

# Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

## Réunion thématique

### Transport et mobilité des marchandises La route, passage obligé pour le fret ?

*Avignon, le 27 avril 2006*

#### Présentation du débat public

**Philippe MARZOLF**  
Président de la CPDP

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis Philippe Marzolf. Nous commençons à nous connaître, je suis le Président de la Commission particulière du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je suis normalement accompagné, mais il est pour l'instant virtuel, de Claude Leroi, un des membres de la Commission qui a préparé cette réunion. Je vous propose de démarrer tout de suite, rapidement, pour vous présenter le débat public, où nous en sommes, comment cela se déroule, et nous aurons ensuite une première intervention de l'Etat et différents intervenants sur la question et la problématique de ce soir. Nous aurons ensuite deux autres tables rondes sur des questions plus pratiques.

L'Etat est le commanditaire de ce débat public. Deux ministères, le ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer et le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, ont saisi la CNDP. Ils n'y étaient pas obligés. C'est dans le cadre de la loi une saisine volontaire du gouvernement. La Commission nationale a bien sûr décidé d'organiser un débat public et en a confié l'animation et l'organisation à une commission particulière que je préside avec six autres membres. Nous sommes engagés à travers un code éthique et déontologique sur deux points bien précis : indépendance et neutralité. Nous sommes indépendants de l'Etat et des acteurs. Nous organisons mais nous sommes indépendants de l'ensemble, et nous n'avons pas d'avis à donner. À la fin, nous ferons un compte-rendu de ce que vous, public, des gens qui se seront exprimés à travers les réunions ou les cahiers d'acteurs, auront dit. Nous sommes donc là pour un rôle de facilitateur et de mémoire du débat. Tout ce qui est dit est enregistré. Et vous retrouvez les débats quelques jours plus tard sur le site Internet de la Commission.

Trois questions principales nous sont posées pour éclairer la décision future de l'Etat et du gouvernement. Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur (2020-2025) du système de transport ? Est-ce que cela roule ou non ? Est-ce que cela va s'améliorer ou se dégrader encore plus ? Est-ce gênant, saturé ou pas ? Nous devons être clairs par rapport à cela.

Ensuite, les orientations de demain pour améliorer des transports en respectant les trois composantes du développement durable – économie, écologie et social – mais également des projets de développement de territoire et surtout ce qui est ressenti partout en France, la réduction des gaz à effet de serre et facteur 4 en 2050, qui ressortent très fort dans le débat.

Il s'agit ensuite de l'acceptabilité locale, vous l'avez vu sur les documents de l'Etat, une quarantaine de mesures regroupées en six familles que je ne vais pas détailler puisque que l'Etat le fera dans quelques instants. Il y a notamment une famille *Développement des modes de transport ferroviaire, fluvial et maritime*, qui porte sur la réunion de ce soir, en tout cas s'agissant de marchandises. Nous sommes donc ici également pour voir toutes ces mesures, la façon dont elles sont acceptées, si nous devons les faire tout de suite ou pas, si nous devons les assembler ou si certaines mesures ressortent. Globalement, ce qui ressort plutôt de ce que nous avons entendu depuis maintenant une quinzaine de réunions, il s'agit plutôt d'arrêter de développer les infrastructures routières, plutôt faire du transfert modal, nous allons en parler ce soir sur le fer, sur le fleuve, sur le maritime. Faut-il taxer le mode routier pour inciter à passer sur d'autres modes ? Il y a également des problèmes écologiques notamment en matière de gaz à effet de serre, je ne vais pas entrer dans le détail. Ce qui est ressorti sera surtout abordé au cours de la réunion du 10 mai où nous tirerons un peu nos premiers enseignements.

Les moyens de participation. La réunion publique est un moyen évident de participation, mais ce n'est pas le seul. Il y aura trente réunions publiques. Nous en avons déjà tenu une dizaine, une quinzaine avec environ 1300 participants à ce jour. Il y a aussi le système de questions/réponses. Vous pouvez poser des questions sur Internet, par courrier ou par écrit lors des réunions. Nous avons pour l'instant 340 questions et 90 avis. Il y a également un forum sur Internet que nous alimentons régulièrement pour que vous puissiez dialoguer entre vous et débattre. Nous avons ajouté une nouvelle thématique sur le feroutage. Enfin, toute personne concernée peut faire une contribution écrite, et la Commission a l'engagement de la rendre publique sur le site Internet et dans le bureau de Avignon. Certaines contributions écrites, en fonction de leur argumentation, cohérence, pertinence sont transformées en cahier d'acteurs de quatre pages qui sont diffusées au même niveau que le dossier de l'Etat par principe de symétrie dans le débat. Vous voyez que vous avez à votre disposition de nombreux moyens de participation.

Pour ce qui est des réunions, nous avons eu une réunion d'ouverture, des réunions de lancement ; nous en sommes aux deux tiers des réunions thématiques. Nous avons travaillé sur l'offre et la demande de transport, sur le développement du territoire, les enjeux globaux d'environnement, le réchauffement climatique, le pic pétrolier, les enjeux locaux d'environnement ; nous étions à Montpellier avant-hier sur les questions de bruit et des paysages, hier à Valence sur les questions de sécurité et de santé. Je n'en dirai pas plus, je vous ai globalement présenté l'ensemble du dispositif. Vous voyez qu'il y a un temps écoulé. Nous aurons ensuite 13 réunions territoriales pour débattre de l'acceptabilité locale et des projets locaux.

J'ai un peu dépassé mon temps de parole, 5 minutes 39. Tous les temps sont enregistrés et je demande bien sûr à chacun des intervenants de respecter son temps de parole et veuillez m'excuser pour les 39 secondes que j'ai prises en supplément.

Je passe tout de suite la parole à l'Etat, représenté par Michel Badré du ministère de l'Ecologie et Jean-Didier Blanchet du ministère des Transports, pour expliquer ce que l'Etat attend de ce débat.

## Qu'attend l'Etat du débat ?

**Michel BADRE**

**Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable**

Nous avons co-animé, avec Jean-Didier Blanchet, le représentant du ministère chargé des Transports, le groupe de travail qui a fabriqué le dossier support que vous avez en votre possession. Je m'excuse auprès de ceux qui ont déjà assisté à plusieurs réunions pour les redites, mais je m'adresse surtout à ceux qui viennent pour la première fois. Pourquoi l'Etat a-t-il présenté ce dossier ? Quelles sont les questions qu'il se pose ? C'est ce que je vais essayer de vous décrire.

Les questions que se pose l'Etat sont d'abord des questions de mobilité. Comment assurer la mobilité ? Pour quel type d'activités économiques, personnelles, de loisirs, etc. ? Dans quel cadre de vie ? Comment peut-on assurer tout cela pour l'avenir tout en conservant le cadre de vie ? L'Etat se sent évidemment une responsabilité dans ces orientations de moyen ou de long terme. Il ne se sent pas seul là-dedans, comme vous le savez, les Régions et les Départements sont également impliqués dans ces questions et tout cela doit être concerté pour arriver à produire des résultats. Enfin, cela se passe dans un cadre géographique précis, la vallée du Rhône et l'arc languedocien, l'axe Lyon-Perpignan-frontière espagnole pour faire simple. L'Etat livre ses propres analyses pour alimenter le débat sur les tendances prévisibles ou estimées, principalement dans deux domaines. Une augmentation moins forte que par le passé mais tout de même significative des besoins de déplacement et des transports à échéance de vingt ans, environ 40 %, nous avons déjà eu des débats au cours des réunions précédentes sur ce chiffre mais peu importe, s'il est de 30 ou de 50, cela ne change pas profondément le type d'analyse et le type de questions posées. Enfin, parallèlement à cela, une augmentation significative, entre plus 10 et plus 30 % dans les hypothèses de progrès technologiques sur les émissions de gaz à effet de serre à échéance de vingt ans, alors que l'objectif à 2050 est de les diviser par quatre. Il y a donc manifestement un problème à régler. D'où deux contraintes que nous allons essayer de lever par différentes mesures : d'une part la contrainte d'aggravation de la congestion routière avec tous les inconvénients que cela peut présenter et d'autre part la contrainte de dégradation du bilan environnemental alors que le but est de le préserver, voire de l'améliorer.

Pour lever ces deux contraintes, nous avons proposé dans le dossier support toute une série de mesures que nous avons regroupées en six familles pour simplifier le débat. Certaines sont plutôt axées sur l'amélioration de la mobilité, d'autres sur l'amélioration du bilan environnemental, d'autres sur les deux à la fois. Il s'agit du cadre du sujet de ce soir puisque nous avons déjà, à de très nombreuses reprises, au cours des réunions précédentes, abordé par des angles divers la question du report modal de la route principalement vers le fer mais également vers le fluvial. Il s'agit du sujet de ce soir et nous cherchons également à améliorer les difficultés relatives à la congestion et améliorer le bilan environnemental. Vous avez ici les six familles sous les yeux, je ne les énumère pas car elles se sont détaillées dans le dossier. Aujourd'hui, nous allons principalement nous intéresser, non pas à une famille spécifique, mais à des mesures se trouvant réparties dans plusieurs des familles qui portent toutes sur le transport des marchandises puisque c'est le sujet du jour, le transport de voyageurs étant réservé à la réunion de demain, et toujours dans l'optique de dire, quelles sont les analyses de l'Etat et des différents intervenants sur les possibilités de report modal de la route vers d'autres modes ? Que pouvons-nous faire ? Sous quelles conditions ? Que pouvons-nous espérer faire à l'heure actuelle ? Tout cela se trouve réparti dans plusieurs familles, mais avec un index général qui est la possibilité d'améliorer ce report modal.

Ce que l'Etat attend de ce débat, Philippe Marzolf l'a rappelé tout à l'heure, c'est d'abord un éclairage sur la perception actuelle du système de transport, nous allons parler aujourd'hui de l'état actuel de la répartition modale du fret par exemple, et sur l'acceptabilité des différentes mesures que nous mettons en débat. Le but étant que l'Etat, dans les temps qui suivront la fin du débat public, au vu de tout ce qui aura été dit, en concertation avec les autres autorités chargées des politiques de transport, puissent définir des orientations politiques répondant aux contraintes identifiées et en phase avec les attentes du public.

Je vais donc, pour la suite, ni et Jean-Didier Blanchet, ni moi n'allons détailler des mesures, nous avons choisi sur cette réunion qui est un sujet technique très précis, le transport des marchandises et des possibilités de report, toujours au nom de l'Etat que ce soit Pascal Mignerey, de la Direction générale de la Mer et des Transports qui présente l'état actuel des politiques de l'Etat, soit des choses déjà engagées, soit des mesures mises en débat. Je lui passe donc la parole, si vous le voulez bien.

## **Présentation des mesures d'incitation au report modal**

**Pascal MIGNEREY**

**Direction générale de la Mer et des Transports**

**Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**

Bonjour, je suis responsable de la mission Développement Durable et Stratégie. Je vais en effet vous parler des actions de l'Etat en matière de report modal et ce que l'on entend par report ou équilibrage modal, c'est-à-dire des marchandises. Les principes de l'action de l'Etat sont liés à un certain nombre de caractéristiques. La notion de rééquilibrage modal, de report d'un mode sur un autre, souvent du mode routier vers les autres modes est une chose très constante et très forte dans l'énoncé de la politique nationale des transports, une constante du gouvernement français. Nous le retrouvons évidemment aussi de façon forte au niveau de la politique européenne des transports. Le Livre Blanc qu'a sorti la Commission européenne en matière de transport à l'horizon 2010, Livre Blanc qui est en cours de réactualisation, prône avant tout cette notion de rééquilibrage des modes dans la croissance des transports. Pourquoi cette constance ? Ce sont des raisons à caractère environnemental, nous sommes donc bien au cœur de ce débat, car les différents modes n'ont pas les mêmes effets environnementaux. Pour des raisons de sécurité également et pour des raisons spatiales qui doivent être liées à cette notion d'infrastructures nécessaires pour répondre aux croissances de chaque mode de transport. Cependant, un point important dans le discours que nous avons au niveau de l'Etat, ce ne sont pas les bons et les méchants. Le mode routier serait le mauvais mode qu'il faut absolument chercher à réduire de toute façon et les autres modes qui seraient vertueux. Il y a bien, et c'est comme cela que nous l'exprimons, une complémentarité entre les modes. Le mode routier ne s'oppose pas aux trois autres modes principaux que nous avons dans la marchandise, c'est-à-dire le ferroviaire, le fluvial et le maritime, je ne parle pas de fret aérien. Il s'agit bien en fait d'une complémentarité, chacun ayant un domaine spécifique de pertinence et qui doit également faire l'objet de mesures spécifiques de soutien adapté à ce type de mode.

