les gains de temps, quand nous aurons reçu les données que nous avons demandées il y a un mois à la SNCF... Nous voulons mettre en valeur les gains de temps entre ces trois grandes villes - Nice, Toulon et Paris- et les gains de temps entre Nice et Toulon, entre Toulon et Marseille et entre Nice et Marseille. Si on fait le calcul des gains de temps par le nombre de voyageurs, on arrive vite à démontrer qu'on a davantage de gain de temps en en perdant un petit peu à la traversée de deux villes qu'en faisant des réseaux à deux ou trois branches qui sont ingérables sur le plan de l'exploitation.

### **Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'économie des transports**

Dans les approches de villes, faites-vous une approche en ligne LGV ou utilisez-vous le réseau existant ?

### **Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Le réseau LGV, à l'image de ce que font les Italiens à Florence. Perte de temps, si vous voulez. 6 minutes pour traverser une ville, est-ce que c'est vraiment fondamental sur le plan de la philosophie de l'affaire ? Vous vous placez toujours en transporteur. Nous prenons l'autre point de vue. C'est celui de l'intérêt de la population et du devenir de ces régions. C'est autre chose. L'urbanisme de la qualité de vie avant de penser à quelques minutes gagnées sur un itinéraire.

### **Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'économie des transports**

En tant qu'universitaire, j'essaie de me placer quelque part dans un triangle qui est en effet de l'intérêt du transporteur, parce que je crois qu'on a intérêt, dans ce pays, d'avoir un système ferroviaire dynamique. Quel est l'intérêt de l'utilisateur ? Et quel est l'intérêt du contribuable ? J'essaie de ne pas en oublier. C'est la raison pour laquelle je me permettais de vous poser la question. L'accès centre ville... On a des expériences là-dessus. On a l'expérience lilloise. Je prétends personnellement que ça n'a en rien amélioré l'offre de desserte de Lille. Lyon est une ville qui n'a pas d'accès grande vitesse en son centre. Les usagers sont ravis des accessibilités qui sont vers le nord et aujourd'hui vers le sud. Mais d'un autre côté, le réseau propose, par un évidement du centre une liaison directe en TGV, qui évitant de passer au centre n'a pas ces contraintes de vitesse. Le passage par le centre, c'est un arbitrage à faire entre le surcoût qu'il faudra consentir pour maintenir la grande vitesse partout. Passer à 100 kilomètres/heure en centre-ville, ce n'est pas quelque chose qui saute aux yeux comme solution. Si ce n'est pas le cas, ça signifie que sur la grande distance, il y a en effet une (*inaudible*). Je me permets de prendre le drapeau du contribuable. Si vous avez des surcoûts, c'est le troisième larron qui va payer.

Je serais très intéressé de voir votre dossier.

**Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Avec grand plaisir.

**Olivier KLEIN**

L'échange peut se poursuivre encore longtemps. De toute façon, il faudra vraisemblablement que RFF et SNCF et Monsieur Molinari se rencontrent à nouveau. On va rendre la parole à la salle.

**Emile RUPO**

Pour ma compréhension personnelle, je poserai deux questions. Hier, nous avons longuement discuté des effets néfastes de la mixité des trafics. D'autre part, je voudrais savoir si les caractéristiques de circulation des trains de fret, c'est-à-dire vitesse plus réduite, charge en essieu plus élevée, n'est pas incompatible avec le projet qui nous est présenté ?

**Andrée ALBERELLI**

Je voudrais vous faire part de ma réflexion sur ce que vous appelez un débat, mais que moi je n'appelle pas un débat. Ça fait deux heures que je vois toujours les mêmes personnes intervenir. Je me demande si vous n'auriez pas pu vous rencontrer en petit cercle parce que j'ai l'impression que la salle n'a pas souvent la parole. Pour un débat public, ça n'est pas ça. Je voulais vous le dire parce que j'ai vu beaucoup de monde partir et ça me fait de la peine parce qu'ils avaient peut-être des choses à vous demander. Je le regrette très profondément parce que ça n'était pas dans cet esprit-là que le Président Vauzelle avait demandé ce débat public. Je ne vais pas revenir parce que ça ne m'intéresse pas, la façon dont ce débat se passe.

**Philippe MARZOLF**

Permettez que je remette Madame. En tant que Président de la Commission, vous m'attaquez.

**Andrée ALBERELLI**

Je n'attaque personne Monsieur.

**Philippe MARZOLF**

Si.

**Andrée ALBERELLI**

Si vous continuez à débattre de cette façon-là, je ne peux pas rester, vous ne me laissez pas parler. Vous croyez que vous n'avez pas suffisamment parlé ? Alors laissez-moi parler, s'il vous plaît Monsieur.

**Philippe MARZOLF**

Vous avez deux minutes, et après je vous prends la parole.

**Andrée ALBERELLI**

Non. Je regrette...

**Philippe MARZOLF**

Vous pouvez partir Madame, si vous voulez. On comprend qu'un débat public est un élément d'information et de participation qui est progressif. Une réunion thématique c'est une réunion pour s'informer.

**Andrée ALBERELLI**

Regardez-moi bien. Monsieur Vauzelle sera au courant...

**Philippe MARZOLF**

On aurait bien aimé voir Monsieur Vauzelle dans les réunions publiques. Aux réunions de Marseille, Toulon et Nice, Monsieur Vauzelle était absent. On m'avait informé que Monsieur Vauzelle viendrait. Il n'est jamais venu.

**Andrée ALBERELLI**

Je ne m'appelle pas Madame Vauzelle, Monsieur.

**Philippe MARZOLF**

Je ne sais pas Madame. Je vous réponds. Le 2 juin, il y a aura une réunion à Saint-Raphaël où tous les habitants pourront poser des questions.

**Andrée ALBERELLI**

Vous avez une drôle de conception de la démocratie, Monsieur. Permettez-moi de vous le dire.

**Philippe MARZOLF**

Excusez-moi, Madame. C'est la démocratie participative. On essaye de faire de notre mieux.

**Andrée ALBERELLI**

Vous dites qu'elle est participative. Alors là...

**Philippe MARZOLF**

Madame, vous n'avez pas écouté ce que je viens de dire. Au revoir Madame. (*Applaudissements*)  
On continue le débat.

**Max RICHARD**

Tout ce qui nous a été montré depuis le début montre que la ligne actuelle peut être désengorgée de tout le fret, et qu'il y a de la place sur la ligne actuelle pour faire un autre moyen plus rapide, en dehors de cette LGV, entre autres, le pendulaire. Aujourd'hui, qu'est-ce qui nous est proposé ? Est-ce que cette alternative a été étudiée par RFF ? Qu'est-ce qui complète le sujet ?

**Michel CROC, Directeur régional RFF**

La technique pendulaire n'est pas bonne ou mauvaise en soi. Elle est adaptée sur des voies comme les voies d'Italie ou de la Suède où les tracés sont assez tortueux, et sur des lignes où il y a peu de trains. Le problème de notre ligne littorale c'est que c'est une seule ligne avec deux voies. Ça ne suffit donc pas. On va regarder pour faire de la desserte sur les sites de la région. Dans une ville de grande capacité, si on introduit des trains qui peuvent rouler plus vite, on manque de capacité.

Comme vous le savez, au nord de notre région, nous avons trois lignes qui arrivent. Ici, il n'y a qu'une ligne avec deux voies. On ne va pas rentrer tous les trains sur deux voies. Si on veut utiliser au maximum la ligne côtière, il faudra faire rouler des trains qui roulent tous exactement à la même vitesse.

**Max RICHARD**

Quand vous parlez du TER, je suppose qu'il ne s'agit pas que de cette ligne. Il s'agit de créer un maillage à l'intérieur du Var. Quand on parle du TER, ce n'est pas une seule ligne ? Je suppose que tous les TER ne peuvent pas passer là-dessus. Vous allez en créer d'autres ? Ce dont notre région a besoin aujourd'hui, c'est un déplacement local pour les populations. Toute la population ne se situe pas entre Marseille et Toulon. Il y a d'autres centres-villes. Aujourd'hui, désengorgeons cette ligne qui est existante en ferroviaire. Aujourd'hui, nous cherchons à améliorer le transport local. Aujourd'hui, cela ne répond pas du tout aux préoccupations de notre région. Pourquoi ? Parce qu'elle amène des gens, mais elle ne permet pas aux gens locaux de se déplacer comme ils le souhaiteraient.

**Michel CROC, Directeur régional RFF**

Pour faire un réseau, il faut avoir des parallèles. Aujourd'hui, dans notre région, on a une ligne littorale et des perpendiculaires. On utilise les perpendiculaires car on vient d'ouvrir Grasse/Cannes. C'est bien pour ça qu'on étudie comment améliorer la ligne entre Nice et Coni. Et

c'est pour ça aussi qu'on a étudié, sans conclusion encore, ce qu'on peut faire pour le TER de Carnoules/Gardanne. C'est pour cela qu'on investit sur Marseille et Aix. Pour qu'il y ait un réseau, il faut aussi une deuxième capacité est/ouest.

### **Claude JULLIEN, FNAUT PACA**

J'ai bien suivi l'exposé de Jacques Molinari. Si on suit son raisonnement, on va donner des caractéristiques à la ligne qui feront qu'elle coûtera plus cher. C'est confirmé par l'opinion de RFF qui dit qu'une ligne huit coûterait 40 % plus cher. Ça fait un certain nombre d'années que je voudrais élucider un mystère. Pourquoi avons-nous en France les tunnels les plus chers d'Europe ? C'est une passion, depuis cinq ou six ans, de collectionner des puits, des grands ouvrages, etc.

Ligne TVG Madrid/Valladolid, tunnel de la Sierra de Guadarrama : 24 kilomètres de bitume. Tous ceux dont je vais parler sont des tunnels bitume. Je ramène tous mes prix au prix du tube 5. C'est-à-dire un tube qui va faire 9,50 mètres. Sierra de Guadarrama, 24 kilomètres, je trouve 140 millions de francs du kilomètre. Tunnel du Lochberg que j'ai visité : 200 millions de francs du kilomètre. Vous pouvez me dire que l'Espagne est un pays avec un taux de main d'œuvre relativement faible. Ça peut s'expliquer. Ce sont quand même des tunnels creusés avec des tunneliers dont deux sont fabriqués en France. Quand on creuse avec des tunneliers, on restreint un peu la part de main d'œuvre. On investit davantage sur l'outillage. Les salaires auraient tendance à être un petit peu minimisés. Le tunnel du Saint-Gothard : 55 kilomètres. Ça va faire 110 kilomètres de tube unique. 240 millions du kilomètre. Le Lyon/Turin : 54 ou 55 kilomètres. On nous annonce déjà 310 millions d'euros. J'ai vu d'autres documents qui annoncent 320. Je voudrais qu'on m'explique cette dispersion des coûts en Europe. Ça fait des années que je n'ai pas de réponse.

### **Pierre LAUGIER**

Je suis un simple citoyen. Je suis un peu la remarque de la conseillère régionale. C'est vrai que je ne me faisais pas cette idée d'un débat public. Ça ressemble énormément à un débat d'experts. Je suis simplement désolé que le débat public n'ait pas été précédé d'une campagne de presse. Ceci étant, je vais en profiter pour poser une question sur la forme. Combien coûte cette Commission sur le débat public ?

J'entends beaucoup parler de prix, de budget, de prix comparés... Il y a quand même des familles qui vont être déplacées sur le parcours. Je ne vois pas pourquoi on continue d'avoir un code de l'expropriation qui ne permet pas de les indemniser correctement.

### **Michel CROC**

On regardera ensemble nos chiffres. Nous avons constaté que les valeurs utilisées là sont à peu près cohérentes avec celles qu'utilisent actuellement les Italiens. On a un monsieur qui a un élément important sur les tunnels. Depuis l'accident du tunnel sous le Mont Blanc, la réglementation est devenue beaucoup plus sévère et en particulier on n'admet pas que des trains de voyageurs et de fret se croisent dans un tunnel à une certaine vitesse. C'est pour ça qu'on est obligé de concevoir un grand nombre de tunnels à deux tubes.

