



Les pré-études fonctionnelles de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan ont été lancées début 2007. Réseau Ferré de France a souhaité associer les acteurs régionaux aux réflexions qui seront menées sur le projet afin de préparer le débat public qui devrait intervenir fin 2008/début 2009. L'atelier fret qui s'est déroulé le 24 mai 2007 s'inscrit dans cette volonté de RFF de travailler en amont du débat public pour concevoir de manière partenariale, le projet, en informant les acteurs économiques, en recueillant leurs attentes et en préparant ensemble le futur débat public.

Synthèse des échanges :

A l'issue des interventions des différents acteurs présents, la nécessité de développement du fret ferroviaire remporte un large consensus. Chacun a exprimé certes des besoins divers mais tous ont été d'accord pour approuver la nécessité de trouver une alternative au transport routier aujourd'hui en limite de capacité. La route reste le mode de déplacement de base mais elle ne peut répondre à toutes les préoccupations, économiques ou environnementales.

Plusieurs raisons justifient le besoin de développement d'une offre ferroviaire « fret » performante :

- Recréer une dynamique « fret ferroviaire » adaptée aux exigences et aux pratiques logistiques actuelles : une baisse continue du transport de fret ferroviaire, surtout depuis 2000, s'expliquant notamment par un mode ferroviaire qui n'est plus adapté aux nouvelles pratiques logistiques ; avec en parallèle, une forte croissance actuelle des trafics de marchandises :
 - il est prévu une augmentation des besoins au sein de la Région Languedoc-Roussillon, mais aussi du côté espagnol, et ce dès aujourd'hui ;
 - Une forte croissance des trafics depuis les pays au sud de l'Europe est aussi attendue.
- Répondre aux enjeux de transports transpyrénéens pour lesquels le fret ferroviaire occupe actuellement une faible part.
- Répondre à une préoccupation croissante par rapport aux questions d'environnement et de développement durable ; le ferroviaire peut offrir une alternative moins polluante et occupant moins d'espaces que le transport routier, particulièrement au sein des agglomérations.
- Contenir pour partie la forte croissance actuelle du « fret routier » en reportant une partie du trafic de marchandises vers d'autres vecteurs tel que le ferroviaire. Répondre à la pénurie de transport dès aujourd'hui dans le sud de la France (déficit de chauffeurs), opportunité dont il faut tirer parti.



- La saturation des infrastructures de transports

Diverses interrogations ont cependant émergé lors des échanges.

D'abord, ont été évoqués les problèmes d'acheminement du fret ferroviaire et d'engorgement des axes qui existent aujourd'hui en dehors de la région Languedoc-Roussillon. Certes, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan améliorera la situation régionale mais c'est à une échelle nationale que les problèmes de saturation des axes doivent être résolus pour offrir des services fiables et compétitifs sur tout leur itinéraire.

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de proposer une alternative fiable et compétitive à la route pour absorber la demande et rééquilibrer les trafics en faveur du mode ferroviaire.

Les différentes formes de fret ferroviaire :

Diverses potentialités se font jour pour remédier à cette situation :

- le développement des chantiers combinés,
- l'existence des corridors fret dont la Magistrale Eco-Fret en ce qui concerne la région Languedoc-Roussillon,
- l'ouverture de l'autoroute ferroviaire entre Bettembourg (Luxembourg) et le Boulou (frontière espagnole) ;
- la mise en place du PEIT (PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE) côté espagnol,
- le projet de fret express sur LGV,
- le développement du fret urbain (expériences de logistiques de proximité à Montpellier).

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra d'accompagner et de compléter ces projets au sein de la Région Languedoc-Roussillon.

Les zones logistiques en région Languedoc-Roussillon :

On recense trois principales zones logistiques différentes dans la région Languedoc-Roussillon :

- Perpignan et les Pyrénées-Orientales, avec notamment le site du marché Saint-Charles, qui bénéficie du passage de la frontière franco-espagnole.
- Montpellier en tant qu'agglomération accueillant une des principales concentration démographique de la région Languedoc-Roussillon ; les activités de transport sont liées aux besoins de consommation des habitants de l'agglomération.
- Le Port de Sète, (et dans une moindre mesure Port la Nouvelle et Port-Vendres), les ports constituant des zones traditionnelles de logistique.

Ces trois zones auront certes des besoins différents mais toutes chercheront à tirer au maximum parti de la création de la nouvelle infrastructure entre Montpellier et Perpignan pour répondre à la très forte demande en transport de marchandises.

Ainsi, les différents acteurs concernés, institutionnels et socio-économiques, ont de fortes attentes vis-à-vis de la ligne nouvelle : les aider dans leur développement, et remédier à la pénurie de transport constatée dans la région. Ils souhaitent dans ce cadre être associés aux réflexions menées par RFF dans le cadre des études préparatoires au débat public.



En ce qui concerne ce qui est extérieur à la région, a aussi été évoquée la législation européenne dont l'évolution n'est pas connue à ce jour et qui pourra avoir un impact sur l'offre de transport de fret.

- La fiabilité

Plusieurs acteurs ont évoqué un manque de **fiabilité** de l'exploitant ferroviaire, fiabilité pourtant nécessaire pour rendre le ferroviaire concurrentiel par rapport à la route ou au maritime.

D'autres ont déploré des difficultés dans l'obtention ou la modification de sillons, obstacles à leur développement. Tous souhaitent bénéficier d'une offre ferroviaire fiable et réactive, de sillons et de moyens de traction et d'une bonne coordination entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire.

- Les délais

L'horizon du projet a aussi soulevé des questions. Certains acteurs socioprofessionnels évoquent ainsi **un décalage entre l'horizon du projet de ligne nouvelle (2020) et les besoins des entreprises**, à plus court terme, que ce soit pour décider du type ou de la localisation de leurs futurs investissements (horizon de 2-3 ans), en cohérence avec le développement du réseau ferré, ou pour répondre aux dysfonctionnements de l'offre de transport (manque d'infrastructure dès aujourd'hui entre Montpellier et Sète et Montpellier et Port-la-Nouvelle ; ports probablement saturés dès 2010).

Il a aussi été regretté la remise en cause du tracé de 1995, tracé qui est pris en compte dans les documents d'urbanisme des zones traversées.

Il a été rappelé que le processus qui aboutit à la mise en service d'une ligne est très long mais que tout doit être mis en œuvre dès 2007 pour accueillir la ligne nouvelle en 2020.

- **La mixité des circulations** a également soulevé quelques inquiétudes, notamment sur la capacité de la ligne qui accepterait des types de train roulant à des allures très différentes, sur la maintenance de la ligne mixte et sur sa fermeture la nuit, sur les implications de la mixité sur les caractéristiques du matériel roulant.