Que peut faire l'Etat dans cette affaire ? Je voudrais d'abord dire que nous sommes dans un mode marchand, un mode ouvert, un mode où l'Etat ne décide pas le transport, surtout le transport de marchandises. C'est quelque chose de concurrentiel où les donneurs d'ordres ne se trouvent pas au niveau de l'Etat mais essentiellement au niveau des chargeurs, des commissionnaires et des autres

intermédiaires et au niveau des transporteurs eux-mêmes. Ce sont eux qui vont faire le choix des modes, qui décideront finalement si telle marchandise prendra la route ou pourra basculer sur le train ou sur une barge, voire sur un caboteur. L'Etat, derrière cela, doit pouvoir orienter, inciter, nous allons voir comment, il peut faciliter aussi, puisqu'il avait possibilité sur ce plan, mais il ne peut pas contraindre en obligeant, en tant que tel, au sens strict pur et direct à ce que telles marchandises aillent par tel mode et pas par tel autre. L'Etat doit aussi veiller au monde économique du transport et le monde routier du transport correspond à une activité économique forte au niveau des emplois, au niveau des entreprises, quelque chose qui peut être relativement fragile lorsque nous parlons de pavillon par rapport à la concurrence internationale. Nous ne retrouvons pas cela que dans le routier, le pavillon français au niveau maritime est également l'un des soucis de l'Etat. La latitude de l'action de l'Etat est également bien surveillée dans ce domaine par nos voisins et par la Commission européenne. Au nom d'un certain nombre de principes, auxquels nous adhérons bien entendu, et d'un en particulier, qui est le respect de la concurrence équitable entre les états membres au niveau de l'union européenne, ce qui ne nous permet pas d'avoir des mesures propres de report modal strictement franco-françaises et, d'autre part la libre circulation des personnes et des biens. Moyennant quoi, nous avons donc quatre moyens : l'offre d'infrastructures, la réglementation, les aides financières et le soutien à la recherche et à l'innovation. Je développe rapidement ces quatre points.

L'offre d'infrastructures est un rôle régalien de l'Etat, la planification des grandes infrastructures. Ceci est déjà fortement orienté vers les modes alternatifs à la route. Vous voyez les deux cartes du fameux CIADT du 18 décembre 2003, à gauche le routier, à droite les autres modes. Sur les 35 grands projets qui ont été planifiés par le gouvernement à ce moment-là, nous en comptons 16 ferroviaires, et non des moindres, et 5 fluviaux et maritimes. Nous avons donc là, finalement, des autres modes par rapport à la route que nous ne connaissions pas réellement initialement dans les schémas directeurs précédents. Les contrats de projets Etat/région à venir, ceci est en cours de discussion en ce moment, ne comprendront pas notamment le routier, mais les autres modes alors que nous avions avant des contrats de plan Etat/région assez fortement routiers. Enfin, un point important cité en 2003, une agence de financement des infrastructures de transports qui fait que, par un mécanisme d'affectation des recettes du monde autoroutier concédé qui est important en France, soit par les sociétés, soit par les péages, je passe des détails techniques, mais nous permettent finalement par cette agence de pouvoir financer au nom de l'Etat des infrastructures qui ne sont pas routières. Nous avons une mutualisation des modes qui fait que, pour être un peu brutal, la route paie le TGV. Le monde routier va être amené à abonder sur des projets non-routiers.

S'agissant de notions plus régaliennes, la réglementation, la fiscalité, la tarification, je ne développerai pas tous les items à ce niveau-là, mais nous avons effectivement un certain nombre de cordes au niveau de l'arc de l'Etat pour réglementer les pratiques abusives de transport, et pas uniquement routier. Nous ne pouvons plus nous improviser n'importe comment transporteurs routiers, il faut être formé, montrer que l'on est valable, que l'on peut effectivement avoir une certaine solidité financière. Un certain nombre de règles sont donc données. Dans tous les modes de transport, nous insistons sur la formation sur la conduite, sur la sécurité, les choses de ce genre. La limitation des temps de travail peuvent se faire et limite les pratiques abusives qui peuvent arriver à des coûts ne correspondant plus tellement à des réalités socio-économiques. Nous pouvons également avoir par d'autres éléments la limitation du cabotage national par les poids lourds étrangers. Vous remarquez souvent, ici, dans ces régions, un certain nombre de poids lourds avec des immatriculations étrangères, mais qui peuvent très bien faire du transport de marchandises d'un point A à un point B en France. Ils en ont le droit, mais ils ont également droit, dans une certaine limite de manière à ne pas venir fausser la concurrence et nuire aux transporteurs français.

Nous avons également des mesures dérogatoires qui nous permettent éventuellement d'orienter. Par exemple les poids lourds sont limités à 40 tonnes en France, mais nous pouvons monter à 44 tonnes s'il s'agit de transport combiné rail-route si l'on est à moins de 100 ou 150 km d'un port maritime.

Nous pouvons également jouer sur des notions de fiscalité, notamment avec des notions de dégrèvements de taxe professionnelle se portant en faveur de tel ou tel type de mode de manière à pouvoir également améliorer le leur compétitivité globale et leur ouverture dans la concurrence internationale. À noter également une notion, que j'ai ponctué d'un point d'interrogation parce que cela est encore en négociation, de marché, de permis ou de certificats, ceci lié à des systèmes ou des modes moins consommateurs d'énergie ou globalement plus vertueux et qui permettent à ce moment-là de faire des échanges.

La tarification de l'usage est également un point sur lequel l'Etat peut intervenir, parfois aussi par le biais de ces opérateurs. Les péages existants, autoroutier mais également ferroviaire et portuaire avec les droits. Un point se trouvant dans les mesures présentées dans le débat : pourquoi ne pas avoir de redevance poids-lourds sur des autoroutes ou des routes nationales qui ne sont pas concédées ou potentiellement, c'est ce que vient de sortir la nouvelle directive Eurovignette qui vient d'être adoptée et qui applique un sur-péage dans un certain nombre de cas. Donc, les notions pesant sur les péages peuvent également permettre de moduler en faveur du rééquilibrage modal.

Parlons maintenant des aides financières, qui sont souvent plus concrètes que le réglementaire. Un certain nombre d'aides sont faites au niveau de l'investissement, l'ADEME et d'autres permettent de faciliter ce genre de choses qui aidera transporteurs routiers voulant acheter un camion pour faire du transport combiné, ce qui est plus cher camion normal ou les aides que peut donner l'Etat par ailleurs pour que ces opérateurs, je pense à la SNCF, puissent redresser les comptes du fret et améliorer la fertilité du mode ferroviaire. Les aides au renouvellement de la flotte fluviale interviennent également puisqu'il y a des notions de modernisation qui sont en jeu.

## **Philippe MARZOLF**

Trente secondes, Monsieur Mignerey.

## **Pascal MIGNEREY**

Nous aidons également à la formation et aux professions, je saute des détails, au démarrage de services nouveaux et enfin, des aides d'exploitation, notamment les aides données au transport combiné. Comme beaucoup d'états membres, nous aidons ce transport combiné pour également améliorer sa compétitivité.

Enfin, dernier slide, le soutien à la recherche et à l'innovation. Par un certain nombre d'actions de recherche, nous pourrions également favoriser le report modal. Nous avons par exemple aidé à la mise au point du wagon Modalohr qui va servir à l'autoroute ferroviaire dans cette vallée, nous aidons également un certain nombre d'éléments nouveaux qui peuvent permettre d'améliorer la compétitivité et l'attractivité des modes alternatifs à la route dans ces domaines-là.

Je parlerai donc très vite des marchandises en ville qui sont un enjeu sur le report de la marchandise et les systèmes nouveaux au niveau de la recherche comme des pôles de compétitivité.

Merci, Monsieur Mignerey.

Pour terminer cette première présentation des mesures de l'Etat et les problématiques, je passe tout de suite la parole à Daniel Boudouin du Centre de Recherche et d'étude sur la logistique d'Aix-en-Provence, qui va nous cadrer la problématique en 5 minutes.

## **Les enjeux généraux et le questionnement de la réunion**

**Daniel BOUDOUIN**

**Centre de recherche et d'étude sur la logistique d'Aix-en-Provence**

Je vais essayer de faire très vite. Pour parler des enjeux, je partirai des pratiques qui sont à l'œuvre et voir en quoi elles interrogent aujourd'hui et demain. Les transports de marchandises représentent le lien physique entre un producteur et un consommateur. Il est le résultat d'une demande qui vient toujours de la base. C'est le consommateur qui pilote le système, vous et moi au travers des exigences que nous émettons. Les entreprises, par le biais des organisations logistiques, ne cherchent finalement qu'à satisfaire les clients qui affichent très clairement leurs exigences. Ces exigences peuvent être résumées en deux points. D'une part toujours plus de réactivité, nous voulons être servis de suite, des notions de juste à temps, de vitesse mais aussi, j'allais dire surtout, de fiabilité donc de qualité. La seconde composante est économique : nous voulons que le produit soit toujours moins cher et cela renvoie à une notion de compétitivité dans un monde de plus en plus ouvert. Vous voyez que dans ces préoccupations qui fondent le transport de marchandises, l'environnement est très largement absent. Aujourd'hui, dans son immense majorité, la clientèle ne se positionne pas en fonction de critères de qualité de vie, de consommation d'énergie, pollution et autre. Lorsque nous achetons un téléviseur, nous ne regardons pas le mode qui a été utilisé.

Sur ces bases, les entreprises qui gèrent les flux cherchent le service qui est le plus efficace. Elles considèrent qu'il y a un cadre administratif, économique et juridique qui fixe les règles du jeu et à l'intérieur de ce cadre, elles vont chercher à mettre en œuvre les moyens les plus efficaces. Monsieur Mignerey disait à l'instant que l'Etat ne choisissait pas. Il ne choisit certes pas, mais il oriente tout de même très fortement au travers des infrastructures, de la politique des transports suivie et aussi de l'aménagement du territoire, puisque les éléments de lieux d'interface, de lieux de consommation sont évidemment fondamentaux dans l'organisation des flux.

Par rapport aux critères de choix que je viens de rappeler, il y a des éléments qui orientent plus ou moins vers un mode ou vers un autre. Lorsque nous parlons de réactivité, nous voyons bien que cela fait référence à une parcellisation et cette multiplication des références et aujourd'hui à chiffre d'affaires équivalent, un commerce a deux fois plus de références que ce qu'il en avait il y a 10 ans. Il est facile que cela fait en gros beaucoup plus de demandes de transports. Cela renvoie donc à la souplesse. Par contre, la productivité renvoie à la massification, ce besoin de rassembler, et là, nous savons que des modes sont plus aptes que d'autres à être compétitifs dans ce domaine. Ce double mouvement devrait donc jouer, parfois en faveur de la route, parfois en faveur du fret ou du fluvial, sans parler du maritime qui est autant présent que le terrestre au travers des autoroutes de la mer. Pourtant, ce partage se fait toujours, et nous le voyons au travers des chiffres présents dans le rapport, en faveur de la route. En gros, plus 1 % de croissance pour en arriver à 80 % pour la route.

Est-ce à dire que cette progression sera continue ? Est-ce à dire que les 30 à 40 % d'ici 2020 vont amener 10 000 poids-lourds de plus sur cet axe ? Je crois déjà que personne ne le souhaite, ni les populations évidemment – une enquête de la SOFRES en 2001 montrait qu'en France, 91 % des personnes souhaitaient moins de camions pour transporter les marchandises –, ni les entreprises qui veulent des modes complémentaires ou alternatifs à la route avec en fond cette peur de la crise énergétique ou environnementale. Si aujourd'hui la route a été très bonne jusqu'à maintenant, c'est aussi peut-être parce que les autres modes ont été moins bons, mais un nouvel élan semble être pris avec l'ouverture vers le ferroviaire, l'arrivée de nouveaux entrants dans le fluvial. Il reste maintenant à voir si l'Etat leur donnera les moyens de s'exprimer et si nous allons faire ces infrastructures qui aujourd'hui, je le rappelle, ne sont pas capables de supporter le report modal massif. Nous entendons parler du contournement de Lyon depuis 20 ans. Le fluvial a besoin d'un doublement des écluses pour avoir une bonne productivité et les interfaces ne sont pas toujours performantes à terme. Il y a donc encore beaucoup à faire.