**Philippe MARZOLF**

Le budget global du débat public est entre 2 et 2,3 millions d'euros. C'est cofinancé par la région, les trois départements, les trois agglomérations et RFF. On est une autorité administrative indépendante. On "dépense l'argent public" mais c'est surtout pour informer et pour faire participer le citoyen au maximum. Il faut savoir que dans ce débat public, il y a plus de 34 réunions publiques. Il y a une réunion générale de lancement qui sert pour exposer le projet, qui permet aux personnalités d'avoir un premier avis. Il y a des auditions publiques qui permettent d'argumenter chaque position. Il y a des réunions thématiques avec des experts qui sont là pour recueillir des informations pour se faire une idée plus précise par rapport au projet et aux questions. Après, il y a 18 réunions de proximité dans toutes les villes sur la côte et dans l'arrière-pays pour aborder les problèmes locaux. On arrive aussi à ne pas faire seulement que des réunions de proximité, parce qu'à ce moment-là, chaque citoyen habitant Saint-Raphaël ou Cannes, etc. va défendre son budget.

Ce n'est pas nous qui faisons le code de l'expropriation. A Draguignan, on a eu une réunion sur l'impact foncier. On a découvert que plus, il y avait de gens qui demandaient de l'argent pour être expropriés, moins ils en avaient.

**Pierre BECH, APEVV**

Je ne suis pas universitaire, ni expert. Je suis un simple contribuable et citoyen. Je voulais revenir la notion de grande capacité et grande vitesse. C'est écrit dans votre plaquette bleue. Il est dit que vous pourriez résoudre le problème de la grande capacité simplement en investissant 2,5 milliards d'euros qui correspondent au tiers du projet LGV. Si avec un tiers de la somme, on arrive à résoudre le problème de la grande capacité, je trouve indécent d'exiger de gagner quelques minutes sur l'impact et sur l'environnement de l'agriculture.

A ce propos, je ne mélange pas les réunions, mais j'aurais bien voulu répondre au maire des Arcs - qui n'est pas là ce soir - qui est tombé dans la caricature quand il a parlé des agriculteurs qui bradaient leurs vignobles pour en faire des campings pour les gens du voyage. C'est vraiment de la caricature parce que les agriculteurs que nous rencontrons et avec lesquels nous combattons le projet LGV ne bradent pas leur territoire agricole. Ce sont des gens qui aiment leur pays, leur territoire.

**Michel CROC, Directeur régional RFF**

Si nous proposons un projet à grande vitesse à grande capacité, ce n'est pas de notre initiative parce qu'un transporteur ou un gestionnaire d'infrastructure doit forcément le faire au service d'une politique d'aménagement. La proposition que nous vous faisons aujourd'hui, ce sont des décisions successives prises par le CIADT qui a fixé comme priorité de relier Nice et la Côte d'Azur au réseau à grande vitesse français et dans un deuxième temps, de prolonger jusqu'à l'Italie. C'est dans ce cadre-là qu'on s'est aperçu qu'on pouvait construire un projet qui, en même temps, était un projet pour le TER. C'est la première fois qu'on a fait un projet de Ligne à Grande Vitesse dans une zone qui est tellement urbaine et dense. C'est un projet qui va permettre à la fois de faire du TER et de l'inter-cités rapide. C'est avec tout ça qu'on arrive à avoir un nombre de voyageurs de trois types : ceux qui empruntent le TGV pour aller loin, ceux qui empruntent le TER et ceux qui empruntent la Ligne à Grande Vitesse pour aller vite à l'intérieur de la région. C'est pour ça que le

projet est complet. Quand il est complet, ce sont 5000 voitures reportées chaque jour et 1 million de passagers aériens en rien.

Si on ne fait qu'un projet de grande capacité sans donner plus à la grande vitesse, le coût annoncé sur la plaquette bleue n'est pas le tiers, c'est la moitié.

### **Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'économie des transports**

Je suis économiste. Je me permets juste de rappeler quelque chose. Les grands projets comme celui-ci doivent faire l'objet d'évaluation. Il n'est pas dit que l'évaluation démontre qu'il vaille mieux faire un projet que des aménagements nécessaires. C'est véritablement à regarder et je crois qu'il faut naturellement enrichir le débat, c'est-à-dire regarder que ce qui se trouve aujourd'hui dans le dossier donne des éléments d'évaluation. Ils ne pourront être précisés que le jour où on resserrera les variantes entre lesquelles il est possible de choisir, y compris ce qu'on appelle la situation de référence. C'est à ce moment-là qu'il sera possible de savoir si on s'enrichit ou on s'appauvrit en faisant le projet.

Je vous signale une petite chose que personne ne sait. Si vous passez par Bruxelles, sur la grande place, il y a un musée de la ville de Bruxelles. Il y a une pelle en argent qui a servi à inaugurer un canal qui allait de Bruxelles à l'Escot. A l'époque, cela avait donné lieu à beaucoup de débats. Cette pelle en argent qui servit à l'inauguration de ce canal est intéressante parce que le canal n'a jamais été fait.

### **Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

C'est au sujet des ressources financières. Je voudrais simplement appeler l'attention sur le fait que dans quelques mois s'ouvre un autre débat public à Nice, sur l'autoroute de contournement. Le montant estimé est compris entre 1,5 et 3 milliards sur une distance de 25 kilomètres. Je crois qu'il faut que tout ça soit pris en compte. Il y a de l'argent. Le représentant du Conseil Général des Alpes-Maritimes s'enorgueillissait hier de mettre 1,5 milliard d'euros pour résorber des points noirs routiers dans le département. Il s'agit de question d'aménagement du territoire d'une très grande importance. On nous parler de ressources sur des projets exclusivement ferroviaires. Je crois qu'il faut tout prendre en compte et penser à l'aménagement du territoire globalement.

### **Olivier KLEIN**

Je vous propose de passer immédiatement à la seconde partie du débat. Il y aura encore des questions. Je remercie les intervenants de cette première table ronde.

Pour cette seconde table ronde, Monsieur Pascal Fouet pour RRF ; Monsieur Daniel Boudouin du Laboratoire d'Aix qui s'appelle le Cret-Log ; Monsieur Claude Cardella, Président de la Chambre régionale de commerce ; Monsieur Lionel Grand de la SNCF.

Pour la table ronde, on ajoute Monsieur Piel, Vice-Président de la région PACA, délégué aux transports ; Monsieur Pointard du port autonome de Marseille.

Pendant ce temps, je vous propose de prendre la parole.

**Madame de RIDDER**

Je suis Vice-Présidente d'une association de protection de l'environnement qui s'appelle « Environnement au Var » et qui travaille du mieux qu'elle peut sur le département.

Je voudrais faire une critique et je voudrais poser deux questions. Je n'apprécie pas du tout la façon dont vous avez organisé le débat public, en ce sens qu'ici on parle du fret. Saint-Raphaël n'a pas tellement de vocation de fret. Cela aurait peut-être mieux perçu à Marseille, Toulon ou je ne sais où. A Draguignan, vous parlez des expropriations. Il va y avoir des expropriations sur tous les départements et principalement sur le département. Vos réunions sont thématiques mais elles sont bloquées sur les villes. Si bien qu'il n'y a pas un seul Varois qui puisse avoir une idée d'ensemble des conséquences de la ligne que vous essayez de promouvoir. Je tiens à dire que c'est très grave au niveau de la démocratie.

**Olivier KLEIN**

Faites des propositions. Qu'auriez-vous préféré ?

**Madame de RIDDER**

Que les débats concernent tous les aspects pour chaque ville par laquelle vous passez.

**Olivier KLEIN**

Les réunions thématiques sont des réunions pour recevoir de l'information.

**Madame de RIDDER**

Les réunions d'ordre général à Toulon, je suis raphaéloise, je ne peux donc pas aller à Toulon. Vous en avez une à Marseille. C'est très difficile d'aller loin. Je m'attendais à ce que sur Saint-Raphaël, on aborde l'ensemble du problème, or vous n'abordez qu'un seul point.

**Olivier KLEIN**

A Saint-Raphaël, il y aura une réunion de proximité. La réunion de proximité est faite pour aborder tous les problèmes.

**Madame de RIDDER**

On ne peut pas aller à toutes les réunions. C'est déjà la deuxième réunion à laquelle je vais.

**Olivier KLEIN**

On ne peut pas compléter tous les thèmes.

**Philippe MARZOLF**

On a peut-être fait trop de réunions. On aurait mieux fait de faire quatre réunions avec des cas et les gens seraient allés dans les différentes réunions.

**Madame de RIDDER**

Ma première question concerne le financement. Les coûts, d'une façon générale, sont doublés tous les sept ans. Est-ce qu'on va arriver à 15 milliards, par exemple ? En ce qui concerne l'environnement, je suis très attachée à l'Estérel et à sa protection. Je vous demande de m'expliquer comment vous allez traverser l'Estérel.

**Olivier KLEIN**

Sur la dernière question, les réponses sont dans le dossier du maître d'ouvrage.

**Bernard GYSSELS, chef de projet RFF**

Dans vos documents, vous avez l'estimation au stade actuel des études que nous avons conduites. Nous annonçons, en fonction des scénarios étudiés, une fourchette entre 4, 5 et 7,5 milliards. Ce sont les coûts 2004. Il est évident qu'en fonction de l'inflation, ces coûts évolueront.

**Madame de RIDDER**

Ces coûts ne prennent pas en compte la traversée de l'Estérel qui devait se faire en sous-traitance en bitubes et les coûts des expropriations des travaux prévus par les Alpes-Maritimes.

**Bernard GYSSELS, chef de projet RFF**

Vous avez raison. Certains secteurs sont très difficiles à traverser. Vous savez que dans ce secteur, au-delà du Muy pour prendre un exemple précis, nous sommes à 50 % de traversée en tunnel. C'est ce qui explique aussi le coût élevé du projet. Si on regarde par rapport aux autres projets de ligne à grande vitesse comme la Bretagne aux Pays de Loire ou d'autres, nous sommes à des coûts de l'ordre de 15 millions d'euros. Pour notre projet de notre région PACA, nous sommes aux alentours de 30 millions d'euros du kilomètre. Ces montants prennent en compte les passages en tunnel et les expropriations que vous évoquées à l'instant.

**Robert VORMUS, ancien délégué régional de la FNAUT**

Je tiens à rappeler aux personnes présentes qu'il faut remonter au projet Valence/Marseille/Montpellier/Côte d'Azur qui avait été estimé à 25 milliards de francs. Il a été réalisé Valence/Nîmes/Marseille pour 25 milliards de francs. Depuis juin 2001, on devrait faire Saint-Raphaël/Paris en 3 heures 30.

Quant au trafic mixte ligne à grande vitesse, à quel moment ferez-vous l'entretien des voies, si vous faites passer des trains de marchandises de nuit ? Il ne faut pas faire passer des trains de marchandises le jour avec des vitesses différentes.

**Olivier KLEIN**

Merci Monsieur. Deuxième partie du débat sur les transports de fret, mais sur la desserte de la région.

## 2<sup>ème</sup> partie - La desserte fret de la région

### **Pascal FOUET, Direction stratégie et développement, Réseau Ferré de France**

Bonjour à tous. Je m'occupe plus particulièrement des questions liées au fret ferroviaire. Vous pourriez vous poser la question : pourquoi RFF vient nous parler aujourd'hui du fret ferroviaire ? Je crois qu'on a quelques titres à le faire parce que RFF construit les terminaux de transport combiné. Il y a quatre des terminaux en PACA. Il y a en que deux qui sont la propriété de RFF - Avignon et Marseille -. Les deux autres étant la propriété du port autonome. RFF construit également les raccords de port ferroviaire qu'on appelle des ITE. Il y en a 160 en PACA.

RFF est également l'organisme qui établit les catalogues de sillons. Ça veut dire que ce sont sur ces sillons que circulent les trains de voyageurs et les trains de fret. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui RFF vous parle un peu du fret.

Je vous propose qu'on jette un coup de projecteur sur les diapositives. J'en ai préparé cinq.