A ce propos, la solution de maintenir le fret sur la ligne classique paraît à certains, même si cela soulève la question de la coordination entre le développement de l'offre fret et le développement de l'offre TER.

Les pré-études fonctionnelles ont bien sûr pour objectif de répondre à toutes ces questions. Elles feront d'ailleurs l'objet de présentation à venir pour **informer les acteurs concernés de leurs conclusions**, et obtenir en retour les réactions de chacun.

En conclusion, RFF insiste sur la **nécessité d'informer et d'associer les acteurs concernés à la réflexion menée sur la ligne nouvelle**. Pour compléter les échanges avec ces acteurs, il est prévu la mise en place **d'un comité partenarial d'information présidé par le préfet**. Au cours des réunions de ce comité seront présentés les principaux arbitrages rendus par le comité de pilotage.

RFF invite aussi l'ensemble des participants à continuer à alimenter la réflexion durant les pré-études fonctionnelles en fournissant à RFF toutes les informations qui leur paraîtraient pertinentes.



Ci-dessous, extraits détaillés d'une partie des échanges qui ont eu lieu durant la matinée.

PREMIERE PARTIE : LE CONTEXTE

- 1 *La problématique de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan*
- 2 *Les études préalables au débat public, présentation générale*
- 3 *Le pourquoi de l'atelier*

Christian DUBOST, Directeur Régional de Réseau Ferré de France en Languedoc-Roussillon, souhaite la bienvenue à tous les participants et précise le contexte dans lequel se situe l'atelier fret. Les pré-études fonctionnelles de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ont été lancées début 2007. Réseau Ferré de France souhaite associer les acteurs régionaux aux réflexions qui seront menées sur le projet afin de préparer le débat public qui devrait intervenir à l'issue des pré-études fonctionnelles (fin 2008/début 2009).

Il passe ensuite la parole à Edouard PARANT, Chef de Projet de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, RFF, qui présente les objectifs, le contexte et le contenu des pré-études fonctionnelles. Edouard PARANT précise aussi les enjeux et le déroulement du débat public.

Christian DUBOST conclut cette première partie en précisant que le contrat de projets 2007-2013 prévoit le financement des deux phases suivantes du projet, le débat public et les études préliminaires, signe d'un engagement sur le long terme de l'Etat et de la Région. Le processus qui aboutit à la mise en service d'une ligne est très long, il n'en est qu'à son début, mais avec le financement déjà prévu des phases suivantes, le processus est donc lancé.

L'atelier fret constitue un travail en amont du débat public pour concevoir et soutenir, ensemble, le projet.

Cette première partie est suivie d'une présentation de la situation du fret au niveau national et à l'échelle de la région Languedoc-Roussillon.

SECONDE PARTIE : LE FRET AUJOURD'HUI ET DEMAIN

- 1 *Présentation de la situation actuelle du fret en général*
- 2 *Présentation de la situation du fret régional*
- 3 *Débat : questions/réponses*

Estelle MORCELLO, de Louis Berger France, qui est en charge des prévisions de trafics fret présente le contexte général du fret en France (*cf. : présentation annexée au compte-rendu*).

Il est intéressant de constater que jusqu'aux années 1975, le PIB, la production industrielle et les trafics évoluent de façon similaire ; ensuite, les trois courbent se découpent : PIB et production industrielle n'évoluent plus de la même façon en raison de la tertiarisation de l'économie ; production et trafic n'évoluent plus de la même façon, les transports deviennent à plus forte valeur ajoutée et moins massifs ; on assiste aussi à un allongement des distances.



Le transport de fret ferroviaire est surtout en baisse depuis 2000. Le constat est fait que le mode ferroviaire est moins adapté aux pratiques de logistique actuelles. Les transports les plus massifs, là où le ferroviaire trouve toute sa pertinence augmentent peu tandis qu'on observe de fortes ou très fortes augmentations sur des niches où le ferroviaire a des difficultés à s'adapter.

On recense cependant deux expérimentations en cours pour remédier à ce constat :

- UPS tente de faire de Roissy un hub de transport grande vitesse de colis (léger à haute valeur ajoutée).
- Monoprix va lancer une navette sur 50 km entre Combes la Ville et Bercy : un train complet assurerait la liaison pour alimenter les magasins parisiens. La faisabilité économique de l'expérimentation semble acquise sans forcément faire appel à des subventions.

En France, deux corridors fret ont été créés :

- La Magistrale Eco-Fret (Nord Pas-de-Calais – Sillon Mosellan – Dijon – Lyon – Avignon puis deux branches vers Marseille et Narbonne).
- L'Atlantique Eco-fret.

Ces corridors sont à la fois des axes de transit et des dessertes de régions industrielles.

Aujourd'hui le fret ferroviaire est au tournant de son histoire :

- Le ferroviaire répond de moins en moins bien aux contraintes du marché et a perdu près de 50% de son activité depuis 1980 (de 209 milliards de tonnes en 1980 à 107,5 en 2005).
- L'ouverture récente à la concurrence a introduit 4 nouveaux opérateurs sur le marché français.
- Le contexte est à une prise de conscience croissante des enjeux liés au développement durable.
- De nouvelles niches de marché sont attendues : l'autoroute ferroviaire dont la première entre Bettembourg et le Boulou inaugurée fin mars (1 AR par jour à partir de septembre) ; le fret express sur LGV, le fret urbain.

Les enjeux des échanges transpyrénéens concernent 228 millions de tonnes de marchandises en 2004 dont 135 transportés par voie maritime, 81,4 par route et 7,6 par fer. Le couloir méditerranéen représente 54% du trafic fret France-Espagne.

La discontinuité des réseaux ferroviaires explique la faible part du fer (8,5% des transports terrestres).

Des enjeux importants vont émerger en 2020 avec la mise en œuvre du PEIT en Espagne (PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE).

On observe aussi une forte pression des transporteurs routiers espagnols, très concurrentiels (prix inférieurs de 20% aux chauffeurs français), faisant de faibles marges, peu structurés, et ayant peu de capacité de développement.

Nello CHAUVETIERE, Chef du service Artea de la DRE, présente ensuite l'état des lieux du fret régional en Languedoc-Roussillon.

La Région Languedoc-Roussillon est une « petite région » du point de vue de la logistique et des transports par rapport à des régions comme Nord Pas-de-Calais ou PACA. Elle est plus une région de transit que de production.

Environ 1800 entreprises de transports routiers existent dans la région. Il s'agit pour beaucoup de petites entreprises.