Pour conclure en dix secondes, s'agissant du problème de la demande elle-même, si les échanges se multiplient, c'est certes pour répondre à des besoins qui participent au développement et donc quelque part à la qualité de vie, mais il recèle également beaucoup de transports improductifs ou parfois aberrants. Ceci se comprend de façon assez aisée lorsque nous savons que le transport représente un gros 4 à 5 % du coût du produit.

### **Philippe MARZOLF**

Il faudrait peut-être préciser, j'ai déjà entendu dans le débat que c'est le consommateur qui choisit et la grande surface qui livre un client. La grande surface doit se faire livrer tous les jours parce que le client veut ses yaourts. Il y a une nuance.

### **Daniel BOUDOUIN**

Le consommateur a ses propres exigences.

### **Philippe MARZOLF**

Je vous propose de revenir ensuite vers les chargeurs. Ouvrons maintenant 10 minutes d'échanges sur cette première évolution.

## Echanges avec le public

### **Edmond LUCAS, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**

J'ai une petite question pour Monsieur Mignerey. Au sujet de l'équilibrage, il s'agit plutôt de la réduction du déséquilibre, parce que rééquilibrage voudrait dire 50 % routier, et 30 % ferroviaire, etc. Dans ce cadre-là, pour quelle raison l'Etat refuse-t-il systématiquement, semble-t-il, le remboursement partiel des coûts externes. Je rappelle que les coûts sont pour le routier de l'ordre de 10 centimes d'euro par tonne/kilomètre et de 2 centimes pour le ferroviaire. Cela se trouve dans le Livre Blanc que vous avez cité plusieurs fois. Si nous appliquions ce que font les chiffres, c'est-à-dire 1,7 centimes d'euros par kilomètre sur tous les transports routiers, autoroute ou voie routière, un petit calcul avec 250 milliards de tonnes/kilomètre transportées par la route par an, cela nous rapporterait environ 5 milliards d'euros par an. Si nous avons appliqué cette méthode depuis 2001 comme l'on fait les Suisses, cela nous aurait payé le Lyon/Turin depuis trois ans, par exemple. D'où ma question : Pourquoi, au contraire, faisons-nous un remboursement de la TIPP pour les poids-lourds à hauteur de 3,69 centimes d'euro par litre de gazole, ce qui fait un cadeau de l'Etat au routier de 100 millions d'euros par an.

### **Pascal MIGNEREY**

Il faut distinguer certaines choses. La tarification que nous appliquons aux transports n'est pas uniquement basée sur ces notions de coûts externes. La notion de coût externe va être liée à des notions de coûts socio-économiques et la tarification d'usage qui existe ne colle pas véritablement à celle des coûts externes. Ce n'est pas uniquement valable en France. Nous avons des logiques un peu différentes. Nous cherchons effectivement à entrer dans les calculs économiques et socio-économiques, cela servira dans d'autres cas, ce que peuvent également être les effets environnementaux du transport. Mais reste à savoir ensuite l'usage qu'il peut y avoir. Une chose a déjà été dite au cours de séances précédentes : nous nous sommes prêtés à un calcul en France. Il ne s'agit effectivement pas du RPLP en France, mais il y a des autoroutes à péages, ce qui n'est pas si fréquents chez nos voisins. Et, sur ce plan, lorsque nous faisons des calculs propres avec la TIPP, le péage, si le transport se trouve sur les autoroutes à péage, s'il est dans l'interurbain, si la circulation n'est pas congestionnée, il peut être amené à compenser ce qu'il pourrait être amené à coûter, même si nous pouvons ensuite avoir des discussions sur la façon dont nous valorisons. Il faut donc être un peu méfiant et nous vous donnerons d'ailleurs des éléments sur ces notions de coûts externes, mais qui correspondent également à des valeurs économiques et socio-économiques et pas seulement de notions de tarif. C'est un peu compliqué, mais je veux dire que lorsque vous parlez de la RPLP, n'oublions pas que la logique propre consiste aussi à faire en sorte que les poids-lourds qui interviennent sur le réseau suisse puissent fournir des recettes à l'Etat, de manière à ce que celui-ci puisse financer des ouvrages qui peuvent d'ailleurs être des tunnels ferroviaires. Le principe que je citais tout à l'heure, de la création de l'Agence de financement des structures de transports en France, c'est un peu le même principe : tout ce qui va arriver au niveau du réseau concédé, y compris les véhicules légers qui viennent payer les péages, qui viennent dans les sociétés concessionnaires d'autoroute, lesquelles aboutissent également à des recettes de l'Etat d'une raison ou d'une autre et qui seront affectées à cette agence, permettent d'avoir les recettes par le monde routier, qui vont permettre de financer les LGV, les lignes ferroviaires, voire les ports ou des choses de ce genre. Nous avons donc tout de même aussi cette mutualisation qui est également l'une des logiques de la RPLP.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Je rappelle que la Commission a décidé, nous avons justement eu des demandes s'agissant de coûts externes, ce sera juste avant l'audition publique de Lyon, de 17 à 18 heures, l'Etat présentera les dernières études s'agissant des coûts externes.

**François-Michel LAMBERT, responsable de la Commission Transports des Verts PACA**

Je suis également professionnel dans la logistique et je voudrais, à partir d'un exemple vécu resituer la façon dont nous pouvons peut-être faire bouger les choses. Dans une société, Pierre, le responsable logistique est amené à expédier sa bouteille de Marseille à Paris. Cette bouteille revient de Paris à Lunel parce que c'est le dépôt qui le livre et la bouteille qu'il a commandée pour lui-même, avec le producteur d'un côté et les consommateurs de l'autre, revient de Lunel, à côté de Montpellier, à Marseille. Elle a fait 1 800 kilomètres pour sortir du bureau de droite et arriver dans le bureau de gauche. Pierre se pose la question, il est citoyen et se dit que la bouteille est tout de même partie avant-hier et revient trois jours après avec 1 800 kilomètres dans la tête. Il faut changer quelque chose. Pierre est également responsable logistique. Le système qui est en place lui permet économiquement de faire bouger les bouteilles dans tous les sens pour diverses raisons que je ne développerais pas.

Maintenant, j'aimerais aller plus en avant et démontrer que c'est à ce niveau que l'Etat doit pouvoir, non pas contraindre, mais inciter à d'autres choix économiques car nous sommes ici tous citoyens, je le pense, et tous les logisticiens font des choix par rapport aux objectifs économiques qui leur sont assignés. Pour aller un peu plus loin, pour inciter le citoyen à faire des choix, nous le voyons bien au travers de l'idée de la traçabilité qui a été imposée sur les produits agroalimentaires le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Des petites puces RFID sont mises en place et sont capables de vous renseigner sur tout le circuit qu'a fait le produit. Mais, c'est simplement pour savoir qui a manipulé quoi. Si demain l'Etat disait « Je veux que cette puce dise combien de kilomètres le produit a fait, peut-être que, comme le disait Monsieur Boudouin, des changements comportementaux arriveraient. Et c'est là où je rejoins, où je vais même insister sur le fait que seuls les politiques, par les choix qu'ils feront prochainement, pourront changer les choses. Nous ne sommes pas dans un système inéluctable.

**Philippe MARZOLF**

Il s'agit donc plutôt d'un suivi du parcours fait par les marchandises et ensuite d'informer le consommateur pour qu'il puisse avoir le choix de différents produits.

**Monsieur LAMBERT**

Non, je vous donne un exemple. L'Etat, en imposant la traçabilité sur les produits alimentaires le 1<sup>er</sup> janvier 2005 a bien fait bouger les choses au niveau de la sécurité alimentaire. Il peut également les faire bouger au niveau du choix du consommateur dans ses acquisitions produits. Aujourd'hui, je suis face à deux yaourts, même moi, logisticien, qui suis capable de lire toutes les informations qui sont dessus, suis incapable de dire combien de kilomètre a fait chacun de ces yaourts. Lorsque je dis que la bouteille a fait 1 800 kilomètres pour revenir à son point de départ, le consommateur ne le sait pas. S'il pouvait le savoir demain, il changerait, mais il y a d'autres éléments, mais il

s'agissait de démontrer que seul le politique peut nous sortir de là, qu'il ne faut rien attendre des logisticiens parce qu'ils sont dans une logique économique et font leur métier.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Badré, vous vouliez répondre ?

**Michel BADRE**

J'ai effectivement une suggestion pour la suite du débat en étant le moins proche du secteur des transports, en tout cas des quatre interlocuteurs actuellement à la tribune et de ceux qui interviendront ensuite, par rapport à des choses qui ont été dites lors de réunions précédentes sur l'environnement. Monsieur Boudouin, a dit tout à l'heure, et cela me paraît normal, qu'il n'y a pas de prise en compte des règles de critères environnementaux dans le choix de modes de transports de marchandises, cela me paraît logique. Par contre, ces choix sont implicites. Tout le système s'est bâti depuis 30 ou 50 ans sur le fait que le transport routier était relativement bon marché par rapport aux autres. Dans nos mesures, une est l'instauration d'un péage poids-lourd en dehors du réseau routier concédé. C'est donc quelque chose qui ressemble d'assez près à la RPLP. Intuitivement, en écoutant les réunions qui ont eu lieu avant, nous entendons bon nombre de personnes se disant pour puisque cela va permettre d'améliorer les choses. La vraie question est que cela fait passer à moyen terme d'un système où le transport routier n'est pas cher à un système où le transport routier est cher. Au cours d'une précédente réunion, un transporteur a répondu très clairement sur le sujet que s'il y avait l'instauration d'une taxe carbone, il la répercuterait sur ses clients. La question qui nous est donc posée à tous en tant que citoyens est : est-ce que nous sommes prêts, et si oui comment, à vivre dans un système où il transport routier est beaucoup plus cher qu'il ne l'était jusqu'ici, sachant que cela aura des conséquences sur notre vie de tous les jours, sur le fonctionnement de l'organisation logistique des transports, etc., mais la question est là me semble-t-il. Il s'agit d'un changement de mécanisme économique qui fait que nous passons d'un système de transport peu onéreux à un système de transport onéreux. C'est un choix, cela a des conséquences et correspond à un paysage, celui que nous avons évoqué au cours des précédentes réunions, que ce soit sur l'épuisement des ressources en matière de combustibles fossiles ou sur le changement climatique.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Nous prenons une dernière intervention ne seront ensuite la seconde table ronde où vous aurez bien sûr l'occasion de vous s'exprimer à nouveau.

**Anne MASTRAPIÉ, association du Mont Blanc**

J'aimerais apporter une petite précision au niveau des prix. La RPLP en Suisse va faire monter les prix au consommateur uniquement de 0,01 %. C'est donc vraiment minime.

**Philippe MARZOLF**

Merci de cette précision, désirez-vous ajouter quelque chose ?

**Pascal MIGNERAY**

Un point lié à l'aspect du traçage. Je veux d'abord simplement rappeler que nous sommes sur des principes de libre circulation des marchandises. Nous ne disons d'ailleurs pas qu'il s'agit de restreindre, mais de savoir par où elles sont passées. Il y a ensuite cette fonction. Quand vous dites qu'il est du rôle de l'Etat de pouvoir le faire, n'oublions pas ce système concurrentiel qui disparaît, puisque nous sommes dans la libre circulation des marchandises sur le sol européen, une telle obligation serait plutôt européenne que française, d'autant que les grands flux, c'est à cette échelle que ceci intervient. Le traçage aurait peu de sens s'il n'impliquait que la France et pour aller on ne sait où. Il faudrait donc déjà un traçage général. D'autre part, nous aboutissons surtout à une question liée à la consommation et aux différents circuits. Vous êtes effectivement là sur la consommation. Si vous avez deux yaourts demain matin au supermarché, l'un qui a fait 500 kilomètres et l'autre 1500 et qu'ils sont au même prix, est-ce que vous préférerez celui qui en a fait moins, c'est une question et se pose au niveau du consommateur. Je vous signale d'ailleurs qu'à ce niveau, quelques chargeurs sont en train de voir ce genre de choses et que vous pouvez avoir une mention quasi commerciale qui est faite en Allemagne et qui indique que ce produit a fait peu de kilomètres pour arriver jusque là. S'il y a des comportements de consommation pour le faire, nous remonterons la chaîne, comme nous le disions, c'est un peu aussi cela, il peut y avoir incidence. Ce n'est pas nécessairement le rôle propre de l'Etat, il s'agit également d'un système marché citoyen.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Blanchet ajoute quelque chose et nous passons ensuite à la table ronde.