La première met bien en évidence le double déséquilibre qu'on constate concernant le fret ferroviaire. A l'ouest de la région, vous avez le pôle de Fos avec sa zone industrialo portuaire. On a plus de 5 millions de tonnes. C'est du trafic lourd. C'est essentiellement du trafic qui part du port et qui s'en va sur le Nord. Pour la partie qui est sur la Côte d'Azur, on a un trafic qui est 10 fois plus faible. On a un rapport de 5 millions de tonnes vers l'Ouest et de 400 000 tonnes sur cette ligne-là. C'est un trafic de réception. C'est-à-dire qu'on en gros 320 000 tonnes de marchandises qui arrivent et 80 000 tonnes de marchandises qui partent. Tout ça par la technique ferroviaire.

Que voit-on sur cette deuxième vue ? C'est la confirmation. C'est ce qu'on appellera le trafic de proximité. C'est du trafic de produits de grande consommation. Il y a les voitures et les eaux minérales, les boissons, tout ce que vous retrouvez dans les linéaires de vos commerces. Il y a un lien de proximité que je veux souligner. Pour cet aspect-là, le transport ferroviaire est au service des habitants de la région. Ce n'est pas quelque chose qui traverse. C'est quelque chose qui participe directement au fonctionnement de la région.

Peut-on, avec le ferroviaire, développer sa part dans l'approvisionnement de PACA ? C'est une bonne question. Faut-il essayer de développer cette part de marché du ferroviaire ? Je pense que oui. Je vois essentiellement deux métiers pour progresser dans cette direction : le transport combiné et les bases logistiques.

Je ne sais pas si vous connaissez tous le transport combiné. A mon avis, c'est un moyen terrible. C'est-à-dire le truc qui devrait avoir un succès. Aujourd'hui, il ne l'a pas tout à fait. C'est bien regrettable. Imaginez que vous avez des trains qui partent du nord de la France, de la région parisienne, et qui arrivent dans le sud en une seule nuit. A partir de ce moment-là, ils tombent sur des terminaux de transport combiné et on fait simplement les derniers kilomètres par camion pour livrer les boîtes ou autre chose à l'endroit où on attend les marchandises. C'est vraiment un bon système qui allie la puissance d'enlèvement du ferroviaire et la synthèse de la route pour les derniers kilomètres.

Qu'est-ce que les bases de logistiques ? Ce sont des sortes de grands entrepôts sur lesquels vous faites tomber des petits trains. Dans ces bases logistiques, vous préparez des commandes et vous les

emmenez en camion là où ça va être mis en rayon. Aujourd'hui, peut-on encore bâtir des bases logistiques ? Je pense que oui. Il faut réunir un certain nombre d'axes convergents. Cela suppose que les systèmes de distribution, les pouvoirs publics régionaux, les transporteurs ferroviaires et les gérants d'infrastructures travaillent dans le même sens.

Est-ce qu'on pourra faire vivre en bonne intelligence le fret et les TER à l'horizon 2020 avec une croissance du trafic de fret ? Je pense vraiment qu'on pourra le faire parce que le fret ne prendra pas un nombre de sillons sensiblement supérieurs à ceux pris aujourd'hui. On améliorera le ratio des marches sur les sillons et on arrivera à améliorer le remplissage des trains.

Des pistes qui me semblent très intéressantes à explorer, ce sont les TGV fret. C'est-à-dire des TGV comme ceux de la poste qui circulent sur Lignes à Grande Vitesse. On peut y faire rouler du courrier, du fret aérien et de la messagerie, c'est-à-dire les colis qui arrivent jusqu'à chez vous. Merci.

### **Daniel BOUDOUIN, Laboratoire universitaire de recherche en sciences de gestion, spécialisé en logistique**

Je vais faire suite aux propos précédents en élargissant la réflexion et en parlant de tout ce qui entoure le transport et ce qui concourt à la mise en circulation des produits. Cet ensemble d'opérations est rassemblé sous le vocable de logistique. Un mot qui peut se définir comme la technique de gestion des flux et qui regroupe toutes les opérations qui existent entre la production et la consommation. Elle représente en moyenne 12 % du coût d'un produit, montant qui se partage à part égale entre transport et traitement. Toutes ces opérations sont appliquées dans des bâtiments, dans des lieux où on va trouver toute une série de tâches. Je vais en citer quelques-unes : le conditionnement, la gestion des stocks, la préparation des commandes, le montage terminal qui est de plus en plus retardé et qui intègre le groupe logistique ; et bien entendu tout ce qui est gestion de l'information qui devient un élément indispensable à la bonne circulation des marchandises.

Toutes ces opérations prennent une importance de plus en plus grande dans les stratégies de développement et des entreprises par la relation au client qu'elles permettent et aussi par la recherche de limitation des coûts qui est liée. C'est donc devenu une clé du développement économique des entreprises et des territoires, mais pour que ceci fonctionne, il faut que les pouvoirs publics prennent toute leur part. On va retrouver cette part dans les infrastructures et aussi dans les politiques d'accueil de ces bases logistiques.

Quand on regarde à l'échelle de la région ce que cela représente, la logistique c'est 10 % de la totalité des emplois de PACA. C'est aussi, en termes de foncier environ 60 à 70 hectares qui sont consommés chaque année. Ceci est la moyenne des cinq dernières années. On a fait 250 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts et que chaque mètre carré d'entrepôt nécessite environ 2,5 fois plus que l'espace du mètre carré en terrain.

Si on regarde les évolutions, on peut dire que la logistique a profondément évolué. Il y a eu des mutations très importantes qui ont été initiées aux alentours des années 1975. Cela fait environ trois décennies. Les schémas en vigueur aujourd'hui sont régis par toute une série de critères. J'ai noté ici les principaux moteurs de ce qu'on va retrouver derrière les stratégies des entreprises. On peut dire que le premier est lié à la concentration de plus en plus forte qu'on a au niveau de la production que de la distribution, ce qui entraîne mécaniquement des envois de plus en plus lourds.

Il est évident que quand on a quatre ou cinq entreprises qui produisent ce produit dans le monde, on va avoir des distances parcourues beaucoup plus importantes que quand on en a dix fois plus.

Le deuxième moteur qu'il faut avoir présent à l'esprit c'est la notion de créativité. C'est le consommateur qui commande. Ce consommateur veut qu'on réponde de plus en plus vite à son attente. Cette vitesse va se traduire en termes de temps mais aussi en termes de fiabilité.

Un autre élément c'est l'exacerbation de la concurrence avec une guerre des prix farouche. Cette recherche de compétitivité va amener les entreprises à passer d'un mode à l'autre en fonction d'un opérateur à un autre ou voire même d'une région à une autre.

Il faut aussi noter comme facteur de mutation, la performance des systèmes de transport qui savent répondre à des attentes qui deviennent de plus en plus formatées. Aujourd'hui, l'essentiel des échanges se fait selon un schéma jour A/jour B, à savoir une commande qui est faite le matin avant midi, une préparation de commande qui est faite l'après-midi, un transport qui se fait la nuit et une livraison qui se fait le lendemain. Cela explique que le fret circule essentiellement la nuit que ce soit par fer, par route ou par mer.

Tout ceci amène à la création de grandes bases logistiques. Ces grandes bases occupent des surfaces de plus en plus importantes. Il y a 20 ans, quand une base faisait plus de 6 000 mètres carrés tous les journaux en parlaient. Aujourd'hui, ils en créent 50 par an approximativement en France de cette dimension et plus. La moyenne se situe plutôt aux alentours de 20 à 30 000 mètres carrés. J'ai noté ici en PACA, il s'en est fait 30 en 5 ans. Les trois quarts et même pratiquement les quatre cinquièmes des plates-formes se sont situées en débouché de la vallée du Rhône, c'est-à-dire entre Avignon et Fos. C'est donc ce phénomène de polarisation très fort qui est à prendre en considération et qui amène une géographie régionale où on va avoir des lieux qui pilotent et des lieux qui sont dépendants. Ces lieux qui pilotent c'est bien évidemment ceux pour qu'il y a des entreprises.

On va maintenant voir pourquoi ces entreprises sont situées dans cet espace et quel est l'impact que cela peut avoir sur le réseau ferroviaire et sur la notion de LGV. Le paysage touristique régional est dominé très largement par la logistique de distribution. C'est approximativement 85 % des investissements recensés localement. C'est nettement plus que ce qu'on trouve en France, puisqu'en France, le partage est en gros de deux tiers logistique de distribution et un tiers logistique de production. Ceci est bien logique quand on sait l'économie régionale et où on consomme plus que ce qu'on produit.

Cette logistique de distribution ne franchit pas les frontières. On est encore dans des systèmes qui sont nationaux. Si des grands groupes - Auchan, Carrefour, Métro, etc. - se sont installés de part et d'autres des frontières, les organisations logistiques restent encore très majoritairement cantonnées à l'intérieur des frontières. Cela veut dire qu'un entrepôt qui est basé à Marseille n'ira pas à Vintimille. Il s'arrêtera à Menton dans la très grande majorité des cas. Quand on sait que le rayon d'action de ces plates-formes varie entre 150 et 500 kilomètres au plus, en fonction de la fréquence de distribution et de la valeur ajoutée du produit, on voit très bien qu'on va rechercher à s'installer au centre et qu'on va se positionner dans des endroits qui sont les plus intéressants entre les frontières. C'est pour ça qu'on va retrouver la très grande majorité de ces bases aux alentours de Marseille, Avignon qui sont une articulation de l'espace méditerranéen français.

Demain, ce ne sera pas forcément la même chose qu'aujourd'hui. Les spécialistes qui travaillent sur le sujet pensent que l'intégration de la distribution commence à se faire sentir dans les politiques

technologiques et va probablement se libéraliser entre 10 et 15 ans. A cet horizon, peut-être que des espaces comme Nice auront trouvé un sens logistique beaucoup plus fort que ce qu'il est aujourd'hui. La région PACA - ouest de la région PACA - présente de nombreux atouts pour attirer les investissements logistiques. C'est la présence de fonciers importants. En soulignant aussi que l'on a aussi tous les modes et qu'on est au cœur de la Méditerranée. Quand je dis au cœur de la Méditerranée, je n'oublie pas les 100 millions d'habitants qu'il va bientôt y avoir de l'autre côté.

Je vais conclure rapidement en passant les schémas que vous avez ici parce qu'ils ont été présentés et commentés auparavant. Je ferais juste un retour sur la LGV par rapport aux investissements logistiques présents.

**Daniel BOUDOUIN, Laboratoire universitaire de recherche en sciences de gestion, spécialisé en logistique**

La création de nouvelles voies ferroviaires n'a de sens que si elle continue vers l'Italie. Et ceci pose des problèmes qui ont déjà été évoqués dans le débat : comment de Cannes à Vintimille quand on connaît la topographie et l'urbanisation ? Et deuxième problème : comment circuler en Italie alors que l'adaptation de la ligne Vintimille/Gênes n'a pas été pensée pour du trafic massifié en termes de fret.

**Pierre BECH**

Je note quand même une contradiction. Là, vous venez de dire que (*inaudible*) parce qu'il y a des difficultés en Italie, donc au-delà de la frontière française en termes de fret. Et tout l'exposé va consister à parler du trafic marchandises à l'intérieur de notre région. Donc je crois que c'est ce qui nous préoccupe. C'est ce que vous avez dit : on consomme plus que l'on produit. Donc on parle bien de la région. Donc je ne vois pas très bien... le lien avec l'Italie n'a rien à voir avec la gestion du trafic de marchandises dans la région. A ce propos, j'aimerais dire une chose. Je n'ai pas de chiffre ni de statistique. Je me souviens d'une époque où il y avait beaucoup d'activités dans nos gares, dans nos villages. Vous parliez de transports combinés. Je ne vois pas pourquoi la SNCF à l'époque a abandonné la gestion de ces gares de proximité qui permettrait d'avoir moins de trafic sur l'autoroute. Je ne parle pas des camions qui transitent au sein de l'Italie. Ceux-là, je crois que ça a été abordé. Il n'y a pas de problème. Je parle de l'exploitation des transports au sein de la région. Si nous avions pu conserver l'activité dans nos gares de proximité, (*inaudible*) trafic routier dans notre région, puisque c'est un des arguments qui font que maintenant on souhaite désengorger l'autoroute, ce qui justifie la création de la LGV, en continuant l'activité de proximité... Je n'ai pas parlé aussi du flux tendu. Vous l'avez évoqué. Mais c'est vrai que là on subit une manière de gestion économique. Et là aussi, est-ce une bonne chose du flux tendu qui, justement, génère du transport à tout va ?