Le transport routier pour compte d'autrui ou pour compte propre représente 160 millions de tonnes transportées par des routiers à l'intérieur du territoire de la région. Ce qui est produit dans la région (origine-destination à l'intérieur de la région) représente 65 millions de tonnes sur les 160. Le reste est constitué par le trafic international (essentiellement en échange avec l'Espagne) ou le transit.

Le trafic ferroviaire, hors transit, à savoir ce qui est chargé dans les gares de la région atteint 6 millions de tonnes (à comparer aux 160 millions de tonnes). Le transport combiné représente 1,5 millions de tonnes et les voies fluviales 600 000 tonnes.

En équivalent TMJA (trafic moyen journalier annuel), ces trafics représentent : 17 000-18 000 camions sur Montpellier, 13-14 000 pour le reste de l'agglomération de Montpellier, 9500 camions au Perthus, 30 000 sur le réseau routier régional. Le transport combiné représente l'équivalent de 300-400 poids lourds et la voie navigable de 50 poids lourds.

Les enjeux futurs pour le transport de fret régional résident dans la prise en compte :

1. de contraintes environnementales
2. des effets sur la taxation de l'énergie, même si il est précisé que l'impact de la taxation carbone est peu significatif sur le coût final des produits,
3. dans une augmentation de la démographie régionale et des besoins locaux qui se traduiront par une augmentation de l'activité transport y compris des trafics de transit (forte augmentation démographique du côté espagnol).

Ces deux interventions ont soulevés diverses questions.

Georges JORDAN, Directeur de Saint-Charles International, précise que sur le site de Saint-Charles, la moitié des produits est transportée par fer, à la différence de ce qui a été décrit précédemment. Il précise que la limite du transport routier a été atteinte, que l'on va manquer de capacité, et qu'il est nécessaire de proposer une alternative à la route pour rééquilibrer les trafics par mode. 80% des produits éclatés à Saint-Charles parcourent des distances supérieures à 500 km, domaine de pertinence du ferroviaire. La demande existe bien, il faut mettre en place l'offre ferroviaire pour l'absorber et offrir une alternative à la route fiable et compétitive en terme de coûts.

Jean-Claude FESTOR, Directeur Général Adjoint des Services - Aménagement Durable du Territoire au Conseil Régional, s'interroge sur le devenir de la législation européenne en matière de transport, dont on ne connaît pas l'évolution à ce jour.

Il s'interroge aussi sur la visibilité de la problématique du transport de fret ferroviaire au-delà des frontières de la région et notamment sur les alternatives proposées pour passer les points de saturation que représentent Dijon ou Lyon.



Philippe MERY, Directeur de Système U, confirme que le coût du transport ne représente que 1% du produit final et que le coût de l'énergie représente 20% du coût du transport ; ainsi la taxation sur les carburants ne permettra pas un rééquilibrage très fort entre les modes de transport.

En revanche, il constate une vraie pénurie de transport dans le sud de la France. Il lui arrive ainsi de ne pas trouver de transporteurs pour assurer ce besoin de transports, chose inimaginable il y a 10 ans. Il se trouve dans une situation où il est prêt à payer plus cher ses transports. Le marché des transports est donc dans une phase de rééquilibrage en faveur du fer ; RFF et la SNCF doivent devancer ce besoin.

Pierre MALET, Novatrans, précise que les sites Novatrans de Sète, Perpignan et Cerbère assurent respectivement 2, 10 et 8 trains par jour. La demande est très forte et depuis 2 ans, il observe une augmentation de l'activité de 15-20% quel que soit le site ; par manque de sillons disponibles, Novatrans ne peut pas toujours répondre à la demande. L'encombrement routier a atteint ses limites, il faut trouver des alternatives à la route.

Le marché changeant, l'extension du chantier de transport combiné de Perpignan permettra de concrétiser cette volonté générale de report modal.

Philippe MERY précise qu'il a aussi besoin de visibilité sur l'avenir. En effet, il lui faut savoir comment évoluera le réseau ferré pour décider du choix de l'implantation de ses sites de distribution. Une fois un site implanté, il est en effet très difficile de le déplacer. Cela pose la question des embranchements ferroviaires et de leur positionnement.

Christian DUBOST précise qu'il est possible de regarder les possibilités d'embranchement sur la ligne existante mais qu'il est peu probable qu'il y ait beaucoup d'embranchements sur la ligne nouvelle. Il précise que RFF est désormais responsable des ITE (installations terminales embranchées) depuis le 1^{er} janvier 2007 et qu'il est prévu de faire l'inventaire de l'ensemble des ITE de la région et d'étudier les possibilités de leur amélioration avec les acteurs concernés. RFF cherche par ailleurs à rendre performantes les lignes secondaires fret pour en faire des outils au service du territoire.

TROISIEME PARTIE : LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU FRET REGIONAL

Table ronde n° 1 : Transport Combiné/Autoroute ferroviaire

Claude AROCAS, Directeur de Novatrans, présente sa société de transport combiné : celle-ci assure 450 000 transports par an, dont 60% à l'international ; son chiffre d'affaire est de 100 millions d'euros, son capital est détenu par la SNCF et les transporteurs routiers. Les Régions ainsi que l'ADEME ont développé des aides financières pour aider les entreprises à se lancer dans le transport combiné.

Novatrans a développé une méthode pour proposer un acheminement de substitution par rapport à la route qui repose sur une complémentarité des modes de transport : le train pour les longues distances et le camion pour le porte-à-porte. Le chantier de transport combiné se présente comme une interface entre ces deux modes de transport complémentaires.

Le fonctionnement du chantier de Transport Combiné repose sur l'utilisation de caisses mobiles, outil le plus productif et présentant un poids mort minimum, selon Novatrans.



Novatrans achète des trains à la SNCF, trains qu'elle revend à l'unité aux transporteurs. Ce sont 70 trains par jour qui circulent ainsi, transportant tout type de marchandises. Pour assurer une bonne productivité les flux doivent cependant être équilibrés.

Novatrans précise cependant, que bien que le transport combiné apparaisse comme une solution d'avenir, il subit le manque de fiabilité de l'exploitant ferroviaire et que les coûts engendrés par les dysfonctionnements rendent le combiné moins concurrentiel. Il semble pâtir d'un manque de répondant de l'exploitant ferroviaire auquel il a été demandé un « Plan de Transport » pour développer l'activité de Novatrans, demande qui s'est trouvée sans réponse.

Novatrans a pour projet en 2008 de proposer des services jusqu'en Grande-Bretagne (Manchester, Birmingham), projet dont les négociations sont en cours depuis 1 an et demi.

Novatrans est aussi en négociation avec la SNCF sur d'autres liaisons (entre la Bretagne et Lyon par exemple).