**Monsieur BLANCHET**

Il ne faut pas confondre intensité et fréquence. Il y a sans doute des cas exceptionnels d'un produit qui sort d'un côté et qui revient de l'autre, peu importe les kilomètres. L'essentiel des transports ne sont pas des transports inutiles, il ne faut pas exagérer. Lorsque nous parlons de faire changer les comportements, lorsque nous parlons de taxe carbone, nous allons vers des choses plus lourdes à supporter puisque nous évoquons des études que nous avons faites par ailleurs, des préférences qui seraient équivalentes à 60 dollars du baril. Imaginez donc la répercutions que cela peut avoir sur le prix du pétrole à la pompe. C'est à ce moment-là que les logisticiens devront intégrer les coûts réels ou les coûts passés du fait d'une taxe carbone, devront prendre en compte ceci et commenceront à regarder s'il n'existe pas des transports utiles. Mais, franchement, il ne faut pas trop mettre l'accent sur les transports inutiles.

**Philippe MARZOLF**

Nous y reviendrons au cours des autres débats, merci Messieurs dans le cadre de ces premières interventions. Je vais maintenant donner la parole aux autres intervenants et intervenantes sur l'état des lieux et évolutions, pour voir justement quelles sont les évolutions : Monsieur Jean-Noël Chapulut du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Patrick Menu, Délégué de l'association des usagers du transports de fret, ancien directeur d'Aluminium Pechiney qui est venu avec deux chargeurs, Monsieur Gérard Leras, Président de la Commission transports de la région Rhône-Alpes et un élu de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Frédéric Meyer.

Vous avez chacun 7 minutes.

# Table ronde

## Etat des lieux et évolutions

### Etat des lieux

**Jean-Noël CHAPULUT**  
**Conseil général des Ponts et Chaussées**

Ma commande était d'expliquer au point de vue économique pourquoi le trafic routier de marchandises avait tant crû. Mon point de vue est uniquement rétrospectif, non normatif, je ne suis ni optimiste, ni pessimiste et j'essaie de trouver les réponses à l'augmentation.

Première remarque, c'est un phénomène européen et pas uniquement français, il continue après 1998. Seconde constatation, ce phénomène est essentiellement lié à l'évolution de la structure économique. En fait, nous nous apercevons que les modes de transports sont efficaces selon les types de marchandises, comme pour les produits de base où la route est moins efficace que l'autoroute. En fait, si vous regardez ce qui s'est passé entre 1980 et 2000, vous voyez que ce qui s'est essentiellement développé, ce sont les produits manufacturés et les produits agroalimentaires. Par contre, les produits énergétiques et demi produits se sont très peu développés. Donc, rien que cela explique à peu près les deux tiers de la croissance du trafic routier.

Nous avons le même problème à l'international. Vous voyez que ce qui se développe est plutôt l'approvisionnement intercontinental en marchandises, mais ce sont surtout des marchandises manufacturées faisant l'objet de transports internationaux.

Troisième point, ce que disait Monsieur Boudouin, l'économie est extrêmement tirée par la demande et l'on ne vend pas ce que l'on fabrique, mais l'on fabrique ce que l'on vend. Il y a donc une nécessité de production, de multiplier les références et la conséquence est de diminuer les stocks. Prenons l'exemple de Zara. Zara vend essentiellement des produits fabriqués en Europe parce qu'il est extrêmement réactif, il est capable de mettre sur les rayons un produit qui aura été conçu quinze jours avant alors qu'avant nous avions des collections qui étaient bi-annuelles. Eux ont des collections qui durent au maximum toutes les six semaines et, si besoin, 30 jours. Résultat, ils vendent des produits européens, et pas des produits chinois. Pourquoi est-ce possible ? Il y a une évolution qui est extrêmement forte. Il y a une évolution qui permet de traiter énormément d'informations, de les avoir, et vous le voyez sur le graphique du haut, par l'extension du code barre qui permet d'identifier les produits, et demain ce sera à partir de puces RFID et ce sera encore plus puissant, et parallèlement, la palette. Il y a donc une évolution de la technologie, de la technique qui a permis de suivre l'évolution de l'économie et le transport routier en a bénéficié puisque ce sont des produits bien manufacturés et des envois de petite dimension. Le prix des envois de petites dimensions a baissé.

Quatrième élément, il y a une amélioration de la productivité sur d'autres plans, deux en particulier. Il y a d'une part un réseau, des infrastructures rapides, voyez en 1960 et en 2005, un réseau autoroutier, qui a essentiellement été fait pour les VL mais dont bénéficient les poids-lourds. Cela

n'a pas bénéficié au transport ferroviaire de marchandises et continue d'augmenter l'activité poids-lourds, si bien que, contrairement à ce qui est dit parfois, le réseau est très peu congestionné. Regardons cette carte et voyons tout en bas le cas extrême du Royaume-Uni qui a tout de même 80 % de son réseau principal sur lequel il n'y a pas de congestion – les 20 % restants ne sont congestionnés qu'une heure par jour en moyenne –. Il y a des difficultés en Irlande, le réseau espagnol est en train de se développer fortement. Vous voyez qu'un poids-lourds qui choisit ses heures de passage peut aller de Stockholm à Madrid sans pratiquement rencontrer d'embouteillage.

**Philippe MARZOLF**

Même dans la vallée du Rhône ?

**Jean-Noël CHAPULUT**

Il y a effectivement des congestions, il faut choisir le moment où il passe, il ne faut pas passer le 30 juillet, mais ce ne sera à mon avis pas son idée ! Seconde chose, parallèlement, alors qu'il y a peu de progrès, il y a une évolution très forte du matériel roulant qui fait que nous avons divisé par deux la consommation de carburant à la tonne sur 40 ans et il y a bien d'autres améliorations, encore une fois. Il y a donc un certain nombre de raisons objectives tenant à la structure, à l'évolution économique qui expliquent le passé. Je ne parle pas du futur qui est un autre problème. Nous avons fait une prospective à 18 ans qui se trouve sur le site VRAL, mais ce n'est pas le sujet d'aujourd'hui.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Après ce rapide état des lieux, nous allons maintenant passer aux chargeurs, à la logique des chargeurs.

## **La logique des chargeurs**

**Patrick MENU**

**Délégué de l'Association des usagers du transport de fret**

Je voudrais tout d'abord m'excuser, Monsieur Marzolf, puisque que je ne pensais pas que le PowerPoint était désiré. Je vais donc faire à l'ancienne et lire mon intervention. Il est bien évident que le texte intégral vous sera transmis par mail dès demain et sera donc à la disposition de tout le monde.

Dans le document élaboré à l'occasion de ce débat public, nous avons bien noté que vous citez le Livre Blanc élaboré par la Commission européenne en 2001, à savoir la politique de transports à l'horizon 2010 qui a déjà été repris à la tribune tout à l'heure. A l'AUTF, nous pensons que l'aménagement de la Vallée du Rhône et de l'arc languedocien s'inscrit pleinement dans ce contexte européen et reste concerné, vous en conviendrez, par toute l'Europe des transports. Ainsi, les chargeurs français ont fait connaître à la Commission européenne, dès janvier 2006, c'est tout à fait

récent, leurs commentaires sur les aménagements à apporter à ce Livre Blanc qui a maintenant 5 ans.

À l'origine du Livre Blanc, l'agenda de Lisbonne avait pour vocation de faire de l'Europe la puissance économique la plus compétitive du monde. Dans ce schéma, un système de transports fonctionnant parfaitement et reposant sur des infrastructures suffisantes et fiables était de ce fait nécessaire. À mi-chemin de l'exercice, force est de constater que la révision du Livre Blanc est une nécessité. Il est dorénavant évident que certaines perspectives de croissance ont été surestimées et il est patent que des analyses, voire des présupposés, se sont révélés erronés.

Il en est ainsi de l'ambitieux programme de transfert modal de la route vers les modes alternatifs qui ne résistent pas à la réalité des besoins de l'industrie et du commerce ni à la qualité de service souhaité par les chargeurs, que seul le transport routier est à même de fournir dans des conditions économiques répondant aux besoins du plus grand nombre et adapté aux contraintes logistiques européennes.

L'AUTF considère qu'il est nécessaire de réviser la stratégie en matière de transfert modaux. Les a priori de tout genre qui conduisent à vouloir restreindre la croissance du transport routier dans un environnement de croissance économique, le principe dit du « découplage » s'avère être une illusion théorique.

De même, l'idée selon laquelle la croissance des modes alternatifs ferroviaires, fluvial et même cabotage maritime, serait suffisante pour assurer ce transfert s'avère erronée. Une économie européenne forte a besoin d'une industrie du transport routier en bonne santé.

Les prévisions de croissance des modes alternatifs à la route ont été surévaluées. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne le transport ferroviaire, qui est loin d'avoir atteint les résultats espérés. En dépit d'une action vigoureuse de la Commission européenne pour la libéralisation de ce marché, la condition nécessaire mais non suffisante à la revitalisation de ce mode, la croissance de parts de marché du fer sera un processus long et limité. L'objectif trop ambitieux doit être revu à la baisse à la lumière des faits. Il en est de même avec le cabotage maritime et sa déclinaison en autoroute de la mer : l'effort important de promotion et de développement de ces modes a, pour l'instant, abouti à des résultats peu perceptibles. À moyen terme, le transfert de flux routier sur le mode combiné mer-route n'apportera qu'une solution à la marge.

La globalisation et la croissance du commerce mondial rend incontournable la nécessité d'une logistique plus en plus complexe permettant d'assurer le transport des marchandises dans des conditions de coût et de service optimum à nos clients. Dans cette perspective, les chargeurs souhaitent faire part de leurs besoins à l'occasion de ce débat public. Je ne vais pas vous détailler les analyses, mais nous voulons la liberté de choix modaux, un marché libéré – assez de taxes –, une politique de transports réaliste, maintenir la qualité du transport routier. L'analyse des statistiques des flux ainsi que l'évolution des parts de marché des différents transports conduit à reconnaître avec objectivité que le transport routier répond toujours de façon optimale aux besoins des utilisateurs de transports.

Le succès du transport routier n'est que la conséquence de sa parfaite adaptation aux besoins de fiabilité, de flexibilité et de compétitivité des chargeurs ; il faut d'ailleurs se préparer à répondre à une augmentation des volumes transportés par la route. La résolution de la congestion naissante des axes routiers passe surtout par le recours à des transferts sur des modes alternatifs, nous sommes toujours bien d'accord, voie d'eau, cabotage maritime, ferroviaire, cependant, la proportion limitée

de ces transferts ne pourra répondre à elle seule au problème de fond de la capacité des routes existantes. De nouvelles infrastructures routières sont nécessaires, ne serait-ce que pour absorber les tonnages...

### *Protestations de la salle*

#### **Philippe MARZOLF**

Laisser terminer, vous aurez 25 minutes d'échanges, vous pourrez y revenir après.

#### **Patrick MENU**

Ne serait-ce que pour absorber les tonnages transitant par les ports et les terminaux multimodaux. Il faut savoir que la globalisation des marchés fait qu'il y a plus de logistique, c'est ainsi.

Il faut revitaliser le transport ferroviaire, nous sommes pour le transport ferroviaire. L'impulsion décisive donnée par la Commission pour libéraliser l'industrie ferroviaire n'a pas encore permis de progrès décisifs sur l'ensemble du réseau ferroviaire européen. Dans certains pays, une transposition lente et parfois à minima de la législation communautaire a restreint les effets positifs attendus par la mise en œuvre des deux premiers paquets ferroviaires. Les chargeurs, notamment en France, n'ont malheureusement toujours pas constaté d'amélioration de l'offre et de la qualité de service – je parle là d'une façon générale –, et dans ces conditions, la politique de transfert de la route sur le fer apparaît déconnectée de la réalité opérationnelle.