**Daniel BOUDOUIN, Laboratoire universitaire de recherche en sciences de gestion, spécialisé en logistique**

Aujourd'hui, les marchandises ne sont pas livrées directement. Elles passent par des grandes phases, des grands points d'articulation. Ces grands points d'articulation permettent de massifier. Le fer est un outil de massification. Et il a des difficultés à se positionner dès lors qu'il s'agit d'une

diffusion. En dessous de 500 kilomètres, il est difficile d'être concurrentiel si on ne fait de la région de point à point.

Pour répondre à votre première question sur l'aspect contradictoire entre une distribution qui est régionale ou nationale, ceci correspond à deux aspects différents. Créer une ligne ferroviaire entre Marseille, et prétendre la justifier économiquement, aujourd'hui c'est un leurre. Ça ne peut avoir que de sens que si sur cette ligne circulent des marchandises qui vont aller au-delà de Nice et de Marseille. D'où 500 kilomètres, c'est le fameux seuil en deçà duquel il est très difficile de se positionner pour le fret. Ces seuils...

### **Un intervenant**

*(Intervention inaudible)*

### **Olivier KLEIN**

Si une nouvelle ligne devait être utilisée pour les marchandises, elle doit l'être jusqu'en Italie.

### **Daniel BOUDOUIN, Laboratoire universitaire de recherche en sciences de gestion, spécialisé en logistique**

Qu'elle utilise la ligne traditionnelle ou la ligne nouvelle, peu importe... Ça n'a véritablement de sens qui nécessite des investissements lourds que si on est capable de franchir... Et ça peut intéresser la production, notamment dans le domaine de la chimie. Ça peut intéresser le port autonome de Marseille, et bien sûr les liaisons de transport...

### **Olivier KLEIN**

On va prendre une dernière question sur la question peut-être de l'activité des gares. Lionel Grand, de la SNCF Fret y répondra. On prend une question et puis l'exposé de Lionel Grand avec des éléments de réponse.

### **Gérard MERLETTE, Association TGV PACA**

Gérard Merlette, Association « TGV Provence Alpes Côte d'Azur ». Ma question s'adresse à Pascal Fouet. Mais ce serait peut-être plutôt à caractère ferroviaire. Tu as parlé, Pascal, de l'arrivée en PACA à peu près 1 million de tonnes. Sur ce million de tonnes, tu as dit que la messagerie pouvait prendre la Ligne Grande Vitesse. C'est normal. Quel est le pourcentage à peu près de cette messagerie ? Et pour l'opérateur ferroviaire, y a-t-il une dynamique pour justement capitaliser cette messagerie avec les grands opérateurs FedEx ou d'autres ?

### **Pascal FOUET, Directeur stratégie et développement, Réseau Ferré de France**

Je vais tâcher de faire une réponse rapide. Le premier point, c'est que l'on n'a peut-être pas raisonné en tonnage mais plutôt de dire que la messagerie demandée par la route, c'est dans les

camions qui sont plutôt des camions légers, c'est-à-dire des fourgons tôleés, qui ne transportent finalement pas grand-chose en poids. Si on fait circuler un TGV de fret, on peut mettre dedans jusqu'à une centaine de tonnes, c'est-à-dire que l'on va remplacer avec la circulation d'un TGV un nombre important de camions sur l'autoroute. Ça, c'est le premier point. Ce sont des fourgons tôleés, qui font 5 tonnes, 10 tonnes, 15 tonnes.

Le deuxième point : combien on peut faire circuler de TGV fret sur la Ligne à Grande Vitesse ? Moi, je n'ai pas la réponse. Je peux simplement dire qu'il faut également mesurer que la demande est probablement limitée. C'est de matière à faire circuler un certain nombre de TGV par trois douzaines.

Dernier point : aujourd'hui, RFF travaille - et ça répond à la question de Gérard Merlette - avec FedEx, avec la poste, avec UPS, pour regarder s'il y a un intérêt économique à faire circuler du fret aérien sur la Ligne Grande Vitesse avec de véritables logiques de fret, plutôt que de faire soit du camion - du camion sur 1000 kilomètres, ce n'est pas rien, il faut quand même s'en occuper - soit de l'avion en sauts de puce, parce que c'est un peu dommage de faire des coûts d'avion sur 500 kilomètres. Ça coûte cher. Ça fait du bruit pour les riverains. Et en plus, il vaut mieux garder les créneaux pour faire ce que l'on appelle du long-courrier plutôt que des sauts de puce.

## **Olivier KLEIN**

Merci. On voit bien qu'un certain nombre des questions posées renvoient directement à un opérateur ferroviaire. On en a un dans la salle.

## **Lionnel GRAND, Fret SNCF, Direction régionale de Marseille**

En premier lieu, je vais vous faire une présentation sur les trafics ferroviaires fret de la région PACA. On voit sur ce premier transparent qu'en PACA, on a transporté cette année 16 millions de tonnes. Ces volumes sont transportés essentiellement au départ de la zone du port de Fos pour des produits d'industrie lourde comme des produits chimiques, pétroliers ou sidérurgiques. Ce qui donne un fret ferroviaire d'une part de marché d'environ 8 %. Si on regarde actuellement ce qui se passe sur la ligne Marseille/Vintimille, que ce soit en régional ou entrant, sortant de transit, on voit que l'on a environ 1,2 million de tonnes qui sont transportées chaque année. Cette ligne distingue des trafics qui passent aux points de frontières, et qui représentent à peu près trois quarts du trafic, 0,9 million de tonnes. Ces trafics sont plus internes à la région, le trafic de la côte qui représente 0,3 million de tonnes. Ces flux sont essentiellement des flux de transport conventionnel, non pas de combiné.

Si on regarde plus précisément les trafics sur la ligne Marseille/Vintimille, on peut s'interroger en regardant quelles sont les origines de destination. Si on regarde d'où viennent ces trafics, on remarque que l'ouest de PACA génère environ 64 % des flux de cette ligne, dont les trois quarts sont destinés au nord de l'Italie. On a une grande dispersion des échanges : le nord et l'est de la France avec environ de 10 % de trafic. Si on regarde les flux en provenance de la péninsule ibérique, on s'aperçoit qu'ils ne représentent que 3 % des trafics. Si on regarde où vont ces trafics, on voit essentiellement trois vols : l'Italie du nord et de l'est qui reçoit environ un tiers des trafics ; la Côte d'Azur pour un quart ; et puis le piémont Val d'Aoste. Les flux à destination de la péninsule ibérique sont encore plus faibles que ceux en provenance d'Espagne et représentent à peine 1 %.

Si l'on regarde simultanément à la fois les origines et les destinations, on s'aperçoit qu'une forte concentration des trafics est prédominante des flux entre ouest PACA et le nord de l'Italie.

Maintenant que l'on a une vision globale des trafics sur cet axe, il est nécessaire de distinguer ces trafics en regardant tout d'abord les trafics de la côte, et ensuite en regardant les trafics de transport. Si on se focalise en premier lieu sur les trafics de la côte qu'ils soient d'origine et à destination sur la section de la ligne en amont du point frontière, comme je l'ai dit précédemment, ce trafic représente un quart des trafics totaux. Ces flux sont là pour déséquilibrer sur cet axe puisque les arrivages sont largement prédominants. La nature des échanges au départ ou à destination de la côte est le reflet de la structure économique de la Côte d'Azur. Il y a une forte concentration démographique qui en fait une zone de réception importante pour des produits de grande consommation, sur lesquels le fret ferroviaire a une part de marché limitée. On constate que l'on inonde aussi les trafics automobiles et les trafics militaires, et dans une moindre proportion des trafics de produits pétroliers, chimiques ou de ferraille.

Sur la base d'hypothèses de croissance, on estime que les volumes transportés sur voie ferrée ne peuvent progresser d'ici 2020 pour à peine environ 0,4 million de tonnes, soit environ 1 %. Bien qu'à l'heure actuelle, nos analyses ne nous permettent pas de préciser les volumes par secteur de marché, on peut penser qu'au trafic actuel de produits traditionnels, boissons, automobiles, transports militaires, les offres de logistique urbaine développées en partenariat avec les collectivités territoriales pourraient permettre au transport de produits de grande consommation. Quoi qu'il en soit, cette croissance du trafic est compatible avec les capacités d'infrastructure actuelles. Elle peut se faire sans besoin supplémentaire, à la fois grâce à une meilleure utilisation d'infrastructure et de charge avec des trains mieux remplis et plus longs.

Si on s'intéresse aux trafics internationaux, c'est-à-dire les trafics de transit, ceux qui passent le point de frontière de Vintimille, ces trafics représentent les trois quarts du trafic de la ligne, soit 0,9 million de tonnes. Ils sont eux aussi des produits livrés. 90 % vont dans le sens France/Italie, et 10 % vont dans le sens Italie/France. Les marchés utilisateurs du fret ferroviaire ne présentent pas de grande spécificité par rapport au type d'échanges habituellement élaborés. Vous avez une prédominance des flux industriels plus lourds exportés par la France, et une impression dominante de produits de grande consommation. Ainsi dans le sens France/Italie, 70 % des trafics sont liés à la sidérurgie, à la ferraille, aux produits pétroliers et chimiques. Dans le sens Italie France, la structure est très différente puisque l'on a essentiellement des produits de grande consommation.

Aujourd'hui, la part de marché du fret sur les trafics internationaux est faible, au niveau de 8 %. Les caractéristiques de l'infrastructure en Italie, avec des sections en voie unique, des longueurs de voie d'évitement (*inaudible*) la longueur de beaucoup de nos trains à environ 380 mètres, expliquent en grande partie cette situation. Pour autant, nos hypothèses de croissance de trafic nous conduisent à penser que les volumes transportés par voie ferrée devraient augmenter de 46 % d'ici 2020, ce qui permettrait au trafic de progresser, passant de 0,15 millions de tonnes à 1,3 millions de tonnes. Cette croissance est compatible avec la capacité d'infrastructure actuelle. Ce serait en moyenne une vingtaine de trains par jour. Malgré cette croissance du volume transporté, la part de marché du fer n'augmenterait pas car le volume du trafic routier serait en forte hausse. Aussi, pour répondre à la demande de la population d'avoir une solution ferroviaire pour détourner de l'autoroute une partie des flux routiers en transit, la position de la SNCF est de proposer le report du trafic via la transalpine. Le développement des échanges au sein l'arc méditerranéen est ainsi appréhendé dans le cadre plus large de la complémentarité d'itinéraires alpins, à la fois avec la nouvelle infrastructure Lyon/Turin qui se raccorde avec un courrier plus au sud, à la fois

Perpignan/Barcelone, le contournement de Montpellier, et plus tard Montpellier/Perpignan. Cet itinéraire représente alors une possibilité de se positionner sur des échanges du sud de France ou d'Espagne vers l'Italie. Le fer peut ainsi participer à la stabilisation du trafic routier en frontières. Dans ce cadre, on estime que 60 % du trafic routier passant à Vintimille peut être capté par le fer. Ainsi, si on prend l'exemple suisse, qui a été développé tout à l'heure, où la part de marché du fer en 2004 a été de 65 % pour la traversée des Alpes, on considère que la quasi-totalité de la croissance du trafic sera reportée sur le fer, stabilisant ainsi le trafic de l'autoroute en 2020. On pourrait alors enlever à la route environ 2500 poids lourds par jour ou l'équivalent de 10 millions de tonnes. Avec une hypothèse de trafic moins ambitieuse, 30 %, 1200 poids lourds par jour pourraient être enlevés à la route et 5 millions de tonnes.