Sur la Région, Novatrans fait état sur le site de Sète, d'une augmentation de l'activité de 40% depuis le début de l'année.

Jean GOMEZ, Directeur Technique, Lorry Rail, présente ensuite la société et le service d'autoroute ferroviaire.

Il s'agit d'une jeune société qui vient de démarrer et dont le premier train circulera le 31 août prochain. Les partenaires associés sont : la Caisse des Dépôts et Consignation, Modalohr, la SNCF, les Chemins de Fer Luxembourgeois et Vinci Concession.

Lorry Rail assure le transport de semi-remorques du Boulou à Bettembourg, avec au-delà des éclatements vers le Benelux et l'Allemagne.

Jean GOMEZ précise que sur les 9500 camions qui passent la frontière espagnole, 1500 sont à destination de l'Allemagne ou du Benelux.

Nous sommes de plus aujourd'hui dans un contexte de pénurie de chauffeurs de poids-lourds en France notamment avec la suppression du service militaire période au cours de laquelle les chauffeurs pouvaient être formés.

En 2007, c'est un aller-retour par jour qui sera assuré entre le Boulou et Bettembourg, pour passer mi-2008 à 2 allers-retours par jour.

Novatrans s'interroge sur l'efficacité de l'AF par rapport à la technique du transport combiné, notamment en raison du poids mort plus important que pour des caisses mobiles.

Lorry Rail répond qu'il existe deux types de services sur le marché : à la semi-remorque et à la caisse mobile ; tout ce qui roule sur la route doit pouvoir être transporté par le fer ; la semi-remorque représente encore une très grosse part du transport (99%) ;

Lorry Rail souhaite se développer mais reste tributaire des sillons mis à leur disposition par RFF.



Table ronde n°2 : Développement des ports : bilan et perspective

Jean-Claude FESTOR, précise le rôle de la Région quant au développement des ports. La Région entend mener une politique volontariste sur l'aménagement des infrastructures portuaires, outil d'aménagement et de compétitivité du territoire ; la Région est devenue récemment propriétaire des ports de Sète et Port la Nouvelle.

La Région a porté sa priorité sur le port de Sète, par la création d'une société portuaire (qui se substitue à la concession existante), essentielle pour bénéficier d'un outil plus performant pour développer le site. Sur Port-la-Nouvelle, la concession qui arrive à échéance fin 2007 sera renouvelée en raison de difficultés administratives pour créer une unique société portuaire qui réunirait les deux ports.

L'hinterland du port de Sète est plutôt faible. La Région est de plus confrontée à des problèmes de maîtrise foncière autour du port.

Trois segments de marché peuvent concerner Sète :

- le froid (traité à quai),
- le semi-transformé,
- le stockage longue durée.

L'objectif sur Sète est de développer des trafics à forte valeur ajoutée. Cependant à ce jour, la situation est assez « difficile » et tout est à faire pour développer une capacité apte à répondre aux besoins immédiats des clients.

Dans le contexte de ligne nouvelle, la Région s'interroge sur le parti qu'il pourrait être tiré de la présence de cette infrastructure.

Pierre de BOUTRAY, Directeur d'Union Maritime du Port de Sète, association regroupant tous les intervenants directs et indirects opérant sur le port de Sète (36 membres), précise que le port est le lieu de passage obligé entre l'hinterland et l'étranger. Le port constitue un lieu de rupture de charge : rechargement sur un autre mode de transport.

Il précise les secteurs d'activité très variés qui concernent le port de Sète, outre le principal client de Novatrans, TAV :

- les liquides alimentaires (vin alcool),
- les huiles alimentaires ; des entreprises de trituration de graines oléagineuses sont installées sur le site,
- les céréales et graine (présence d'un silo),
- les activités de vrac qui présentent des volumes extrêmement importants de produits, mais une faible valeur ajoutée.

Le fret ferroviaire représente en 2006 environ 450 000 tonnes de produits amenés au port et 250 000 tonnes expédiées vers l'hinterland.

Les développements potentiels sont importants et concernent :

- les panneaux de plâtre,
- les graines et céréales,
- de nouveaux trafics à forte valeur ajoutée : exemples des trains de forage fabriqués à Béziers,
- l'importation d'automobiles ; Hyundai a choisi le port de Sète pour ses importations vers l'Espagne.



Pierre de BOUTRAY précise qu'il est intéressé par les projets de développement de l'offre ferroviaire car un des atouts de Sète est que tous les quais sont embranchés assurant des échanges rapides et peu coûteux, que beaucoup d'entreprises du port disposent d'embranchement ou sont situées près d'embranchement.

Il conclut sur les besoins des différents acteurs intervenant sur le port : bénéficier d'une offre ferroviaire fiable et réactive, notamment vers le Centre de la France et les régions PACA et la Vallée du Rhône, avoir des contacts avec un centre de décision proche d'eux, des sillons et des moyens de traction et une bonne coordination entre sillons et moyens de traction.

Il est aussi souligné l'intérêt que pourrait avoir le ferroviaire pour aider à accueillir, par exemple, les entreprises chinoises qui ont besoins d'adapter leurs marchandises pour entrer sur le marché européen, le train pouvant offrir une solution pour relier le port à des zones externes de transformation des marchandises. Il existe ainsi une opportunité de logistique de « valeur ajoutée ».

Table ronde n° 3 : le trafic conventionnel

François LACOUR, Directeur des Affaires Ferroviaires de SVTA, expose dans un premier temps l'activité de son entreprise : la SVTA transporte des voitures neuves au départ des usines, en provenance d'Allemagne ou de Slovaquie. La société possède une plate-forme au Boulou, à Hendaye et à Termoz (?) pour le sud de l'Europe.

Sa grande appréhension réside dans la concurrence exercée par le transport maritime au profit duquel la SVTA a perdu des trafics par manque de fiabilité de la SNCF.

L'Espagne est traditionnellement un gros producteur automobile et aussi un gros consommateur aujourd'hui.

Les clients de SVTA, les constructeurs automobiles, stockent en usine l'équivalent de deux jours de production. Leur objectif est donc de pouvoir sortir rapidement les voitures de l'usine. La SVTA permet d'évacuer une grosse partie de la production par le train. Les wagons offrent l'avantage par rapport aux camions de pouvoir être chargés indifféremment vers des destinations différentes, ce qui offre de la souplesse aux constructeurs automobiles.

La SVTA éprouve quelques difficultés lorsqu'elle demande des modifications de sillons à RFF à obtenir ce qu'elle souhaite, ce qui peut parfois lui faire perdre des marchés. Elle souhaiterait une plus grande réactivité.