Les chargeurs restent persuadés que le transport ferroviaire possède une réelle pertinence économique et doit être favorisé. Et les chargeurs souhaitent également que la problématique du wagon isolé soit intégrée dans la réflexion de la Commission. L'existence du wagon isolé si important pour l'expédition semble en effet être menacé chez les opérateurs historiques ferroviaires et totalement délaissé par les nouveaux entrants.

J'aimerais terminer pour le transport fluvial. Depuis 5 ans, transport fluvial a connu une croissance exceptionnelle de 30 %. En dépit de cette très forte croissance, il n'assure cependant qu'une faible part des transports sur le territoire français. Les chargeurs estiment que ce mode de transport peut et doit encore se développer. Pour atteindre ce développement, il est indispensable que la voie d'eau dispose de moyens nécessaires sur les infrastructures, nous n'insisterons jamais assez sur l'évidence que la disponibilité et la capacité des infrastructures sont la condition indispensable au développement du transport fluvial. Il s'agit d'une lapalissade mais nous le comprenons mieux en le disant. Sur les voies navigables, la politique en matière d'infrastructures doit être conduite sans atermoiements, ni retour en arrière, de façon à offrir un réseau navigable minimum. Même si ce n'est pas à l'ordre du jour, nous tenons à la réalisation Seine-Escaut et ses accès dans le calendrier à 2012. Il faut également remettre à niveau le réseau magistral et assurer son entretien, sur le Rhône, qui nous concerne directement ici, assurer la fiabilité des liaisons, améliorer des horaires d'ouverture. J'aborde également dans le document la liaison Rhin-Rhône qui a été sabordée il y a quelques années mais nous souhaitons, nous chargeurs, qu'elle soit remise à l'ordre du jour.

S'agissant des ports intérieurs, il faut développer les plateformes multimodales avec accès fluvial, il y en a déjà mais pas suffisamment, et conserver des emprises portuaires en zone urbaine, c'est important, seul moyen de limiter les transports routiers pour l'approvisionnement de la cité.

Les interfaces fluviales et maritimes, en dépit de leur emplacement privilégié sur des voies d'eau de forte capacité des grands ports maritimes, ne sont que très faiblement desservis par le transport fluvial. L'exemple des ports du nord de l'Europe montre qu'un potentiel considérable reste inutilisé. Il faut donc assurer l'accès direct des bateaux fluviaux aux darses maritimes, ce qui se fait déjà, je vous rassure, du côté de Fos-Marseille, mais cela n'est pas encore suffisant du point de vue des chargeurs.

### **Philippe MARZOLF**

Concluons, Monsieur.

### **Patrick MENU**

Il faut également améliorer les axes quand ils existent, principalement le canal du Rhône à Sète, par l'augmentation des gabarits.

La réglementation et le marché : libéralisé depuis la loi de janvier 2001, transport fluvial a très positivement évolué. Cependant, il connaît encore des difficultés d'adaptation. Il faut laisser fonctionner le marché, l'AUTF s'oppose à toute réglementation supplémentaire souvent prise dans urgence pour apaiser les tensions ponctuelles, par exemple celles dues aux variations du prix du carburant, et qui n'apporte rien au marché ni à la productivité du mode de transport et encore moins à terme à la bonne santé de ces entreprises.

Enfin, la limitation du cabotage est compréhensible pour la défense du pavillon national. Cependant, en période de manque de cales de petit gabarit, elle est un frein à la réalisation de certains trafics qui ne trouvent pas de transporteurs français.

Comme je suis un peu long, je vais directement aller à un endroit important : les aides à la cale et les aides à la formation. Je pense que VNF nous répondra à ce sujet. Le développement des demandes de transports liées à la disparition de nombreux bateaux essentiellement de faible tonnage a créé une grave pénurie qui risque fort d'entraver toute la progression des trafics sur les canaux de petit gabarit, irrigant d'importantes régions exportatrices telles que les plaines céréalières. L'aide des pouvoirs publics doit s'orienter vers le soutien des cales neuves. Le vieillissement de la population des bateliers laisse entrevoir une pénurie d'entrepreneurs artisans et de mariniers en moins d'une dizaine d'années. Les efforts actuellement développés pour la promotion de ces métiers sont indispensables.

Je terminerai enfin par les aides aux embranchements fluviaux qui font l'objet d'une politique de soutien depuis 1988, politique ayant prouvé son efficacité. Le maintien de ces aides, pour peu que VNF puisse s'engager sur la pérennité de l'utilisation du réseau conduisant aux embranchements, a un effet accélérateur sur les trafics fluviaux. Mesdames, Messieurs, je vous remercie.

### **Philippe MARZOL**

Merci. Voyons maintenant le point de vue des élus, Monsieur Leras pour la région Rhône-Alpes et nous passerons ensuite à Monsieur Meyer de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. 7 minutes chacun.

## **Le point de vue d'un élu de la région Rhône-Alpes**

**Gérard LERAS**  
**Président de la Commission Transports**

Mon point de vue ne sera pas le même que le précédent.

**Philippe MARZOLF**

Nous nous en serions doutés, c'est pour cela que nous vous avons demandé de vous exprimer.

**Gérard LERAS**

Je suis arrivé très en retard, je voulais entendre les premiers intervenants de la réunion mais j'ai malheureusement été bloqué dans un train car une voiture était tombée sur la voie. Je ne peux donc vraiment pas me placer dans la discussion qui vient d'avoir lieu. Première chose, je suis arrivé à un moment où il y avait une discussion sur les transports inutiles. Je pense que le problème du transport inutile est important. Lorsque que nous voyons de quelle manière, avec la RPLP, la Suisse a en seulement cinq ans diminué le passage de camions à vide sur la frontière entre la Suisse et l'Italie par exemple et lorsque nous voyons l'évolution du tonnage, la rigueur d'utilisation logistique globale que cela a entraîné, nous voyons que nous pouvons agir pour diminuer les transports inutiles. Je pense que nous pouvons le faire de manière efficace si nous en avons la volonté politique.

Indépendamment de cet aspect, je voulais d'abord insister sur le fait que la relocalisation de l'économie est un élément essentiel. La relocalisation de l'économie ne relocalise pas que la production de marchandises qui empruntent les transports routiers, mais diminue toutes les marchandises et tous les transports. Ce n'est donc pas séparé de notre problématique, même si nous ne le voyons que partiellement. Je voulais donner l'exemple des 1000 camions qui, en période de pointe, sortent d'Almeria et viennent inonder la France du Nord, l'Allemagne et l'Europe du nord de manière générale, de fraises, anecdotiques au niveau du goût mais authentique au niveau de la couleur, mais pas du tout économique du point de vue des conditions sociales de nos productions, etc. Avec cette systématisation de vouloir à tout prix vendre de quoi consommer partout et en toute heure de l'année, nous générons des transports totalement inutiles. Je pense que l'Europe pourrait faire un travail intelligent dans ce domaine.

Je voudrais dire également, lorsque que nous parlons de relocalisation, nous n'avons pas la question de l'altermondialisation. Aujourd'hui, il est vrai que les projets portuaires au Portugal, qui sont en train de se faire à Algesiras, à Tanger, qui sont en train de se faire dans le sud de l'Italie, le projet Fos-2XL, la multiplication envisagée au Havre s'agissant de containers, sont des choses complètement liées à des mécanismes routiers et industriels mondiaux. Nous ne pouvons pas crier haro sur les pays d'Asie du Sud-est importateurs de marchandises chez nous puisqu'ils sont eux-mêmes importateurs de capitaux que nos empires financiers envoient chez eux. C'est un tout et les mouvements de capitaux et les mouvements de marchandises vont ensemble. En tout cas, ces questions-là sont complètement pénalisantes en termes de transports sur le continent européen.

Ceci dit, et quelquefois les perspectives, et indépendamment du découplage qui peut se produire, indépendamment de l'évolution de la production de marchandises, il faut reporter de la route sur le rail. Tous ceux qui étaient présents à Lyon la semaine dernière ont entendu l'exposé de la personne du CNRS sur la nécessité de s'opposer au réchauffement climatique et l'Europe et la France doivent enfin faire leur travail comme elles le devraient. La cherté pétrolière est une chose importante, il s'agit d'une donnée seconde par rapport au réchauffement climatique en termes de risque, c'est une donnée qui porte des risques à caractère économique mais une donnée extrêmement importante. Je pense qu'il ne faut pas traiter le sujet avec simplisme. Aujourd'hui dans les marchandises, dans les minerais qui arrivent sur les bords de Méditerranée par exemple en provenance d'Afrique, nous avons un coût du transport de l'ordre de 2 à 3 % la tonne avec une évolution extrêmement importante, et avec l'augmentation du prix du pétrole nous aurons une augmentation considérable. Ces minerais seront donc utilisés par les pays producteurs et nous recevrons des produits manufacturés après transformation. Est-ce que la part insignifiante présente dans les produits de haute technologie fait que nous aurons un impact direct, comme nous le croyons tous, de la cherté pétrolière sur ces mécanismes d'importation ? Ce n'est pas évident, je pense que cela est un peu plus compliqué.

Le report de la route sur le rail aide à la diminution des pollutions atmosphérique locale, nous l'avons dit entre autre hier à Valence et entraîne la diminution de toute une série d'autres nuisances, bruit, etc., c'est donc une nécessité. Simplement, s'agissant du réchauffement climatique et de la production de CO<sub>2</sub>, et ce n'est pas la peine de le commenter, voici ce qui nous permet de transporter en tonnes par kilomètre un kilo équivalent pétrole selon les modes de transport. Il est évident que l'avion est une catastrophe évidente, les poids-lourds ce n'est pas nouveau, la voie d'eau c'est mieux, mais ce n'est pas encore bien, c'est par la voie ferroviaire que nous obtenons des choses intéressantes en matière d'efficacité énergétique.

Les éléments constitutifs du report modal, nous y reviendrons au cours de la dernière table ronde sur le maritime, l'intégration des coûts externes à travers une taxation, l'exemple de la RPLP Suisse, redevance sur les poids-lourds en fonction des prestations. Je voulais simplement vous mettre à l'écran l'évolution des recettes engendrées par la RPLP depuis sa création en 2001, vous savez que l'une des deux fonctions de la redevance suisse est de générer des recettes qui sont réutilisées sur la structure ferroviaire. Vous voyez que l'évolution est forte, elle sera accélérée puisqu'il y a une augmentation en cours en 2005 et d'autres augmentations suivront en fonction de l'ouverture de différents tunnels. Je pense que c'est une chose révélatrice de ce point de vue.

## **Philippe MARZOLF**

Vous en êtes à 7 minutes 15, Monsieur.

## **Gérard LERAS**

Je finis très vite. Seconde illustration de l'intérêt de la RPLP : voici les deux courbes, celles du rail et celle de la route. En quelques années, la traversée de la Suisse est passée à 60 % sur le rail alors que les deux modes de transport étaient à parts égales, et ceci en cinq ans d'application.

Je terminerai en disant compte plus de l'intégration des coûts externes à travers une taxation il est important et même essentiel qu'il y ait arrêt de toute nouvelle offre routière, nous sommes aujourd'hui en pleine incohérence. Par contre, il y a un véritable problème de mise à disposition d'infrastructures en particulier ferroviaire dans cette région en attente. Je parle de la région Rhône-

Alpes, mais je pense que cela concerne l'ensemble de l'axe, nous sommes en attente d'une mise en place rapide du contournement de l'agglomération lyonnaise, nous sommes en attente du Lyon-Turin pour présenter une infrastructure attractive en matière de fret entre la France et l'Italie et qui est une alternative au transport routier. Enfin, nous sommes avides de plateformes intermodales. Je rappelle que la SNCF en a fermé la moitié de l'année dernière, c'est une catastrophe. Je donnais également à préciser que nous attendons dans la région la réalisation de trois plateformes, une à Ambérieu pour faire la connexion, en termes de surbookage, sur l'axe nord-sud et l'axe Rhône-Alpin, une à Portes-les-Valence pour assurer la connexion entre le Rhône et de la vallée du Grésivaudan, vers Grenoble et l'Italie de manière à faire remonter à Lyon des marchandises en provenance du grand sillon alpin ; et une au niveau Salaise qui reliera Roussillon au sud de l'agglomération lyonnaise pour permettre la connexion entre le Rhône et le contournement de l'agglomération lyonnaise sur le ferroviaire et également pour permettre l'alimentation de l'agglomération par le sud sans pénétrer dans Lyon, contrairement à ce que nous faisons en ce moment, le port Édouard Herriot qui est une bonne chose dans l'absolu mais également une chose qui génère des déplacements à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise où nous avons un problème de localisation.