Toutefois, pour atteindre ce potentiel de stabilisation, plusieurs conditions doivent être remplies. D'une part, la création de la ligne nouvelle Lyon/Turin. Cela pourrait être le cas à cette échéance. Ensuite, que la réalisation de la ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon soit effectuée. Ensuite, que des mesures lourdes favorisant le report modal progressif vers d'autres modes ferroviaires et maritimes soient mises en place en deux points réglementaires avec des mesures administratives, avec notamment des créations de solutions alternatives au passage Vintimille à la création avant cette période qui est de 2010-2015 de la création du tunnel des (*inaudible*).

Fort de ces éléments, la SNCF constate que la ligne Marseille/Vintimille est un axe de desserte important de la botte et de transit important pour les échanges de l'arc méditerranéen, d'autant plus que la distance Barcelone/Milan est la même via Vintimille ou Lyon/Turin. Pour autant, compte tenu de la limitation du trafic par Vintimille, de la croissance d'échanges et des améliorations de l'entreprise ferroviaire SNCF, la SNCF demande *a minima* le maintien de la capacité pour le fret Marseille/Vintimille en situation de référence de projet et pendant les phases travaux afin que le développement de trafic prévu soit possible. Ceci implique d'une part que les scénarios de la LGV PACA soient construits de manière à ne pas dégrader les capacités pour le fret, et d'autre part que les investissements éventuellement nécessaires au maintien de la capacité fret deviennent partie intégrante de la LGV PACA.

## **Olivier KLEIN**

Merci. Deux questions.

## **Mademoiselle MACARIO**

Cette commission a été créée, je le rappelle, à la suite de la loi sur la démocratie de proximité de 2002. Et j'ai participé cette semaine à trois réunions, et je peux dire que j'ai pu m'exprimer à plusieurs reprises. Je pense sincèrement que la commission annuelle fait de son mieux pour faire participer le public y compris les autres sortes de projets. En revanche, les intervenants ne sont pas toujours très clairs lorsqu'ils sont chargés de répondre aux questions qui fâchent. Et ce qui m'inquiète davantage, c'est dans quelle mesure le rapport de la commission sera pris en compte par l'autorité qui statue ici ? Je pense qu'un bon nombre de concertations qui ont été menées par les collectivités locales (*inaudible*) la procédure prévue par le code de l'urbanisme, ce qui n'a pas empêché les collectivités locales par la suite de ne pas du tout tenir compte de la volonté des habitants. Et c'est précisément ça qui m'inquiète. Ici, ce n'est pas la commission qui est en cause, car le débat public, c'est aussi tenir compte du contenu du rapport que fera cette commission. Et

c'est précisément là, je pense, que beaucoup de choses échappent aux simples citoyens. Pour le reste, je n'ai pas de question particulière.

Si la création d'une nouvelle ligne, d'une LGV, pouvait permettre d'avoir moins de camions sur la route, ce serait sans doute le seul avantage qu'elle aurait pour le département de Var et des départements limitrophes.

### **Philippe MARZOLF**

Je vais reprendre la parole deux minutes. Merci pour votre soutien. Ce n'est pas toujours facile, on est plutôt soumis à la critique qu'autre chose.

Pour être très clair, je rappelle que la commission est neutre par rapport à ce projet, par rapport à ce qui va ressortir du débat, et nous n'avons pas d'avis à donner. Tout notre travail, c'est de faire une synthèse de ce qu'il s'est dit. Je ne vais pas vous faire une synthèse à chaud parce qu'il faut quand même que l'on y réfléchisse. On est six membres de la commission. Le compte-rendu sera validé par les six membres de la commission. Ce n'est pas toujours facile de faire un compte-rendu. Je suis d'accord avec vous. On va essayer au mieux de faire retranscrire ce que nous on a ressenti dans les différents débats, les questions qui se posent et quelles sont les réponses, les études complémentaires qu'il va falloir faire. Je vous rappelle que le débat public est très en avance par rapport à ce projet. Je pense que ce qu'il va sortir du débat public, c'est la question, l'opportunité, est-ce qu'il peut la faire, et après une sorte de cahier des charges. Il faut qu'ils aient un cahier des charges pour continuer les études. Pour l'instant, on en est qu'à un mois et demi du débat. Il y a encore vingt-cinq réunions à se passer. Il y aura encore plein de choses qui seront dites.

### **Monsieur MELANEAU**

Je suis un simple citoyen de Puget-sur-Argens. On parle de Marseille. On parle de Nice. On parle de Barcelone, de Vintimille et autre chose, et je n'ai pas beaucoup entendu parler de nos petits villages. Est-ce qu'il y aura une réunion où l'on parlera du tracé ? Je n'ai pas assisté à toutes les réunions parce j'ai aussi d'autres obligations. Même si Monsieur disait tout à l'heure : « Vous n'avez qu'à aller aux réunions. » Mais on ne peut pas y aller à toute. En plus, on n'a pas d'information. Nous avons reçu du courrier nous demandant si nous étions intéressés par des livrets explicatifs pour pouvoir venir aux réunions et être informé, j'ai répondu ok. J'ai donné mes coordonnées, mais je n'ai toujours rien reçu. Donc je suis là. C'est un constat. Ce n'est pas un jugement. Ce sont des réunions d'experts où moi je suis perdu. Vous parlez de flux tendu. Vous parlez de pendulaire. Je n'ai aucune qualité pour savoir si on doit en faire ou si on ne doit pas en faire. La seule qualité que je me donne, étant donné que j'habite la région, je suis ici, j'aimerais bien savoir à quelle sauce on serait mangé. Et est-ce qu'il y a une réunion où l'on pourrait parler du tracé, et savoir ce que nos petits villages Puget-sur-Argens...

### **Olivier KLEIN**

Les questions locales seront abordées de manière privilégiée au cours des réunions de proximité. Pour la région qui nous intéresse Cuers, la Roquebrussanne, Brignoles...

**Monsieur MELANEAU**

C'était Puget-sur-Argens.

**Olivier KLEIN**

Je n'ai pas Puget-sur-Argens dans ma liste. C'est à côté de Fréjus. Il y en a une à Saint-Raphaël le 2 juin. Il y en a une à Draguignan le 31, maintenance. Il y a un certain nombre de réunions de proximité. Mais c'est là qu'il s'agira de parler de vos petits villages. J'ai l'impression que l'on en parle aussi quand on dit par exemple : « Il y aura moins de camions sur l'autoroute. » L'autre aspect : les réunions thématiques sont spécifiques. Elles sont forcément un peu plus pointues. Il y a des spécialistes. Et ces spécialistes ont aussi comme tâche, pendant ces réunions, d'arriver à vous faire comprendre, à vous, simple citoyen, de ces questions-là. Elles ne sont pas réservées aux spécialistes. C'est en tout cas l'esprit du débat public.

**Philippe MARZOLF**

Je rajouterai une chose : la réunion publique n'est pas le seul moyen d'expression à ce débat public. Les réunions publiques durent quatre mois, du 21 février au 21 juin. Toute personne a la possibilité de nous envoyer une contribution écrite. Actuellement, nous avons mis en ligne une vingtaine ou une trentaine de contributions écrites. Toute personne qui nous écrit nous donne son avis. Nous les mettons sur le site Internet. Vous avez des cahiers d'acteurs. Vous avez déjà cinq cahiers d'acteurs qui sont sortis. Aujourd'hui, vous en avez cinq nouveaux. La semaine prochaine, il y en aura encore cinq nouveaux. On va arriver à une quarantaine de cahiers d'acteurs. Vous allez bientôt recevoir le deuxième numéro du journal qui est disponible. Vous avez la possibilité de renvoyer une carte pour donner votre avis, pour poser une question. Ils sont à l'entrée. Par rapport à ça, on s'excuse un petit peu. Il y a eu des retards dans la distribution du courrier. Il y a eu des grèves à la poste. Ça a été redistribué. On a reçu plus de 7000 cartes T de demande de document. C'est vrai que l'on a été un peu débordé au début, mais on s'excuse. Il y a cinq personnes qui travaillent à plein temps sur le sujet.

**Olivier KLEIN**

Une réponse de RFF également qui veut ajouter quelque chose...

**Bernard GYSSELS, chef de projet RFF**

Je voudrais apporter des éléments de réponse à votre question. Quand vous parlez de tracé, je rappelle ce sont des couloirs de passage que nous avons étudiés. Au cours des réunions de proximité, nous évoquerons tous ces couloirs. Mais je voudrais, à l'aide de ce calendrier, vous préciser où nous nous situons. Et nous sommes vraiment au tout début de la concertation. Nous n'avons pas ce que vous appelez des tracés, mais qui sont l'aboutissement de plusieurs années d'étude à partir du choix qui sera fait à l'issue du débat. Il faut plusieurs années pour arriver à le définir. Nous ne sommes pas en enquête publique. Nous sommes dans une phase de débat public, bien en amont au niveau de ces tracés. Et je pense qu'à un moment donné, vous n'aurez pas la précision que vous souhaitez.

**Olivier KLEIN**

Monsieur Mesnard.

**Monsieur MESNARD**

Ma question s'adresse présentement à Monsieur Lionnel Grand qui représente le Fret SNCF. J'ai écouté avec beaucoup d'attention votre projet concernant la situation actuelle du fret ferroviaire dans la région de Cannes. Et on peut dire que malheureusement elle décline par rapport à la prédominance du transport routier. Et le chiffre de 4 millions a été cité au passage de Vintimille. La situation est extrêmement grave. Et je voudrais attirer votre attention sur le fait que la SNCF a pris des décisions très regrettables concernant mon département mais celui des Alpes-Maritimes, puisque l'on avait décidé de supprimer la desserte marchandises d'un certain nombre de gares à Cannes La Bocca, à Golfe-Juan, à Cagnes-sur-mer, et en dernier vous avez décidé du transfert sur route. Le résultat des courses, c'est qu'actuellement il y a environ une centaine de camions qui circulent sur les routes du département des Alpes-Maritimes. C'est scandaleux. La question est importante. L'objectif aujourd'hui, c'est de renverser la vapeur, c'est-à-dire récupérer le trafic des camions pour permettre d'obtenir une diminution significative. Vous prévoyez d'ici 2020 une part de marché plus importante. Je souhaiterais que dans l'immédiat, dans la mesure du possible, le trafic de marchandises soit rétabli dans les Alpes-Maritimes, afin de diminuer le trafic des poids lourds. Je suis extrêmement scandalisé par cette situation regrettable.

J'aimerais dire un mot en ce qui concerne le fret TGV. L'exemple a été cité en ce qui concerne le TGV postal. Malheureusement, la poste a décidé de retirer le trafic postal qui était assuré par le TGV au profit des camions. Là aussi, c'est une décision extrêmement scandaleuse. Donc je note avec intérêt que l'on envisage le rétablissement du trafic postal par chemin de fer et par TGV en particulier. Je pense qu'il y a certainement des possibilités en matière de messagerie. On peut croire des annonces de solutions en ce qui concerne le transport des marchandises.

Il n'est pas interdit de penser qu'un jour, des wagons spécialisés seront mis au point et capables de rouler à 300 kilomètres/heure. On n'en est pas là à l'heure actuelle, mais je crois qu'on arrivera peut-être un jour aux trains à grande vitesse.

**Olivier KLEIN**

Sur les TGV de fret, on n'a pas entendu la SNCF.

**Lionnel GRAND, Fret SNCF, Direction régionale de Marseille**

Des réflexions sont en cours avec différents opérateurs en logistique de messagerie pour travailler sur des TGV fret aux transports de petits colis, de fret express.

Pour répondre à la question de la problématique sur la desserte des Alpes-Maritimes, la SNCF a une situation économique difficile puisqu'elle a eu un déficit important ces dernières années. Cela l'a conduit à mettre en place un plan de restructuration et d'économie. Ça a amené à réduire certaines offres de trafic mais uniquement dans la situation où il n'est pas possible d'avoir une activité qui permette d'avoir une politique uniquement équilibrée. La SNCF ne peut pas se

permettre de subventionner les industriels. A la fois, ça l'a conduit à arrêter la desserte de tels trafics sur la côte, mais mineurs, qui ne représentaient que quelques wagons par moi dans certains cas. Et dans le cas précis du transport (*inaudible*) entre Peille et le port de Brégaillon, le trafic a été arrêté parce que le contrat prévoyait un trafic équilibré aller et retour, et le client n'a pas été en mesure de nous fournir un trafic équilibré, donc nous perdions forcément de l'argent. On n'avait de la recette que pour l'aller et pas le retour. On a demandé au client de maintenir son trafic en augmentant les tarifs. Cela n'a pas été possible pour des raisons économiques. On a arrêté ce trafic en octobre, novembre 2003. Et peu de temps après... Je vous rassure là-dessus, il n'y a pas eu de trafic de poids lourds pendant très longtemps, parce que le client a lui-même perdu le marché derrière parce qu'il n'était pas compétitif. Il n'y a pas de trafic complémentaire lié à l'arrêt du fret du fer.