François LACOUR souhaite aussi évoquer les problèmes d'engorgement des axes, et notamment l'axe Nord-Est – Sud-Est, en dehors de la région. A titre d'exemple, les trains mettent 24 heures pour arriver à Bâle en provenance de la Slovaquie et 48 heures entre Bâle et Mulhouse.

Il évoque un fort besoin de développer le transport de fret mais s'interroge sur la capacité de la ligne nouvelle à absorber les trafics et sur les problèmes de capacité de cette ligne nouvelle qui devra à la fois accepter des TGV et des trains de fret qui ne rouleront pas à la même vitesse.

Edouard PARANT répond que la réflexion sur la mixité est également orientée vers l'exploitation d'un doublet de lignes (Ligne nouvelle et ligne classique), voire vers une mixité temporelle sur la ligne nouvelle.

François LACOUR a peur que la ligne classique empruntée par les TER ne puisse plus absorber ces trafics fret.



Table ronde n°4 : Réception des marchandises

Philippe MERY, Directeur de Système U, présente dans un premier temps son entreprise : implantée à Vendargues, elle gère 208 points de vente dans le sud de la France (plus Corse, Réunion, Tahiti, Nouvelle Calédonie). Système U possède 250 000 m² de stockage dont 130 000 à Vendargues.

L'activité « logistique » représente 900 personnes auxquelles s'en ajoutent 250 de plus l'été.

Le transport ferroviaire n'est pas envisageable entre la centrale d'achat et les magasins auxquels sont distribuées les marchandises ; par contre le ferroviaire peut être pertinent en amont entre les industriels et la centrale d'achat. Il y a encore 15 ans, 60% des liquides étaient acheminés par fer, aujourd'hui seules 60 000 tonnes par an le sont sur 1 millions de tonnes (hors produits frais).

Philippe MERY a l'impression qu'il y a un décalage entre l'horizon du projet de ligne nouvelle (2020) et les besoins des entreprises, à plus court terme (2-3 ans), notamment en terme de localisation de sites à développer.

Séverine COLLOMB, Agglomération de Montpellier, intervient ensuite pour présenter l'implication de la communauté d'agglomération en terme de transport de marchandises. L'agglomération voit d'un bon œil une solution de transport qui permettrait de limiter les camions dans l'agglomération, notamment par rapport aux questions d'environnement et de qualité de vie.

Parallèlement l'agglomération réfléchit au problème de distribution urbaine des marchandises.

Aujourd'hui Montpellier n'est plus en capacité d'accueillir d'avantage d'activités de logistique sur son territoire. Elle n'est pas forcément bien positionnée par rapport à Béziers qui bénéficie de l'autoroute ou à Sète qui accueille un port, mais elle essaie de développer des zones d'activité comme son marché d'intérêt national, en bordure de centre-ville, desservi par l'infrastructure ferroviaire. Le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020 a inscrit comme axe stratégique le développement de logistiques de proximité. Enfin la ville de Montpellier a lancé quelques expérimentations en ce sens en faveur de la logistique de proximité telles que l'accès du centre ville piétonnisé à des petits véhicules électriques sur des plages horaires élargies ou encore la possibilité de laisser de l'espace pour développer de la logistique urbaine lors du renouvellement des concessions de parking.

Conclusion de l'atelier

Christian DUBOST clôt l'atelier en remerciant l'ensemble des participants pour leur participation et leurs interventions. Il note un optimisme certain derrière les propos émis et un renversement de l'équilibre entre l'offre et la demande.

La route reste le mode de déplacement de base mais elle ne peut répondre à tous les besoins.

Il invite les participants à lui adresser des compléments d'information par mail et notamment les agglomérations dont les réflexions sur le développement économique et sur le foncier peuvent alimenter le débat.

Tout doit être mis en œuvre dès 2007 pour accueillir la ligne nouvelle en 2020.

Les pré-études fonctionnelles feront l'objet de présentation à venir pour informer les acteurs concernés sur le déroulement des études et leurs conclusions, et afin d'obtenir en retour les réactions de chacun.

* * *



Témoignages

Pierre VERDIER, Responsable du pôle trafic à la Direction Générale ASF

« ASF est à l'initiative du projet d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, repris ensuite par Vinci, et n'est donc pas hostile au mode du transport ferroviaire. Il constate une forte croissance des trafics depuis septembre dernier des poids lourds sur les autoroutes A7 et A9, augmentations de 4 à 6%, qu'il n'arrive pas à expliquer. Il interroge RFF sur le mode de maintenance d'une LGV mixte et demande si une telle LGV serait fermée la nuit. »

Christian DUBOST répond que cette réflexion sera approfondie lors des études préparatoires au débat public et qu'il s'agira de trouver la méthode d'entretien la plus pertinente possible, notamment en articulation avec la ligne nouvelle Nîmes-Montpellier qui sera aussi une ligne mixte. La mixité des circulations implique de tout repenser y compris les modalités de maintenance.

Georges JOURDAN, Directeur Général, Port de Port-Vendres,

« J'insiste aussi sur la nécessité de trouver une alternative au « tout routier ». Je précise que le développement du Port de Sète devra se faire en cohérence avec le développement de Port-Vendres. »

Jacques MARCHAND,

« Je souligne le décalage entre les perspectives de ligne nouvelle en 2020 et les besoins des ports qui seront saturés probablement en 2010. Je souligne aussi le manque d'infrastructure dès aujourd'hui entre Montpellier et Sète et Montpellier et Port-la-Nouvelle. Je précise que le maritime augmente de 4% par an, soit une augmentation de 75% entre 2007 et 2020.

Daniel Hamelin, Directeur de l'Aménagement de l'Urbanisme et de l'Architecture, Chef de Projet Gare TGV, de la ville de Perpignan, Agglomération de Perpignan,

« Perpignan est en train de préparer l'arrivée du TGV de Barcelone notamment par un travail sur les gares. La gare de Saint-Charles sera ainsi doublée ; un syndicat mixte a été créé avec Novatrans. Des partenariats sont recherchés pour développer la plate-forme de Saint-Charles. On constate une mobilisation forte des professionnels et de la communauté d'agglomération. Le TGV a été le catalyseur de toutes ses réflexions. La structure de la plate-forme est en place, il faut maintenant compléter le système pour l'infrastructure adéquate. »

Santiago GARCIA MILA, Port de Barcelone,

« Les trafics asiatiques ne transitent par les ports Méditerranéens que pour 25%. Je suis convaincu, que l'augmentation du trafic passera par l'accueil qui pourra être fait aux entreprises chinoises qui ont besoin d'adapter leurs marchandises pour entrer sur le marché européen. Le port de Barcelone ne peut plus offrir de place pour la création de zones logistiques. En revanche, le train peut offrir une solution pour relier des zones externes au départ du port. Il existe une opportunité de logistique de « valeur ajoutée ». Les trafics depuis les pays au sud de l'Europe vont fortement augmenter (multipliés par 3). »



Jacques BERNIS, Project Manager, FERRMED, association de transporteurs et de chargeurs, localisée à Bruxelles,

« Il y a un grand intérêt à avoir deux lignes séparées marchandises et voyageurs. Je suis étonné de l'horizon de 2020, trop éloigné par rapport à l'importance des enjeux qui reposent sur la ligne. »

RFF répond qu'on peut difficilement faire mieux que 2020, qui est déjà un horizon optimiste. A titre de comparaison, la LGV Est a mis plus de 20 ans pour être réalisée.