Dernier point, très vite, le cas du Rhône, contrairement à certaines réactions tout à l'heure où j'ai pu laisser croire que je n'étais pas intéressé par le Rhône, bien au contraire nous pouvons utiliser le Rhône comme structure existante telle qu'elle est avec des volumes de fret. Il y a réellement débat sur l'ouverture des grands gabarits, en particulier en matière de canal à grand gabarit qui ferait directement concurrence la voie ferroviaire. Il y a des choses à réfléchir de ce côté-là. La ligne Ecofret Metz-Dijon est directement concurrentielle, parallèle, très proche du projet Rhône-Moselle. Nous sommes dans une étude d'opportunité, je pense que nous devons la faire, que nous devons regarder si chose avec raison. Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Merci. Je vous demanderai de respecter vos 7 minutes, Monsieur Meyer, s'il vous plaît. Si vous dépassez, le public aura moins de temps de parole ou nous finirons plus tard.

## **Le point de vue d'un élu de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur**

**Frédéric MEYER**  
**Délégué aux transports fluviaux et maritimes**

Je voulais commencer par une remarque : je trouve que ce débat est avant tout un débat politique au sens noble du terme. Je crois que nous devons décider dans quelle société nous voulons vivre les uns et les autres dans les 20 ou 30 prochaines années. Vous comprendrez que je commence mon propos en soutenant ce qu'a dit le Président Michel Vauzelle, ici même le 27 mars, sur l'intitulé du débat. Je n'insiste pas plus, excepté que je trouve que l'entêtement de l'Etat à maintenir cet intitulé est suspect.

Justement, si nous raisonnons à l'échelle de l'arc méditerranéen, nous nous rendons compte que la région PACA occupe une place centrale du point de vue des marchandises. D'abord, avec les

échanges vers l'Italie, la confluence, bien entendu, avec le couloir languedocien, mais surtout par sa façade méditerranéenne avec les échanges avec le Maghreb, l'Afrique et, à mi-chemin sur l'axe Asie-Amérique. Il suffit de se reporter à la carte page 39 du document pour s'apercevoir que des marchandises qui transitent par la vallée du Rhône viennent en majorité du côté provençal, plus que du côté languedocien. Si nous ne prenons qu'un seul aspect, actuellement la répartition modale au départ du port autonome de Marseille est d'environ 80 à 85 % par la route, 10 à 15 % par le fer et de 5 à 10 % par la mer. Cette réalité qui converge forcément vers la vallée du Rhône n'est plus supportable par les populations et les territoires. Ce n'est plus durable. De plus, les prévisions de croissance, si rien ne change, nous mènent droit dans le mur. Je suis donc de ceux qui pensent qu'en matière de transport de marchandises sur de longues distances bien entendu, et pas sur les dessertes locales, il doit y avoir une rupture dans la façon de concevoir le transport de marchandises. J'emploie ce terme à dessein car je crois que le moment de cette rupture est venu.

Que faire ? Il y a bien sûr plusieurs pistes de réflexion et la première est peut-être d'agir sur les prévisions de croissance des transports de marchandises comme vient d'en parler mon collègue de Rhône-Alpes. Je crois que nous ne pouvons pas laisser le marché décider seul de cela, qu'il faut produire autrement, privilégier les circuits courts. À quel type de société cela renvoie-t-il ? Je ne sais pas.

Je crois qu'il faut également avoir le courage de dire haut et fort qu'il faut porter un coup d'arrêt au transport routier. Pour des raisons écologiques et environnementales évidentes qui ont déjà été expliquées ; pour des raisons économiques car le transport routier coûte cher à la société, nous en avons parlé tout à l'heure ; pour des raisons spatiales à moins d'élargir la vallée du Rhône, bien entendu. En conséquence, nous nous opposons au doublement de l'A7 et de l'A9 et à la construction de l'autoroute piémontaise. J'ajoute que les équipements routiers et autoroutiers ne règlent pas les problèmes sur le fond mais ce sont au contraire un appel d'air pour plus de routier encore. Ce qui fait que, compte tenu des délais de réalisation, ils sont souvent saturés dès leur mise en service. De même, sur le long terme, je suis assez sceptique sur les mesures proposées et visant à optimiser le trafic routier. Il faut s'engager résolument dans la voie des transports alternatifs à la route. De ce point de vue, je partage ce qu'a dit tout à l'heure Monsieur Boudouin, il faut que ces transports alternatifs fassent la démonstration de leur efficacité et donc les pouvoirs publics ont une responsabilité de ce point de vue.

Tout d'abord le fer. Plusieurs conditions sont nécessaires au développement du transport ferré. Je crois qu'il faut cesser ce que j'appelle la casse de la SNCF. Il faut savoir que la SNCF a supprimé, pour la seule région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, 400 emplois, qu'elle s'apprête à en faire de même en 2006, qu'au total sur 4 ans, au niveau national, il s'agit de 14 000 emplois qui ont été supprimés à la SNCF alors, qu'au contraire il faudrait véritablement s'engager dans la reconquête du fret et nous évoquons notamment le feroutage. C'est une question de volonté politique. Je rappelle que depuis que les régions gèrent les TER, le transport de voyageurs s'est considérablement amélioré. Ceci dit, la redistribution entre deux lignes classiques des capacités libérées par la ligne TGV permet de dégager des sillons supplémentaires, mais pour être efficaces, nous devons régler la question des nœuds ferroviaires de Lyon, de Nîmes, mais aussi les questions dans l'aire marseillaise et sur la Côte d'Azur. Ensuite, je pense que tout n'est pas obligé de passer par la Vallée du Rhône. Nous pourrions développer et moderniser la ligne Limoges-Paris qui n'est pas encombrée, nous pourrions également utiliser efficacement la ligne du Val de Durance avec, bien entendu, nous y tenons, le tunnel du Montgenèvre ce qui permettrait de capter une part de trafic vers la plaine du Pô et l'Europe centrale.

Reste le fluvial. Malgré ma responsabilité au Conseil régional, je serai très bref sur ce sujet. Le Président Bordry en parlera mieux que moi. Je dirais simplement que je trouve que les capacités du fluvial sur le Rhône vont bien au-delà des prévisions. Pour cela, il faut impérativement mettre en œuvre le volet fluvial du plan Rhône sur lequel l'Etat et les trois régions se sont positionnés.

**Philippe MARZOLF**

Je vais vous demander de conclure.

**Frédéric MEYER**

Oui. De mon point de vue, ce qui est contenu dans le plan Rhône est la réflexion la plus aboutie sur ce que nous pouvons faire du point de vue fluvial sur le Rhône. Reste à respecter ces engagements, cela passe par une première étape, les contrats de projets. J'en termine avec deux questions que je ne développe pas, mais que je pointe. Je trouve qu'il serait anormal que ce débat public ne se prolonge pas sur les questions de financement. Vu les sommes concernées, je pense que le débat citoyen doit être saisi de ces problèmes. Dernière question, j'espère que l'Etat, quelque soient les gouvernements en place, respectera les choix du débat public, au risque de discréditer dangereusement la Commission nationale de débat public.

**Philippe MARZOLF**

Merci.

## **Echanges avec le public**

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Menu, vous vouliez réagir ?

**Patrick MENU**

Je n'ai pas très bien compris votre réaction par rapport à la concurrence, par rapport au trafic comparé à celui Rhône A7. Je voulais également dire que les transports inutiles doivent certes exister, mais je voudrais par contre ajouter, ayant travaillé pour un grand groupe industriel, que chaque fois qu'un grand groupe industriel va implanter une usine, qu'elle soit en France, mais malheureusement plus souvent à l'étranger, les premières décisions sur place concernent la logistique. L'impact logistique est prépondérant dans un CDU, c'est un outil industriel. Donc, le premier objectif est de diminuer au maximum les allers et retours et de transformer sur place si c'est possible. Nous avons quelques cas chez nous, il doit y en avoir ailleurs. Il est vrai que les transports inutiles existent, mais je crois que les industriels sont assez grands garçons pour faire attention à leur fret.

**Philippe MARZOLF**

Vous vouliez également intervenir, Monsieur Leras ?

**Gérard LERAS**

Très vite, le Rhône est alimenté a fortiori correctement à partir de Fos, il ne l'est pas à partir de Sète et nous devons l'alimenter correctement, il n'y a aucune discussion à ce sujet. Je disais qu'en matière fluviale, autant l'utilisation du Rhône en tant qu'infrastructure existante est évidente de ce point de vue, ceci a été dit mais est tout de même scandaleux car il propose moins que ce qui existe déjà actuellement en termes d'évolution, et même largement moins. De plus, nous vous l'avions signalé dans des courriers très précis.

**Philippe MARZOLF**

J'ai le souvenir que le représentant de l'Etat avait dit qu'il s'agissait d'une moyenne nationale.

**Gérard LERAS**

Nous avons signalé le problème à partir du premier rapport et il est dommage qu'il n'ait pas été pris en compte. Je disais simplement qu'autant l'utilisation du Rhône tel qu'il existe est une évidence, autant l'ouverture de canaux à grand gabarit soit vers le Rhin, soit vers la Moselle est

quelque chose de beaucoup plus compliqué à analyser, et, en particulier, ce sont les voies d'eau à créer qui seraient parallèles à des voies ferrées existantes sur lesquelles nous n'évoluons plus.

**Philippe MARZOLF**

Je laisse la parole à un chargeur des Salins du Midi. Prenez le micro, levez-vous et présentez-vous.

**Yves SAUVAGEON**

Je voulais faire une remarque à Monsieur Meyer. Déjà, en tant qu'industriels, l'environnement nous préoccupe beaucoup, nous sommes également des citoyens. A titre d'exemple, nous avons un Monsieur Environnement chez nous et il est un élément important dans notre affaire.

**De la salle**

Oui, bien sûr !

**Yves SAUVAGEON**

Réellement, je vous promets. Simplement une remarque concernant la SNCF et la réduction d'effectifs : je crois que ce n'est pas en ayant du personnel SNCF que nous développerons l'activité SNCF, mais plutôt en offrant un service performant. Il ne faut pas changer l'effectif, il faut l'effectif nécessaire. Et ensuite, naturellement, et c'est que nous nous prêtons à faire parce que chaque fois que nous en avons la possibilité, à égalité d'économie, nous basculons sur le fluvial ou le ferroviaire.

**Philippe MARZOLF**

Pouvez-vous nous donner une idée ?

**Yves SAUVAGEON**

La route est passée ces dernières années de 50 à 60 % de notre activité. Nous insistons maintenant pour un peu plus de fluvial et nous commençons à essayer de basculer un certain nombre de choses sur le ferroviaire, mais pour cela il fallait que la SNCF, et c'est cela que je voulais dire, réduise ses effectifs et ait les effectifs juste nécessaires et je vous promets que nous allons ensuite encore basculer du volume et à nouveau, nous pourrons avoir des orientations d'objectifs à la SNCF.

**Philippe MARZOLF**

Et que vous faut-il pour basculer ? Le coût ?

**Yves SAUVAGEON**

Le coût était complètement restrictif avec une qualité extrêmement dégradée. Beaucoup de travail a été fait par la SNCF depuis deux ans, nous n'en voyons pas encore les conséquences maintenant, mais je pense que nous allons les voir. Ensuite, pour pouvoir basculer du tonnage, du volume à la SNCF, la SNCF pourrait embaucher et nous faire une offre avec un bon prix et une bonne qualité de service. Il ne faut pas mélanger les choses.

**Philippe MARZOLF**

D'accord, merci.

**Frédéric MEYER**

Je suis tout à fait d'accord avec la remarque concernant la SNCF. Je suis d'accord qu'il faut la vérité sur les effectifs. Ceci dit, ce n'est pas en atténuant le personnel que l'on va reconquérir des marchés. J'ai des exemples, tous les matins, de TER, de trains soit annulés, soit retardés, tout simplement parce qu'il y a un manque de personnel. Il s'agit donc bien d'une question importante.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Monsieur ?