### **Un intervenant**

Au cours de votre exposé, vous avez dit, à l'horizon 2020, que le fret pourrait absorber 2500 camions/jour par rapport au réseau routier. Est-ce que c'est dans l'état actuel de la ligne ferroviaire ou pas ?

### **Lionnel GRAND, Fret SNCF, Direction régionale de Marseille**

C'est lié au projet de Lyon/Turin.

### **Un intervenant**

Mais pas à la LGV.

### **Lionnel GRAND, Fret SNCF, Direction régionale de Marseille**

Ça supprime l'équivalent de 2500 poids lourds par jour sur l'autoroute de la Côte d'Azur, mais ces poids lourds vont se reporter sur l'itinéraire Lyon/Turin.

### **Un intervenant**

D'accord, mais sans pour autant construire une LGV. Ce n'est pas lié.

D'autre part, pouvez-vous m'affirmer que RFF n'a pas de filiale dans le transport routier ?

### **Philippe MARZOLF**

Cela va peut-être être difficile parce que la SNCF est le premier transporteur routier.

**Lionnel GRAND, Fret SNCF, Direction régionale de Marseille**

Cela nous permet de travailler en complémentarité par rapport à notre clientèle. On travaille en concurrence et en complémentarité quand on le peut. Sur certains marchés, on peut se positionner en complémentarité, notamment sur le marché de la chimie où on a créé un opérateur commun avec les filiales des entreprises. On offre une desserte ferroviaire et une desserte fret. C'est un exemple qui est demandé par certains industriels, notamment pour la chimie en Europe.

**Monsieur BRUCKER, Fare-Sud**

Je regrette un petit peu qu'il n'y ait aucun lien entre les différents débats publics. Au débat public de Fos XXL, il y avait eu des idées assez intéressantes qui avaient été émises dans la salle, et qui, dans le cadre de la démocratie participative, permettraient justement de renvoyer un petit peu la balle aux technocrates et autres techniciens, pour les amener à réfléchir sur de nouveaux schémas réclamatifs auxquels ils n'avaient pas pensé. Et parfois, cela permet de faire avancer un petit peu les problèmes. Or, en matière de fret - comme on l'a dit très justement - l'essentiel du fret vient de Fos XXL. Vous abusez un petit peu aujourd'hui avec le fret sur Vintimille, en disant qu'il y aura + 20 % de fret en partant de zéro. En 2020, ce sera toujours pratiquement zéro de fret par Vintimille alors que l'essentiel du fret c'est effectivement le fret de Fos XXL. Et là, il y avait eu, la dernière fois, dans le débat public, une idée intéressante émise qui consistait à dire : on pourrait très bien sortir des idées neuves pour que le fret ferroviaire prenne le pas davantage sur le fret routier. Et par exemple, on pourrait étudier de faire venir les trains jusqu'aux quais et que les gares d'échange rail-route soient à une trentaine de kilomètres à l'intérieur des terres, ce qui permettrait d'ailleurs de résoudre le problème de l'engorgement routier des villes de France et du voisinage. Effectivement, il y avait trois ou quatre endroits, un peu à une trentaine de kilomètres de Fos qui pourraient servir de gare d'échange rail-route pour que les trafics qui ne continuent pas par le fer puissent être mis d'une manière commode sur des camions et d'être dispatchés un petit peu partout. Ça, c'était une idée intéressante qui avait été émise. Dans le cadre de la concertation future, ça devait être un petit peu étudié. Je pense que cette concertation a mis du temps à se mettre en route. C'est un petit dommage. Je ne sais pas si la SNCF a un petit peu réfléchi depuis sur le sujet. Mais il est évident que ce n'est qu'avec des idées neuves un peu comme ça que l'on pourra retourner en faveur du rail à négocier un certain nombre de choses. Il y avait aussi une idée intéressante qui avait été émise. Paraît-il que les Chinois seraient très intéressés par les trains de containers directs de Fos pour aller sur l'Italie, sur Milan en passant par le tunnel du Montgenèvre. Les Chinois auraient été particulièrement intéressés. C'était ce qui était apparu un petit peu dans ce débat. Il y a comme ça un certain nombre d'idées qui pourraient raisonner d'un débat à l'autre.

**Olivier KLEIN**

Merci. Une remarque : vous êtes un de ces liens, un de ces gens qui font résonner les idées d'un débat à l'autre. Il y avait vraisemblablement à Fos XXL des gens de la SNCF que l'on a ici. Il y avait vraisemblablement aussi des gens du port. On a quelqu'un du port à qui on va donner la parole. Je pense qu'il a certainement des questions.

**Luc POINTARD, Port de Marseille-Fos, chef du département développement et stratégie**

Effectivement, j'étais présent bien entendu au débat de XXL. Et différentes idées ont été émises. Je vais revenir très brièvement sur ce qui a pu être dit sur les trafics de fret qui circulent aujourd'hui sur la région à Cagnes, et plus particulièrement sur le Var et Alpes-Maritimes. Ces trafics-là, aujourd'hui, on l'a vu tout à l'heure, on a une grosse partie qui est un trafic de transit qui passe sur Vintimille, qui passe la frontière. A notre connaissance, et en particulier à la mienne, ces trafics sont essentiellement des flux continentaux. Cela veut dire qu'à un moment ou à un autre, il n'y a pas de contrepartie maritime. Typiquement, aujourd'hui, qu'est-ce que c'est comme flux ? Ce sont essentiellement des flux de la chimie qui est un très gros pourvoyeur de flux. Il existe en Europe du Sud en l'occurrence et même ailleurs des grands pôles de chimie. Il en existe un dans le nord de l'Espagne du côté de Lérida. Dans le sud de la France, c'est Fos, bien entendu. Il existe également à Lyon qui est un grand pôle de la chimie. Et Milan est un autre grand pôle. Grosso modo, ces pôles-là sont interconnectés entre eux, essentiellement en termes de transport. Le fret ferroviaire en fait une grosse partie. C'est le premier point.

A notre connaissance, au port autonome, il n'existe pas de flux maritime, dans un sens comme dans un autre qui passe la frontière de Vintimille ou dans des proportions extrêmement minimes. Il n'existe pas de marchandises qui arrivent à Marseille ou à Fos et qui vont à Milan. Inversement, il existe très peu de flux qui arrivent en maritime ou qui partent en maritime de Gènes qui vont irriguer la région PACA, Alpes-Maritimes un petit peu. Mais dès que l'on s'éloigne des Alpes-Maritimes, plus du tout, et en tout cas sûrement pas pour aller sur Rhône-Alpes ou sur des régions comme ça. C'est à notre connaissance quelque chose qui ne se fait pas aujourd'hui.

Le port de Marseille est un port qui aujourd'hui est essentiellement tourné vers le Nord et vers l'Ouest. Les flux qui touchent la région PACA, c'est-à-dire Var, Alpes-Maritimes, sont des flux pour nous « locaux » de courte distance. Les transports massifiés comme le fluvial et le ferroviaire trouvent leur pertinence dans un *mix* qui va être, à la fois, un *mix* de volume et de distance. On a soit du volume, soit de la distance. Et évidemment, idéalement c'est les deux. C'est parfait.

On avait évoqué la possibilité d'avoir des points de concentration excentrés XXL pour charger les containers sur les camions ensuite à trente kilomètres par exemple. Cela soulève quand même quelques soucis, quelques difficultés. Si on considère que le volume est là, parce que XXL doit amener ce volume, on a déjà une composante, quelque chose de très intéressant. Par contre, 30 kilomètres, on est très loin d'avoir une distance. Aujourd'hui, pour faire du ferroviaire en transport combiné à moins de 300 kilomètres, en France, je ne connais pas d'exemple. C'est une difficulté. Par contre, les volumes seront là. Néanmoins, ça mérite une étude. Ça c'est très clair.

Le deuxième point qui va être à considérer, c'est que si on met ce point à trente kilomètres de Fos, certes, cela va faire plaisir aux gens qui habitent à Fos parce qu'ils verront moins de camions. Mais *quid* des gens qui vont habiter autour du pôle qui va être à 30 kilomètres ? Eux seront peut-être moins ravis d'avoir des camions qui vont se concentrer autour de chez eux. C'est quelque chose que l'on ne peut pas négliger. Voilà un peu les remarques que je voulais vous faire.

Le dernier point que vous avez mentionné tout à l'heure, c'était le fait que les trafics en provenance de Chine par exemple pouvaient aller aiguiller le nord de l'Italie via Montgenèvre, par exemple. Aujourd'hui, comme je viens de vous le dire, ces trafics ne se font pas de la sorte, bien entendu. XXL offre la possibilité d'une croissance de trafic qui tente de traiter les volumes qui pourraient permettre d'engager ce genre de choses. Il est évident que le port va étudier ces possibilités de desserte. Ce n'est pas la première des dessertes que nous aurons avec XXL, puisque la première

desserte se fera en nord/sud pour nous essentiellement. Aujourd'hui, l'axe Saône/Rhône est l'axe privilégié avec le fluvial par exemple pour évacuer un maximum de marchandises. On ne cherche pas à faire du routier au port de Marseille. Notre intérêt premier, c'est de faire un maximum de transports massifiés. C'est beaucoup plus facile pour nous. C'est peut-être un cauchemar pour vous de voir des camions autour de chez vous, comme autour de chez moi - je suis aussi un habitant de la région. Mais en tant que professionnel, en tant que portuaire, c'est un cauchemar à traiter. C'est vrai qu'à certaine journée, on va traiter plus de 1000 camions/jour sur un seul terminal. C'est extrêmement difficile techniquement. Là, la pertinence des transports massifiés se justifie. Mais il faut arriver au seuil critique de volume sur un axe déterminé. C'est-à-dire que si pour évaluer 200 000 containers par exemple, ces 200 000 containers s'éclatent sur un territoire qui fait 200 kilomètres par 400 kilomètres, c'est beaucoup plus difficile. Si c'est concentré sur un territoire qui fait 50 kilomètres de rayon, comme c'est le cas par exemple à Lyon, c'est le paradis. A Lyon, on a aujourd'hui dix navettes hebdomadaires en ferroviaire, et on a de mémoire six ou sept navettes dans le fluvial. Donc ces choses-là existent. Elles se mettent en place. Aujourd'hui, sur l'axe de Lyon, c'est un véritable succès. Et personne ne peut dire le contraire. Aujourd'hui, pour vous donner une idée, en l'an 2000, on faisait 3000 containers par an sur le fleuve. L'année dernière, on en fait 47 000. Ça n'a rien à voir. C'est une autre échelle. On est en train de passer à l'échelle du port du nord. Les ports du nord, aujourd'hui, en sont à des taux de fluviaux qui sont de l'ordre de 30 %. Et ils feront à peu près autant, voire même plus, de ferroviaire. Donc cela veut dire que la part du routier n'est quand même pas très importante dans le port. C'est plutôt du local. Nous, on aimerait bien faire comme ça. Ça nous arrangerait. Techniquement et économiquement, ce serait parfait. Pour la région qui va concerner le Var et Alpes-Maritimes, l'important c'est d'arriver au seuil critique, entre guillemets de volume, parce que la distance n'y est pas et elle n'y sera jamais. Il n'y aura jamais 500 kilomètres entre Marseille et Nice. Il va falloir arriver au seuil critique. J'ai relevé quelques chiffres tout à l'heure d'un de mes prédécesseurs, Monsieur Fouet, qui a donné quelques chiffres de volume de trafic. J'ai relevé en tout qu'entre l'arrivée et expédition, ça faisait grosso modo 400 000 tonnes par an. 400 000 tonnes, je fais une division très facile : par 10, ça me fait 40 000 containers par an. On estime au port autonome de Marseille, que pour créer une navette pertinente économiquement, il faut que l'on arrive à 50 000. On y est presque. 50 000 containers par an, si je fais mon calcul rapide - je ne vais pas rentrer dans les détails - pour avoir une pertinence d'offre commerciale en ferroviaire, il faut faire au moins trois trains par semaine. Jamais un Intermarché va attendre une semaine de recevoir un kilo de sucre qui manque dans l'étalage. C'est évident là aussi. Donc il faut une certaine régularité. Pour avoir cette régularité, les trains ne circuleront pas à vide. Monsieur Grand, qui est à côté de moi, ne viendra pas me dire : « Donnez-moi trois containers, je vous fais un train. » Lui, il va me dire : « Donnez-moi 80 containers. » Donc 80 multipliés par trois trains par semaine, aller et retour, ça fait six trains. Ça fait un paquet de containers, chaque semaine. Donc ça en fait un sacré paquet à l'année. Sur cette base-là, grosso modo, il nous faut 24 000, 25 000 containers par an en ferroviaire, uniquement. Admettons qu'ils ne soient pas complètement pleins... Le taux de remplissage pourrait être équilibré. Financièrement, il faut quand même un taux de remplissage élevé. On va dire 20 000. Le ferroviaire ne prendra jamais 100 % d'un marché local. Si le marché de la zone Var plus Alpes-Maritimes c'est 50 000 containers à l'année. On ne fera pas 50 000 containers sur le fer. Il ne faut pas rêver. Demain matin, l'Intermarché va manquer de dix kilos de sucre, ce sera super urgent, parce qu'il ne faut pas que le rayon soit vide. Il le fera en camion parce qu'il n'attendra pas le train du lendemain. Lui, il veut l'avoir à 9 heures, et non dans trois jours. Donc on va dire que si on est extrêmement optimiste, le ferroviaire peut atteindre 50 % de parts de marché. Là, je suis très très optimiste. Aujourd'hui, sur les axes de longue distance, on est plutôt à 20 %, grosso modo, de parts de marché. Donc si on est très optimistes, disons peut-être à l'horizon 15 ans, 20 ans, c'est possible, *why not* ? Ça veut dire qu'il faut 50 000 containers pour que l'on atteigne le quorum qui nous permette d'en faire 20 000 à