Françoise GLEIZE, Correspondante régionale, Fédération Nationale des Transport Routiers,

« Je partage la position des différents intervenants et je suis favorable au transport combiné. Par contre, le ferroviaire ne pourra qu'absorber une partie des trafics et ne pourra pas se substituer au transport routier. Il faut continuer à conforter les infrastructures routières. »

Yan DONVAL, Directeur, Transfesa,

« Je m'interroge sur ce que je dois envisager sur le site de Cerbère pour accompagner l'arrivée de la ligne nouvelle notamment par rapport à la mixité de la ligne et au type de wagon qui roulerait sur une telle ligne. Le concept de ligne mixte est assez obscur et pour moi la solution de maintenir le fret sur la ligne classique convient bien. »

Jean-Louis DELMAS, Directeur, Syndicat Mixte Plate-forme Pyrénées - Méditerranée,

« Je trouve dommage de revenir sur le tracé de 1995, tracé qui était pris en compte dans les documents d'urbanisme ; je trouve l'horizon de 2020 optimiste. »



Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan

Pré études fonctionnelles

Réseau Ferré de France

Atelier thématique fret
24/05/2007

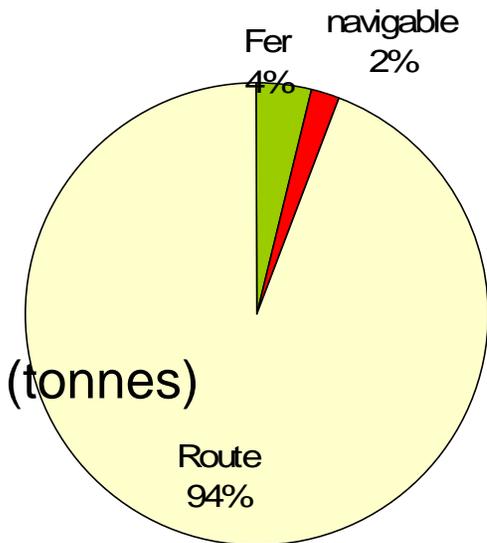


ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



Le trafic de marchandises en France

- ❑ 2 307 millions de tonnes circulent en France (modes terrestres) :
 - ❑ 2 092 millions de tonnes transportés en France (interne)
 - ❑ 215 millions de tonnes échangés avec les partenaires étrangers de la France
 - ❑ + trafic en transit
- ❑ Le mode routier domine largement les échanges :
 - ❑ 94% des échanges terrestres nat+internat (tonnes)
 - ❑ Mais moins de 85% en tonnes-kilomètres)



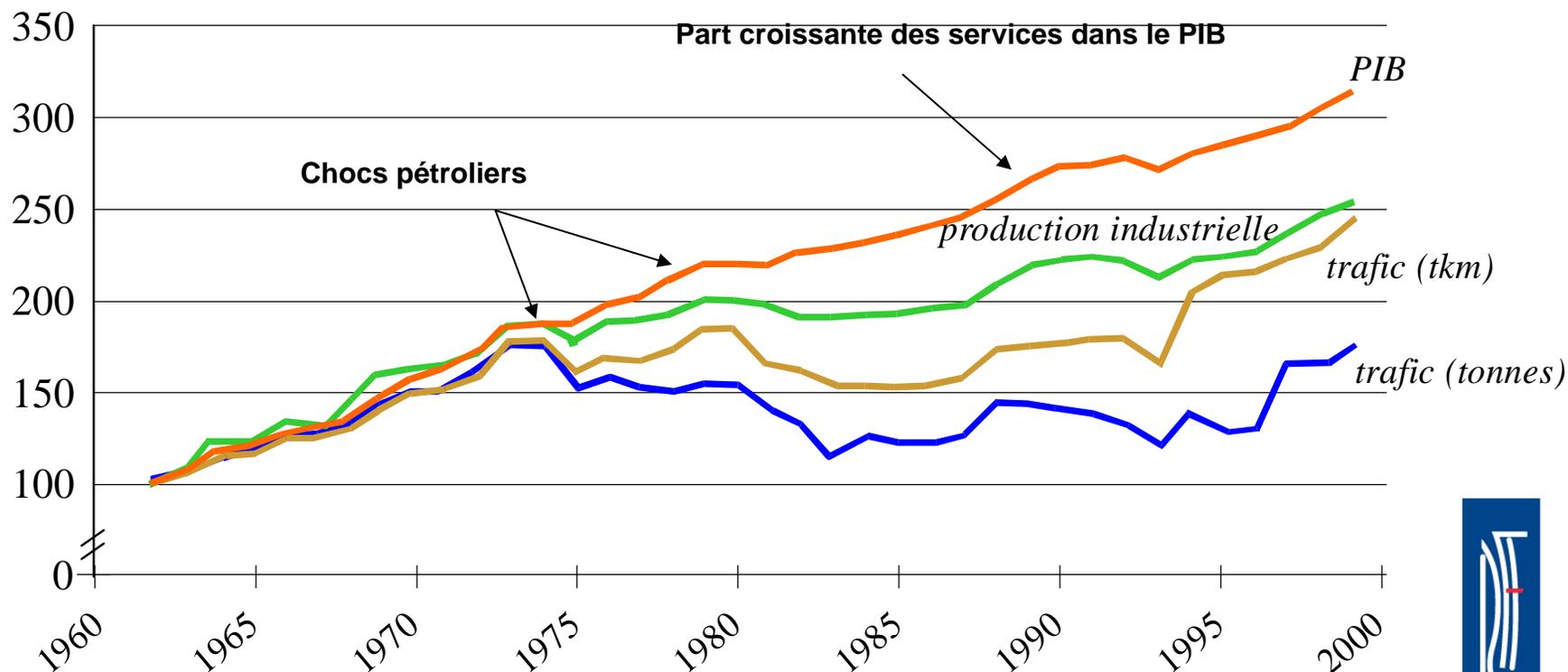
Les acteurs du système de transports en France