**Jean-Claude BERARD, Mouvement National de Lutte pour l'Environnement du Gard**

J'ai écouté très attentivement le problème de la formation et les problèmes de la sécurité qui doivent être intégrés dans la formation. Je pose le problème très fort de la sinistralité du Languedoc-Roussillon, puisque tout le monde sait qu'en France la moyenne est de 90 et que nous sommes à plus de 140 morts ! Il me semble donc qu'il s'agit d'un problème que nous devons bien prendre en compte ! Je veux bien de la technologie, mais le problème humain doit être bien pris en compte. Et je veux que tous le monde m'entende, du ministère jusqu'à la population !

**Philippe MARZOLF**

Nous entendons assez avec le micro. Vous parlez d'accidentologie, c'est cela ?

**Jean-Claude BERARD**

Exactement, de la sinistralité du Languedoc-Roussillon.

**Philippe MARZOLF**

Sur la route ou sur l'autoroute ?

**Jean-Claude BERARD**

Sur la route. Ce sont les statistiques que nous venons d'avoir sur la route. Je pose également le problème, car dans ces statistiques, nous faisons le global, et je souhaiterais connaître le nombre de personnes extérieures au Languedoc-Roussillon. Il y a des problèmes d'hypovigilance...

**Philippe MARZOLF**

Nous avons vu cela hier à Valence. Je n'ai plus les chiffres en tête, mais vous aurez tout demain matin sur le site avec la présentation du nombre de morts, etc.

**Jean-Claude BERARD**

Je vous remercie de me préciser cela, je regarderai sur Internet. J'aimerais également dire par rapport à la pollution, nous ne pouvons pas attendre 50 ans. Les gens meurent actuellement, il faut que vous sachiez qu'avec le problème de l'ozone, il y a la pollution. Dès que nous avons 30°C, nous mesurons des pics d'ozone et 74 morts chaque fois ! Je veux que soient mesurés tous les problèmes de pollution dans la Vallée du Rhône et en Languedoc-Roussillon, y compris PACA. Cela vient sans doute du routier, mais je ne vais pas entrer là-dedans. Je veux donc que l'on prenne en compte ces problèmes humains, parce que cela a de drôles de conséquences. Vous parlez d'emploi, mais sur un problème humain, sur les familles, les problèmes de dépendance, des problèmes physiques et psychologiques. Nous avons reçu aujourd'hui les registres par rapport au cancer et si vous les regardez, vous verrez qu'il y a eu plus de 3 000 morts par cancer en 2002. Je suis un peu passionné, mais je veux que vous preniez bien cela en compte dans toutes vos nouvelles techniques et tout. Il y a énormément d'innovation, or, je tiens à le dire, nous allons supprimer les distances par le réseau fibre optique jusque chez l'abonné. Nous parlions de comportement, en voilà un nouveau à avoir les uns et les autres. D'extraordinaires choses vont se réaliser d'ici 2 ou 3 dans l'innovation par rapport à l'énergie et nous reparlerons de cela dans quelques temps. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Juste un rappel sur la sécurité et les accidents, mais nous avons bien balayé le nombre de morts par rapport à la pollution et cela a montré qu'il y avait une importance très forte. Monsieur voulait la parole, ce sera ensuite à Madame.

**Robert-Alain DECKER, représentant d'une association sur le développement durable active Rhône-Durance-Gard**

Je voudrais revenir sur les questions de traçabilité, le contrôle des marchandises et le rôle de l'Etat et des régions dans cette affaire, parce que le débat a été évacué tout à l'heure un peu trop vite à mon avis. Les affichages des industriels tout à l'heure, sur leurs capacités en matière d'environnement me laissent également sceptique. Je voudrais donner l'exemple du bois. Dans l'arc méditerranéen, en Languedoc-Roussillon, vous avez deux points de passage obligés et un point d'entrée qui est le port de Sète qui fait entrer des bois tropicaux venant essentiellement d'Afrique centrale et dont un chacun sait qu'il s'agit de bois issus du commerce illégal des bois tropicaux. La France s'est engagée au plan mondial pour contrôler ce commerce de bois tropicaux et les accords viennent d'être renouvelés récemment. Je pense qu'un partenariat bien compris entre l'Etat et la région

Languedoc-Roussillon pourrait amener à un contrôle sérieux de l'origine de ces bois. S'agissant des bois qui entrent légalement, dégageons ce qu'il faut pour qu'ils partent par le rail pour le nord de l'Europe.

Second point de passage particulier, le site de Tarascon-sur-Rhône où là j'observe qu'un industriel forestier mondial en situation sociale difficile reçoit de l'aide de l'Etat, une exonération de taxe professionnelle considérable, le département des Bouches-du-Rhône s'avance, la Région aussi. Il n'est pas normal qu'un industriel sur une affaire comme celle-là, les bois venant à Tarascon viennent des Alpes du Sud, des Cévennes, de tout l'arc méditerranéen et il n'est pas normal qu'il ne soit pas clair dans sa stratégie. Tout un chacun sait que l'industrie n'est pas étatiste, ce n'est pas une industrie à l'avenir très brillant et ne nécessite pas un équipement, technologique...

**Philippe MARZOLF**

Que faut-il faire ?

**Robert-Alain DECKER**

S'il s'agit de bois d'industrie pour faire du bois énergie indexé sur le prix du pétrole, c'est une autre affaire. A ce moment-là, il faut savoir très clairement ce que nous nous voulons et une bonne entente entre l'Etat, qui a en charge la politique forestière, et la Région pour définir clairement d'où vient...

**Philippe MARZOLF**

Que proposez-vous, Monsieur, je ne vois pas bien...

**Robert-Alain DECKER**

Je pose la question : Pourquoi ce partenariat n'a-t-il pas l'air de se mettre en place ?

**Philippe MARZOLF**

Nous pourrions peut-être reparler de ce problème local. Je ne sais pas si quelqu'un est au courant de ce problème local ? Il s'agissait réellement d'un problème local de coordination entre l'industrie et la région.

**Frédéric MEYER**

Simplement, Monsieur Marzolf, nous avons aidé sur cette entreprise une expérimentation pour passer du routier au fluvial pour l'arrivée des bois à Tarascon. Maintenant, l'avenir de cette entreprise est assez nébuleux, nous devons être certains que cette entreprise va continuer pour effectivement aller plus loin.

**Philippe MARZOLF**

Il s'agit donc plutôt d'une généralisation des aides nécessaires en matière de transfert modal, par exemple. Je vous rends la parole, Monsieur, mais pas trop parce que vous l'avez déjà eu tout à l'heure, il s'agit juste de réagir par rapport à ce qui a été dit.

**Robert LIDEFIER, l'association Var Développement Durable Alpilles, Rhône, Durance.**

Je voulais répondre sur le problème Tembec. Nous travaillons avec cette entreprise et le jeu consiste à transférer 100 000 tonnes du fleuve sur la route, 100 000 tonnes que nous pourrions aller chercher directement ailleurs, sur les lieux de production, c'est-à-dire en bordure de canaux Freycinet. Il y a effectivement eu six expérimentations et cela n'est évidemment pas assez rentable d'un point de vue économique pur. Par conséquent, nous continuons à travailler pour aller chercher du bois dans le massif des Vosges, du Jura, de la Haute-Saône, etc., par des bateaux Freycinet qui pourraient s'accoupler dans le canal grand gabarit pour descendre.

Je n'avais cependant pas demandé la parole pour cela, je voulais simplement remercier Monsieur Menu d'avoir parlé si longuement du fleuve. Il a cité un certain nombre de problèmes du bassin Rhône qui sont l'absence de cales, l'absence de formation des personnels navigants, la nécessité d'améliorer les infrastructures fluviales et la nécessité d'améliorer, de multiplier les infrastructures terrestres. Je l'en remercie, c'est exactement le plan Rhône qui a été acté par le CIADT de mars 2006 et c'est exactement dans ce sens que nous travaillons pour nos futurs contrats de projet.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Madame Ducros, chargeur, va expliquer comment elle est contrainte d'alimenter les grandes surfaces.

**Représentante de la société McCormick, Ducros et Vahiné**

Il s'agit du groupe McCormick, Ducros et Vahiné. Je fais partie de la Commission de développement durable du groupe McCormick et c'est également une préoccupation. Je crois qu'aujourd'hui, même si nous avons tous la volonté de voir les choses d'une manière écologique, du fluvial ou du rail, malheureusement je crois qu'il ne faut vraiment pas perdre de vue la réalité économique, les coûts et surtout ce que nous demandent de faire nos clients.

Aujourd'hui, pour parler d'activité Ducros, nous avons un gros bassin avec toute la production autour d'Avignon et nous avons également un stock déporté en région parisienne, tout simplement un entrepôt, la seule et unique solution en rail-route que nous avons, c'est pour approvisionner le dépôt de Gennevilliers. En dehors de cela, tout est routier. J'en suis un peu désolée, je connais pourtant bien tous les faiseurs, j'allais dire de rail, je les ai convoqués, nous avons regardé ce que nous pouvions faire. Aujourd'hui, force est de constater que pour tout trajet inférieur à 700 km, d'un point de vue délai demandé par nos clients ou d'un point de vue groupe, seul le routier est compétitif.

Il faut également voir que nous connaissons tous les transporteurs, nous avons pris soin de regarder, je serai la première à vouloir le faire si ce n'est... Je suis responsable du service client. Casino me

contacte, ils ont aujourd'hui un délai qui est « Je passe ma commande au jour A, je la livre au jour B, je passe ma commande avant 10 heures pour avoir une livraison à 6 heures et 30 le jour B. là aujourd'hui, je suis contactée et on me dit « Je veux vous passer la commande à 16 heures 30 et je veux être livré à 18 heures. » Comment faisons-nous ? Bien évidemment, en tant que responsable de service, je réagis et je réponds par la négative au client, mais il s'agit d'un bras de fer permanent.

Il faut savoir que d'autres mesures ont été prises, notamment sur l'extension de la grande distribution, et font qu'ils n'ont plus de capacité de stockage, leur seul moyen d'agrandissement est qu'ils ont tous enlevé la réserve de stockage et nous demandent aujourd'hui de les livrer trois à quatre fois par semaine.

Dernier point, parce que je ne veux pas monopoliser, et je vois que beaucoup de bras se lèvent, je vais sortir ! Il ne faut pas non plus perdre de vue que nous sommes un faiseur agroalimentaire assez conséquent, nous livrons 4 000 clients tous les matins, j'aimerais bien utiliser le fluvial ou le rail, mais trouvez moi des solutions pour aller dans l'Ardèche puisque nous ne livrons que du direct au client. Il faut également savoir que nous 1,1 million de positions annuelles pour un poids moyen de 118 kg, et c'est là que nous ne devenons plus du tout compétitifs. Voilà, je vous remercie.

### **Philippe MARZOLF**

Merci.

### **Michel LANTERIC, Conseiller régional en Languedoc-Roussillon**

Je vais être très bref. Je rejoins les interventions de mes deux camarades des deux autres régions. Simplement, nous entendons bien ce que nous disent les industriels aujourd'hui, mais si nous lançons ce débat, c'est pour sortir de la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Aujourd'hui, vous êtes contraints, nous ne vous proposons pas des perspectives, des alternatives par rapport à l'autoroutier et vous nous dites « Moi, j'ai besoin d'aller de A à B aujourd'hui à 2 heures pour 4 heures du matin, je fais comme cela ». OK, c'est la réalité. Il faut que cette réalité change ; il faut offrir des alternatives. J'ai eu une petite inquiétude quand Gérard Leras a dit qu'il ne faudrait pas que le fleuve fasse concurrence au fret. Non, aujourd'hui et le fleuve et le fret doivent faire de la concurrence à l'autoroutier. Ce n'est pas parce que nous réfléchissons depuis 50 ans en seuls termes routiers et autoroutier que nous sommes aujourd'hui totalement dans l'impasse. Si nous restons effectivement dans cette situation, nous allons en changer. Nous sommes dans le débat public, il faut qu'à la sortie de ce débat nous propositions un certain nombre de solutions et que les politiques tous les niveaux prennent la responsabilité. Ils disent « C'est cela que nous voulons maintenant sinon, nous allons tous mourir ». C'est peut-être un peu gros, mais telle est notre réalité. Nous devons nous battre et qu'à la sortie du débat ces alternatives soient très clairement proposées.