25 000 en ferroviaire. Et finalement, avec 50 000, aujourd'hui on n'est pas très très loin. Donc la pertinence est en train d'approcher. Je pense que là, sur la zone, en terme économique, ça commence à avoir du sens.

### **Olivier KLEIN**

Je vous propose que l'on ne prolonge pas le débat pour arriver à 9 heures 30. Il y a quelques mains qui se sont levées. On prend ces deux-là, et on clôturera le débat pour ce soir.

### **Brigitte GOURMANEL, représentante d'un collectif d'associations de la région niçoise**

Bonjour. Je suis Brigitte Gourmanel. Je suis représentante d'un collectif d'association de la région niçoise. J'ai déjà fait une remarque à Monsieur Marzolf concernant de plus en plus la confidentialité de ce débat. Je trouve qu'au fur et à mesure des réunions, le cercle se rétrécit. Je compare avec les réunions de Marseille sur l'arc méditerranéen, sur le développement économique où l'on avait un environnement, un champ d'action qui était large. On parlait du niveau européen. On était plein de projets, etc. Là, maintenant, on tourne autour de TER. On tourne autour d'un TGV qui revient à Nice. On tourne autour d'un fret qui n'existe pas. C'est du local. Petit à petit, on se demande si on va le faire, et si ça ne va pas être un truc que le Conseil général va simplement s'offrir, et puis ça va être en pire. On n'est quand même un peu déçu.

Je regrette, en ce qui concerne la confidentialité de ce débat, qu'il n'y ait pas eu un relais dans la presse locale. Il me semble que nos journalistes, notre presse locale qui est unique - je signale que l'on n'en a pas d'autre - on a *Nice Matin*, *Var Matin*, etc. On ne les voit pas. On ne les entend pas. Il n'y a pas une ligne en Rhône-Alpes. Les gens ne sont pas au courant. Il me semble au moins que l'on aurait pu avoir une annonce, un petit pavé, signalant chacune des réunions avec son thème, notamment les réunions à thème. On a des gens qui sont concernés, des gens qui sont spécialistes, qui ont des compétences, que ça intéressait, et que l'on n'a pas fait venir. Donc je trouve très dommage. Et d'autre part, ce qui se passe, ça se passe sur trois départements. Donc c'est peut-être très difficile d'arriver à informer tout le monde. Donc ce qui s'est passé à Marseille, évidemment on ne pouvait pas demander à tout le monde de se déplacer à chaque fois sur les trois départements. Dans le même département, c'est déjà difficile. Ce qui s'est passé à Marseille, évidemment... mais dans le Var ou à Nice, on ne sait pas, et vice-versa. Il y aurait eu un petit pavé de dix lignes sur chacune des réunions diffusées simultanément, de façon à ce que chacun puisse savoir en gros ce qui s'est dit, et puisse après aller s'informer, et plus si affinités. Je crois que c'était facile. Ça ne demandait pas grand-chose. Et la presse pouvait le faire. Et je crois qu'elle aurait joué le jeu. Je trouve que certaines réunions également ont été mal localisées. J'ai assisté à plusieurs réunions. J'étais à Mouans-Sartoux, j'étais contente. On allait parler des risques. On a parlé des zones naturelles. On sait très bien que dans les Alpes-Maritimes, il n'y a aucune zone naturelle. Les seuls animaux qui restent encore emprisonnés là-dedans, ce sont les hommes. Nous avons passé cette réunion à discuter des tortues d'Hermann. C'était très intéressant. Par contre, on n'a pas parlé de nous. Et surtout, on n'a pas parlé de nos risques naturels et des risques technologiques. Et ça, ça faisait partie de ce débat, de cette réunion, et ils ont été complètement sucrés. Et je me demande quand on en parlera. Or chacune des communes traversées par la voie ferrée sur les Alpes-Maritimes est soumise à cinq de ces risques, et en plus aux risques câblés. Donc je voudrais bien que l'on en parle un peu.

J'ai dit que je trouvais que ce projet était rétréci. On avait une chance, au début, quand on nous a présenté ce projet, de s'offrir un outil de développement qui était vraiment tourné vers l'avenir. Si on porte le discours des directives européennes, si on lit un petit peu ce que ça nous offre et les financements européens, la construction du réseau trans-européen de transports est un élément majeur de la compétitivité économique, et d'un développement équilibré et durable. Mais on en a besoin. On est enclavé. On l'a dit au début. On n'est pas enclavé au niveau géographique. On a un aéroport qui est le deuxième de France. On a quand même des TGV, même si ce n'est pas des omnibus, mais presque, quand ils arrivent chez nous. Mais c'est au niveau économique que l'on est enclavé. On a besoin de s'ouvrir. Tout va se passer encore sans nous. D'autre part, je ne comprends pas que ce projet s'arrête à Nice. Encore une fois, on m'a dit hier : « Il ne s'arrête pas à Nice. C'est un fadage. Mais ce n'est pas vrai. Il s'arrête à Nice parce qu'on ne nous a présenté la deuxième partie du fadage. Vous savez très bien que si vous êtes un fadage, vous êtes obligés de nous présenter la totalité du projet global. Et ensuite, on fait un fadage. Donc moi, j'attends toujours la suite du projet. Qu'est-ce qui se passe de Nice à Vintimille ? On y va. On n'y va pas ? On fait quoi ? Et j'ai dit hier : la moitié du département n'est pas du tout promise à un développement alors qu'il y a des projets autour. Donc je suis franchement très déçue de l'évolution de ce débat. J'attends Marseille, le financement. Et puis je crois qu'après on va parler chacun de notre trottoir, parce qu'au niveau des réunions de proximité, ça va se limiter. Donc on se rétrécit. On est dans un entonnoir. Et on glisse progressivement. Et on va se retrouver au fond. C'est tout.

### **Philippe MARZOLF**

On a fait déjà 11 réunions pour l'instant. Il y a eu plus de 3 000 personnes qui ont participé. Je ne sais pas ce que c'est que la confidentialité. La presse, les journalistes font leur travail, et d'autres ne le font pas. Je reçois en moyenne plus de dix articles par semaine sur ma revue de presse qui sont d'ailleurs mis sur le site Internet, et ils sont exposés dans les bureaux. Dix articles par semaine parlent du débat. Pour moi, il n'est pas confidentiel du tout. Alors peut-être que l'on n'a pas assez abordé les risques naturels et technologiques. On va essayer de rectifier les choses.

Je voudrais dire quelque chose. Le débat se rétrécit dans des rayons de proximité, excusez-moi, on a posé la commission dès le début, que le débat c'était sur les déplacements en 2020, que c'était sur un projet territorial, c'était un projet d'aménagement régional. On a fait une réunion sur le sujet. Je ne vois pas actuellement à la commission le projet régional. Pour l'instant, chaque fois que l'on parle de scénarios, chacun parle des Alpes-Maritimes. Les gens parlent des Alpes-Maritimes. Les gens parlent du Var. Et Marseille parle de Marseille. Il n'y a pas de lien. Et nous, on ne peut pas faire sonner la commission. C'est aux acteurs de le faire. Il faut que ces acteurs se rencontrent pour pouvoir débattre et faire ce vrai projet régional. Pour ce qui est du projet, ce n'est pas nous qui y répondons, c'est le Réseau Ferré de France.

### **Brigitte GOURMANEL, représentante d'un collectif d'associations de la région niçoise**

Je ne vous accusais pas personnellement. J'ai de vrais questionnements. Et je trouve que ce débat se rétrécit.

Je me souviens quand même que dans l'arrêté du CIADT, il était quand même bien prévu l'arc méditerranéen. Ça faisait bien partie des objectifs. C'étaient les premières lignes. Mais après dans les objectifs présentés par Réseau Ferré de France, et je l'ai dit à la première présentation à Nice - cette ligne-là avait disparu. Pourquoi ? On avait déjà quitté le niveau européen.

**Olivier KLEIN**

Sur le projet, c'est effectivement à RFF de répondre. Juste une chose, parfois, dans ce que je viens d'entendre là, il y a une espèce de confusion. Le débat et le projet, ce n'est pas la même chose. Le projet s'arrête à Nice, ne s'arrête pas Nice. RFF y répondra. Le débat, lui, a différentes dimensions. On le pose au niveau régional. On le pose au niveau local. Le monsieur disait : « Et mon village... », et son village est aussi important que l'arc méditerranéen. La tortue d'Hermann, c'est important - je ne vais pas dire autant, pas autant. Je n'en sais rien - il y a des gens que ça intéresse. Les habitants des Alpes-Maritimes, c'est important. Nous, on ne peut faire qu'avec ce que vous apportez. On ne peut pas inventer les arguments. On ne peut pas inventer les préoccupations. Vous souhaitez ce projet - c'est ce que j'ai pu entendre. Il y a des gens qui le refusent. Que tout le monde argumente, que tout le monde prenne la parole, et ce sera bien. En tout cas, le débat se passera bien.

RFF, sur le projet ? Va-t-il jusqu'à Nice, ou va-t-il jusqu'à Vintimille ?

**Michel CROC, Directeur régional RFF**

On n'a pas escamoté pour aller jusqu'à Nice, puisque dans le pourquoi du projet, la page de droite c'est réaliser le maillon central de l'arc méditerranéen à grande vitesse. Et dans le dossier pour le débat, on a fait un chapitre sur jusqu'où on va aller en Italie. Et dans les études on a des études de clientèle de voyageurs italiens. On ne va pas escamoter le prolongement vers l'Italie.

**Olivier KLEIN**

Juste un rappel : il y a des synthèses de réunion et le *verbatim* qui sont mis en ligne de toutes les réunions, sur Internet.

**Philippe MARZOLF**

Il y a 285 personnes par jour qui vont sur le site Internet de la commission. Et je rappelle que vous aviez également des synthèses de réunion.