- ❑ **L'Etat (et les organismes publics)** : cadre législatif, gestionnaire d'infrastructure, financeur
- ❑ **Les collectivités publiques** : gestionnaires d'infrastructures et financeurs
- ❑ **La sphère privée** :
 - **Les chargeurs** : ils génèrent la demande en exprimant leurs besoins
 - **Les transporteurs** :
 - Les transporteurs routiers : environ 44 000 en France
 - Les transporteurs ferroviaires :
 - un système ouvert depuis 2006
 - Actuellement 8 nouveaux entrants (+ SNCF) en France



Une relation directe entre l'activité économique et le transport de fret

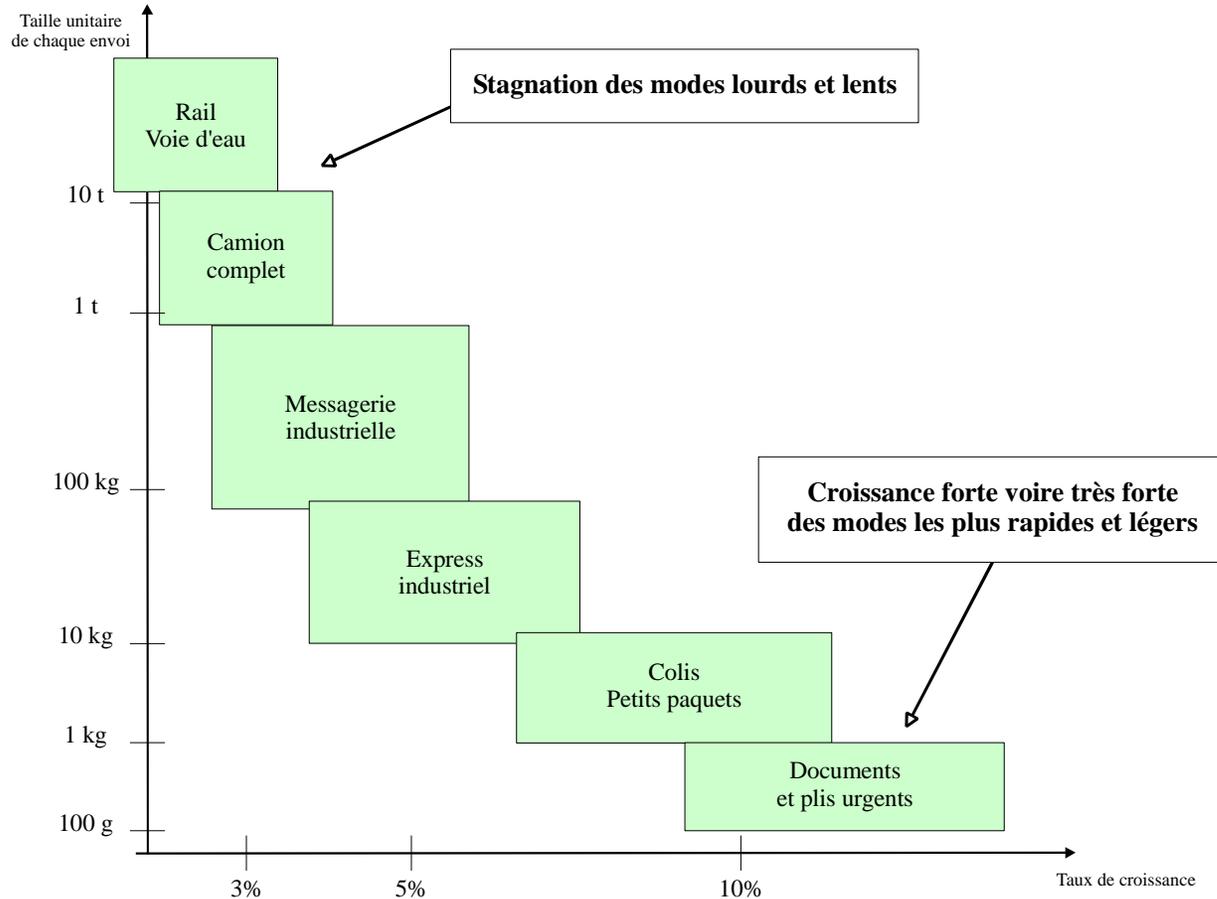
Activité économique et transport intérieur de fret en France, 1962-2000



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan

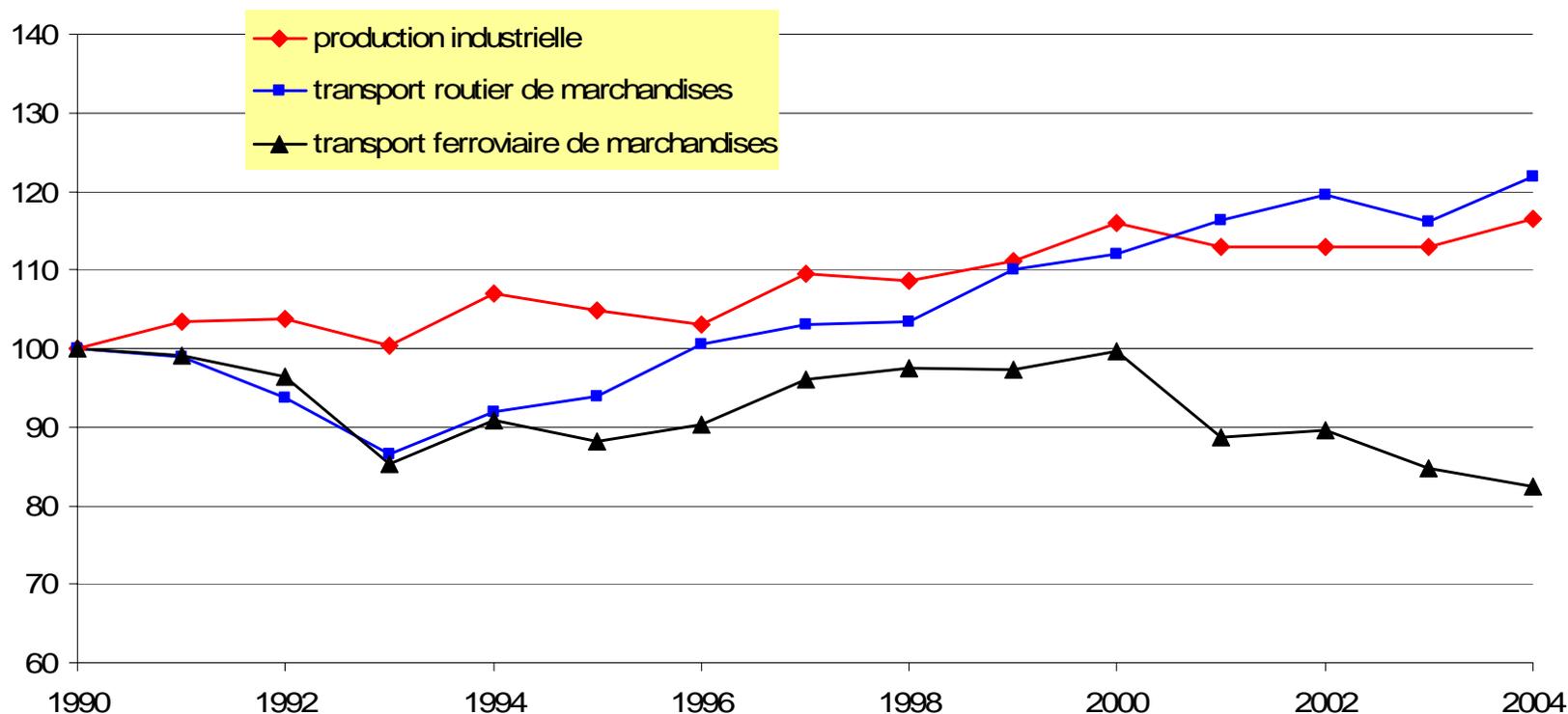


Un mode ferroviaire moins adapté aux pratiques logistiques actuelles

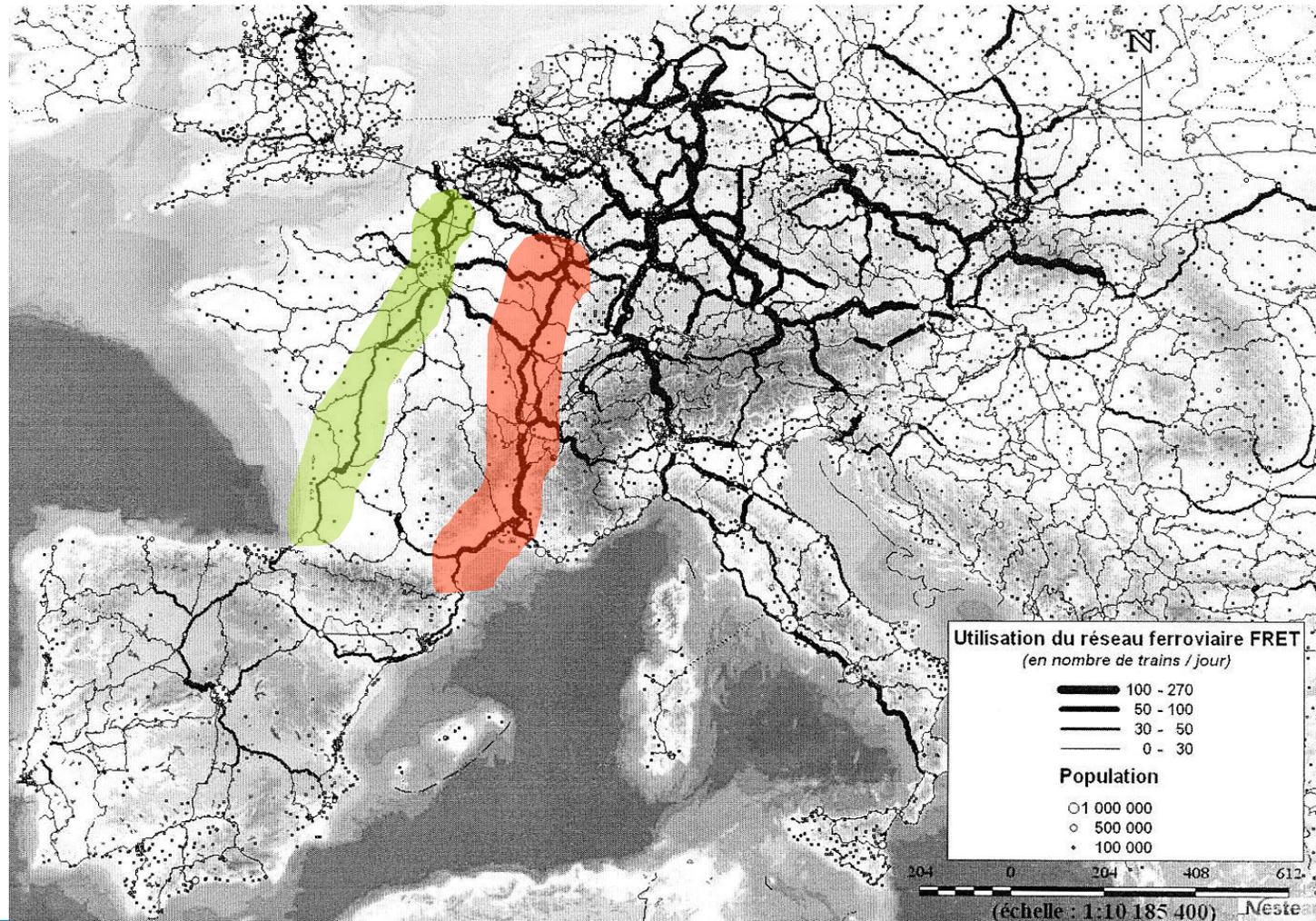


Un fret ferroviaire qui diminue alors que le transport de fret augmente

Evolution comparée du fret ferroviaire, routier et de la production industrielle, 1990-2004



Charge du réseau ferroviaire européen



ligne nouvelle Montpellier - Perpignan



Un mode ferroviaire a un tournant de son histoire

- ❑ Le trafic a chuté de 209 millions de tonnes en 1980 à 107,5 millions de tonnes en 2005 (-49%)
- ❑ Ouverture à la concurrence depuis 2005 :
 - 9 opérateurs ferroviaires en France (4 opèrent)
 - 5% du marché fin 2007
- ❑ Prise de conscience croissante pour le développement durable
- ❑ De nouvelles niches de marché :
 - Autoroute ferroviaire
 - Fret express sur LGV
 - Fret urbain



Les enjeux spécifiques des échanges transpyrénéens

- 228 millions de tonnes en 2004
 - 89 Mt terrestres : 7,6 Mt fer / 81,4 Mt route
 - 139 Mt maritime
- Le couloir Méditerranée domine : 54%
- Une discontinuité des réseaux ferroviaires qui expliquent la faible part du fer (8,5%)
- Des enjeux importants en 2020 avec la mise en oeuvre du PEIT
- Une forte pression des transporteurs routiers espagnols, très concurrentiels (135 000 entreprises TRM)