**Robert VORMUS, ancien délégué régional de la FNAUT**

Et combien de millions dans le PACA ? Attention, ils sortent de l'Internet. Vous êtes bien gentils. Mais vous constatez qu'un certain nombre de personnes, c'est minime. Les gens qui l'ont... Il faut dire aussi que les politiques ne se mouillent pas ! Je comprends très bien les interventions qu'il y a eues déjà et des autres qui ont critiqué peut-être RFF, peut-être la SNCF. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a tous les politiques derrière, aussi bien de droite que de gauche. Il faut quand même que les gens se prennent en main. Quand vous voyez par exemple - je ne veux pas attaquer les Alpes-Maritimes - au Puget, le plus fuel est entreposé. Il part en camion sur les Alpes-Maritimes, parce que l'aéroport de Nice, l'entité niçoise ne veut pas de stockel. Ça, il faut le dire aussi. Et puis comme vous voyez Monsieur Boudouin qui a le TGV trois heures Paris, quatre heures Lille, cinq heures et demie l'autre, qui vient dire maintenant qu'il faut une gare à...

Combien de millions en PACA ? Attention, parce que l'histoire de l'Internet c'est bien gentil, mais vous ne contactez qu'un certain nombre de personnes. C'est minime. Et les gens qui l'ont... Il faut

dire aussi que les politiques ne se mouillent pas. Parce que je comprends très bien les interventions des uns et des autres. Ils ont peut-être critiqué RFF, peut-être la SNCF, mais il ne faut pas oublier qu'il y a tous les politiques derrière, aussi bien de droite que de gauche. Il faut quand même que les gens se prennent en main. Quand vous voyez, par exemple, je ne veux pas attaquer les Alpes-Maritimes, mais enfin au Puget, le fioul qui y est entreposé part en camion sur les Alpes-Maritimes parce que l'aéroport de Nice, l'entité niçoise ne veut pas de stockage. Il faut le dire aussi. Et puis quand vous voyez Monsieur Gaudin qui a le TGV, 3 heures de Paris, 4 heures Lille, 5 heures 30 Londres, qui vient dire maintenant qu'il faut une gare à La Blanche. C'est insensé. Vous avez Falco... Je m'excuse. Je prends la liberté. S'il y a des personnes qui veulent me citer au tribunal, c'est Vormus. Vous avez Falco. En 1989, il a torpillé l'affaire car ce Monsieur a fait remonter tout le Moyen Var et le Haut Var parce qu'il cherchait sa place de sénateur. Il faut être honnête, il faut le dire. (*Applaudissements*) Je vais être encore plus « vache », mais vous n'êtes pas dans le coup. Nous avons relancé...

**Olivier KLEIN**

Qui n'est pas dans le coup ?

**Robert VORMUS, ancien délégué régional de la FNAUT**

RFF. On a relancé l'histoire de la LGV en ne partant même pas des études Querrien. Je peux vous dire, j'en ai haut comme cela des dossiers... Si nous étions partis là-dessus, déjà nous aurions eu quelque chose.

**Olivier KLEIN**

RFF va vous répondre sur la question Querrien. Merci Monsieur de votre intervention. Avez-vous regardé le tracé Querrien dans les Alpes ? Vous êtes-vous basé sur les études qui ont été faites avant ?

**Robert VORMUS, ancien délégué régional de la FNAUT**

Non mais. En plus de cela, les viticulteurs dans la presse aujourd'hui...

**Bernard GYSSELS, chef de projet RFF**

Puis-je répondre ?

**Robert VORMUS, ancien délégué régional de la FNAUT**

L'AOC du Var a diminué de 62 %. Il faut savoir quand il y a eu la ligne atlantique à Bordeaux, nous passons par le tunnel. Les viticulteurs du coin ont hurlé. Ils ont été à la SNCF. Ils ont dit que l'onde de choc... Nos bouteilles qui sont dans la craie vont subir des dégâts, et... bon. La SNCF a eu l'intelligence à l'époque de se renseigner auprès du fisc. Elle a eu les états de tous les viticulteurs. Après, quand les gars sont venus, elle a dit : « *Vous me parlez de tant d'hecto, vous en*

*déclarez tant.* » Je me permets de rappeler cela parce que les gens du Var sont bien gentils, les cultivateurs sont très gentils, mais quand vous voyez à Fréjus... Avant, nous avions des productions locales sur les marchés de Fréjus et de Saint Raphaël, maintenant il n'y a plus rien. Cela commence à bien faire. (*Applaudissements*)

**Olivier KLEIN**

RFF sur le projet Querrien.

**Bernard GYSSELS, chef de projet RFF**

Le projet Querrien est une carte avec différents scénarii issus de la famille à trois axes. Sur cette carte, vous voyez qu'un des scénarii reprend effectivement le tracé Querrien. Je voudrais quand même rappeler que pendant 18 mois, RFF a travaillé avec les élus puisque le Comité d'orientation et le Comité technique ont eu lieu. RFF a travaillé dans ce cadre-là avec les élus que ce soit le Conseil Régional des trois départements, et les trois grandes agglomérations. Aujourd'hui, nous sommes dans une phase de débat public. C'est bien à vous maintenant de vous exprimer.

**Olivier KLEIN**

Tous les élus ont participé. Ni leurs paroles, ni leurs... Monsieur Molinari.

**Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Merci. Je suis un peu confus d'intervenir après le bilan de Madame Gourmanel et l'intervention passionnée de l'orateur. Ma question portait sur les relations entre les ports de Gênes et de Marseille. Nous avons assisté à une réunion à Gênes, à laquelle j'ai participé, où siégeaient à la tribune votre président, Monsieur Cardella, le Président de la Chambre de Commerce de Gênes et le Directeur général de l'autorité portuaire de Gênes. Ai-je bien compris ? Je ne sais pas. Tous les trois, à l'unisson, disaient : « *Nous avons besoin de ferroviaire. Nous avons besoin du ferroviaire pour faire face à l'afflux énorme annoncé de transport maritime longue distance. Et nous avons besoin de relations ferroviaires entre nos ports.* » Vous n'avez pas évoqué cela. Ai-je bien compris ? Est-ce qu'il s'agit d'échanges de conteneurs entre les ports ? Si oui, confirmez-le, s'il vous plaît.

Avant que vous ne répondiez, je profite du fait d'avoir la parole, pour revenir au niveau où se sont placés les deux orateurs précédents, c'est-à-dire très général et stratégique. Monsieur Gyssels nous présente une kyrielle de projets. Mais nous savons presque tous qu'il n'y a qu'un projet et que les autres sont des leurres. Il y a un projet auquel tout le monde semble tenir, et puis il y en a 17 autres. Je m'étonne qu'on soit réticent à en étudier un 19<sup>e</sup>. Et puis aussi, je crois que... Pardonnez-moi. Ce sera tout pour cette fois. Merci beaucoup.

**Olivier KLEIN**

(*Début intervention inaudible*) ensuite, nous laisserons...

**Madame MACARIO**

Ce n'est pas une question, c'est simplement une constatation. Il faut quand même que je réponde à Madame. Premièrement, comme le Président de la Commission l'a signalé, les comptes-rendus de toutes les réunions sont situés sur Internet. Hier soir, je me suis fait une idée à l'occasion de la réunion. Deuxièmement, si au début du débat, nous parlions d'une ambition européenne, et que maintenant nous en parlons un peu moins, c'est parce que justement le débat se rétrécit.

Et je terminerai... Dans les Alpes-Maritimes, (*inaudible*). Et bien, dommage pour vous. Je vous plains. Dans le Var, nous avons les tortues d'Hermann et des orchidées. Nous entendons bien les préserver parce que ce sont le développement durable, Madame.

**Monsieur POINTARD**

Je reviens sur votre intervention. Vous dites que notre président...

**Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin**

Le Président de la Chambre régionale de commerce.

**Monsieur POINTARD**

Voilà. C'est pour cela. Il y a une différence notable, c'est pour cela que je vous fais préciser. Monsieur Cardella est Président de la Chambre de Commerce. Effectivement, peut-être que les paroles ont été prononcées, je ne sais pas par qui en l'occurrence.

Aujourd'hui, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous n'avons pas d'échanges marchandises terrestres entre les ports. Il y a des échanges de marchandises maritimes. Nous avons des lignes maritimes qui nous réunissent les uns, les autres, tout simplement parce qu'un navire qui fait une rotation entre l'Asie et l'Europe, par exemple – je vais schématiser énormément – quand il arrive en Europe, il fait une rotation généralement méditerranéenne ou Europe du Nord, mais pas les deux en même temps. Pendant la rotation méditerranéenne, il va s'arrêter à Gênes, à Fos, à Barcelone puis il retourne en Asie. Je caricature. Cela veut donc dire que si le port de Gênes a des marchandises à envoyer sur Marseille, il peut opter pour le terrestre ou pour le maritime. En l'occurrence, si les marchandises arrivent d'Asie, en général c'est le cas, elles resteront sur le navire, puis elles déchargeront 24 heures plus tard dans d'autres ports, le plus simplement du monde.

Quel est le besoin en transport terrestre des ports autonomes *stricto sensu* entre Gênes et Barcelone ? Aujourd'hui, je n'ai pas de réponse à cette question. Tout simplement parce que nous n'avons pas connaissance de flux suffisamment conséquents, à part ce que nous appelons chez nous techniquement, des repositionnements, des changements de dernière minute. C'est infinitésimal. A part ces cas exceptionnels, nous n'avons pas connaissance de flux importants entre les deux ports. Par contre, je comprends très bien la remarque de Monsieur Cardella, en tant que Président de la Chambre de Commerce, qui défend donc les industriels de la zone. Il y a beaucoup de flux qui vont en Italie du Nord ou qui viennent d'Italie du Nord. Il y a des échanges importants. Je l'ai précisé tout à l'heure. L'essentiel, l'immense majorité des flux de transit qui passent par Vintimille en

l'occurrence sont des flux continentaux qui n'ont pas de contrepartie maritime. Peut-être vont-ils dans la zone du port de Gênes parce qu'il y a des industriels dans la zone du port de Gênes. Qu'ils viennent de la zone industrielle de Fos parce que nous avons de gros industriels. Ils ne viennent pas de la zone du port pour autant.

**Olivier KLEIN**

Il est plus de 9 heures 30. Je vous propose une dernière intervention.

**Robert VORMUS, ancien délégué régional de la FNAUT**

C'est la position de la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des Transports (FNAUT) au niveau national. La FNAUT approuve le principe d'une nouvelle LGV PACA. Une mixité voyageurs/fret de la LGV semble peu pertinente. Une gare située aux Arcs, au croisement de la LGV et de la ligne classique est acceptable, car nous pouvons en faire un pôle intermodal efficace en raison de sa position. Les TGV Paris/Nice devront pouvoir *shunter* les gares de Marseille Saint-Charles et Toulon Centre afin de conserver des performances correctes. Le développement des trafics TGV ne devra pas bloquer celui du trafic TER.

Ensuite, la FNAUT-PACA souhaite que ce principe des bretelles de raccordement soit appliqué à la LGV. Pour aller d'un point A à un point C, la gare intermédiaire B est desservie par un raccordement d'un côté et un raccordement de l'autre.

**Olivier KLEIN**

Monsieur Julia nous a proposé, hier, un principe de fonctionnement assez complexe. Je vous propose de conclure sur cette parole des usagers. Cela permet de répondre à un certain nombre de critiques. Pardon, une remarque du secrétariat de la Commission.

**Julie ANDRÉ, CPDP LGV PACA**

Effectivement, il y a beaucoup de gens qui n'ont pas Internet. Pour obtenir les synthèses, il suffit simplement de nous appeler à Nice ou à Marseille. Nous sommes là. Nous vous les enverrons gratuitement.

**Olivier KLEIN**

Merci. Bonne soirée.

# ***INDEX***

*L'orthographe des noms et termes suivants n'a pu être vérifiée :*

Emile Rupo .....	23	Pierre Laugier .....	26
fadage .....	48	Romana .....	11
Madame de Rider .....	29	stockel .....	50