### **Monsieur FAUQUE, Maire de Saulce-sur-Rhône**

Je suis Président des élus de la Drôme, de l'Ardèche, du Vaucluse qui sont réunis le long du sillon rhodanien pour réagir et pour s'impliquer dans la problématique. Nous demandons le débat public depuis 5 ans, je regrette qu'il ne concerne pas PACA. J'ai travaillé dans un cabinet ministériel pendant des années, j'ai été technocrate, mais je suis maire à la campagne depuis 30 ans, et je suis évidemment un vieillard. Je vais vous dire un peu comment je perçois non pas le fond du débat d'aujourd'hui, mais la nature et la méthode d'approche. Je comprends bien que le directeur de

Péchiney, je le reprends sur l'énergie, quand il nous dit que c'est le marché et la libéralisation qui doivent faire les arbitrages, je crois qu'il a oublié que lorsque les prix de l'électricité ont été libérés, les prix ont augmenté de 30 %.

**Patrick MENU**

Ce n'est pas le débat...

*Rires*

**Monsieur FAUQUE**

Je trouve intéressant que vous disiez cela. Si il y a quelque chose est lié à la politique des transports, c'est bien l'économie d'énergie.

**Patrick MENU**

Nous sommes bien d'accord.

**Monsieur FAUQUE**

Lisez le *Monde Diplomatique*. J'ai personnellement eu le temps car comme je suis un citoyen habitué à voyager par le train, j'ai l'habitude d'arriver en retard. J'ai lu celui qui est arrivé aujourd'hui avec l'article de Nicolas Sarkis, qui est aujourd'hui, tout de même à 70 ans, un des meilleurs experts en matière pétrolière et qui dit « Le choc pétrolier est pour demain ». Confirmé par le rapport de la CSIT de Paris, par le PDG de Shell France qui dit exactement « Il faut réduire de 10 % la consommation en hydrocarbures dans les transports en 2015, de 20 dans l'industrie et de 30 % dans le secteur tertiaire. »

La question qui me préoccupe est donc que lorsque Madame Ducros, pardonnez-moi, Monsieur Chenut me dit « je fais de l'arbitrage tous les jours à court terme par les prix », je suis docteur en économie, je sais ce que cela veut dire. Vous êtes un gestionnaire, moi, je suis devenu un politique et je ne fais pas des arbitrages pour demain, pour conquérir des parts de marchés pour dans 6 mois, je fais des arbitrages pour dans 20 ans, pour résoudre les vrais problèmes. Et le problème dans 20 ans est aujourd'hui l'inversion du pic des hydrocarbures, non pas pour un problème de prix, c'est de la foutaise. A 10 % de croissance par an, je vous rappelle que la Chine, 1,3 milliard d'habitants va doubler tous les sept ans sa consommation d'énergie, parce que le coefficient de consommation d'énergie est en rapport avec le développement économique qui correspond aux normes d'il y a 30 ans et que donc dans 14 ans, en 2020, échéance à laquelle nous réfléchissons, ils vont squatter toutes les réserves disponibles, car lorsque vous cassez des molécules dans un raffinage, il reste forcément des quantités données de kérosène, de léger, de gazole et de produits très lourds.

Je voudrais revenir, ayant fait ce tour du monde un peu planétaire et lointain, à ce que nous disons, nous, élus locaux, paysans le long de la route. Nous disons 3 choses : Nous avons trop de poids-lourds sur la nationale 7 et l'autoroute A7 et le fond du débat a démarré entre Valence et Orange parce que c'est tout de même là que Monsieur Blanchet a écrit qu'il fallait passer de 3 à 5 voies. C'est surtout ce que nous avons retenu et qui a déclenché le débat. Deuxièmement, parce que cela

génère plus de conséquences pour les blessés et les morts sur la route quand des poids-lourds ont des accidents, nous l'avons vu hier soir. Nous disons que, je fais des propositions. Vous m'avez demandé des propositions, Monsieur Marzolf, vous les aurez par écrit, mais je les ferai en public.

Premièrement, pour les convois de matières dangereuses, l'autoroute non, la route non, parce que l'autoroute, c'est la route et lorsque l'autoroute est bouchée, la circulation déboûle dans nos villages et qu'il y aura forcément un jour une catastrophe importante. Je ne l'assure pas, mais en termes probabilistes, elle aura lieu et aura d'importantes conséquences. Le fleuve peut avoir un rôle pour transporter, le pipe, les tuyaux, les réseaux peuvent en avoir un, la mer peut avoir un rôle, le train également, avec des précautions, cela va de soi.

Deuxième chose, les convois exceptionnels. Cela n'a l'air de rien, mais c'est comme lorsque nous avons décidé de passer le chauffage à 19°C maximum dans les maisons au lieu de 24°C. Monsieur Blanchet disait tout à l'heure qu'il n'y avait pas de transports inutiles. En 1974, lorsque nous avons lancé la politique de l'énergie, il n'y avait pas de chauffage inutile, il y avait seulement nécessité de se rapprocher du chauffage raisonnable pour la santé. Nous dormons d'ailleurs mieux à 17°C qu'à 25. S'agissant des convois exceptionnels, laissez-moi vous raconter des choses invraisemblables. Je suis consultant sur l'énergie à l'échelle internationale et je vois des choses que je ne vous raconterais pas ce soir parce que cela vous ferait bondir. Depuis que je suis rentré d'Afrique, je compte les convois exceptionnels. Que vois-je passer depuis 10 jours ? 52 voiliers de 30 à 55 pieds sur des camions ! Des Bavaria fabriqués au bord du Danube, vous verriez un skipper, il se marrerait sur le Danube, il ferait le tour. Et les Français restent sans contester, ils passent toutes l'année de la Mer du Nord, à la Manche, à l'Espagne. C'est scandaleux. Deuxièmement, que vois-je passer ? Des convois exceptionnels avec des maisons préfabriquées en Vendée, et lorsque l'on me dit qu'il s'agit de transferts locaux, du transit, c'est faux : de Vendée ! En plus, elles sont complètement inadaptées, mais je vous passe les détails.

En définitive, la politique d'aménagement du territoire m'a amené un jour à avoir dans ma commune une usine de transformation de langoustes qui venaient des pays chauds. Les langoustes venaient des Bahamas, Brésil, etc., arrivaient au Havre d'où elles descendaient dans ma commune au sud de la Drôme et repartaient de là sur toute la grande distribution en France. Ce n'est pas possible. Il faut se poser les questions en termes globaux. Et en termes globaux, en réfléchissant à long terme, avec les bons taux d'actualisation. En ne confondant pas le court terme de l'exploitation et le taux d'actualisation, nous y arriverons.

Enfin, je termine pour dire qu'il y a un rapport très intéressant vous devriez tous lire, surtout que nous avons enterré la planification en France, c'est le rapport de Marcel Boitelier sur les coûts des nuisances des transports, en chiffrant à peu près tout sur le domaine, et qui ne seront pas avantageuses.

Je ne veux pas de zéro routier, sur les courtes distances, c'est une très bonne solution pour compléter le fer, le fret ferroviaire et le fluvial.

### **Claude LEROI, CPDP**

Je voudrais poser une question à l'Etat. En matière de transports exceptionnels, il faut se voir délivrer des autorisations. Y a-t-il une préconisation de passer par le fer, et passe-t-on par la route lorsque l'on ne peut pas le faire par le fer ? Y a-t-il une réglementation là-dessus ?

**Philippe MARZOLF**

Qui veut répondre ?

**Patrick MENU**

Je vais parler par mon expérience en matière de transport exceptionnel puisque j'ai été chargé de transporter des gros transformateurs pour des usines électrolyses et d'autres choses. Essayez un jour de faire un transport de convoi exceptionnel par voie ferroviaire. C'est mission impossible pour des problèmes de gabarit, de respect de la vitesse et qui mettent en l'air tout le trafic normal de la SNCF. Cela ne se fait donc pratiquement pas. Avant, il y avait un service, le BTE de la SNCF, qui gérait tout cela, aujourd'hui je crois que la voie d'eau a pris largement le dessus sur le ferroviaire.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Bordry, vous pouvez peut-être répondre au nom de VNF ? L'Etat répondra ensuite sur l'autre question.

**Monsieur BORDRY, Président de VNF**

Juste sur ce point, nous reparlerons d'autre chose ensuite, très souvent nous ne pensons pas assez aux possibilités de passer sur le fleuve qui développe un gabarit et un tirant d'eau importants et qui ne dérange personne dans les agglomérations. Je voudrais simplement donner l'exemple des chars Leclerc qui sont partis directement dans des barges. L'armée est en train d'étudier la possibilité de descendre le sillon rhodanien par le fleuve pour éviter des problèmes de gabarit.

Je voudrais dire enfin qu'en Hollande et en particulier en Belgique, un chargeur ne peut lancer un transport exceptionnel sur la route que s'il a démontré qu'il n'a pas pu le faire sur voie navigable. Le fleuve a beaucoup de rendement en Hollande.

**Philippe MARZOLF**

Que peut ajouter l'Etat ?

**Pascal MIGNEREY**

Cela rejoint simplement ce que je disais tout à l'heure, mais vous n'étiez pas là. Il n'y a pas de décision de choix modal au niveau de l'Etat. C'est effectivement bien fait par les chargeurs, les transporteurs, les commissionnaires, etc. qui demandent un transport exceptionnel, mais déjà avec un mode précis du point A au point B et pour pouvoir indiquer qu'il faut passer par un endroit et avoir l'autorisation pour le faire. Il n'y a pas une demande ouverte, en demandant par où nous pourrions passer. C'est bien le monde marchand qui est le décideur.

**Philippe MARZOLF**

Merci, Messieurs. Je vous propose de passer à la seconde table ronde.

**Claude LEROI**

Je vais, si vous le voulez bien, d'abord m'excuser d'être arrivé si tard et avoir laissé Philippe Marzolf seul. Je voudrais que nous passions à la troisième table ronde, merci beaucoup.

La troisième table ronde va traiter du report de la route vers le rail qui sera ensuite suivi de la route vers le fleuve et j'appelle donc Monsieur Patrick Janselme qui est à la Direction du transport combiné pour le fret SNCF, Monsieur Jean-Marie Larose pour Réseau Ferré de France, Monsieur Pierre Verdier pour les autoroutes ferroviaires. Chacun disposera de 7 minutes, nous aurons ensuite un échange avec le public de 20 minutes et nous terminerons avec des problèmes de la voie d'eau. Je demande au Président Bordry de faire montre de la patience qui lui est coutumière. Qui commence ? Monsieur Janselme ?

**Philippe MARZOLF**

7 minutes, s'il vous plaît.

## Table ronde

# Quelles perspectives de report du transport des marchandises de la route vers les autres modes ?

## De la route vers le rail

### Fret SNCF

**Patrick JANSELME**  
**Direction du transport combiné**

Bonsoir à toutes et à tous. Je ne me précipiterai pas pour répondre d'emblée à la question : la route passage obligé pour le fret ? Je vais tenter de vous apporter des éléments et de conclure sur cette question essentielle pour nous.

Quelques éléments chiffrés pour préciser de quoi il s'agit en matière de fret ferroviaire à la SNCF. Deux métiers principaux : le transport conventionnel d'usine à usine, d'embranchement à embranchement plus exactement et qui représente 80 % de l'activité. Cette activité se trouve sur des marchés extrêmement diversifiés tels que l'agriculture, charbon, acier, produits chimiques. Je précise au passage que les transports SNCF font toujours partie de la prestation du fret SNCF dans les limites du gabarit, évidemment

S'agissant du transport combiné, activité aujourd'hui moins importante, 20 % du volume réalisé, il s'agit néanmoins d'une activité à très fort développement, à très fort potentiel, activité sur laquelle je vous donnerai un peu plus notre vision. Quelques chiffres au passage pour situer l'activité de transport combiné au niveau national : 30 000 trains circulent en transport combiné, c'est-à-dire un équivalent d'un million de camions. L'activité de report modal n'est donc pas seulement un objectif, c'est déjà une activité et une responsabilité de la SNCF.

Je vais me focaliser sur l'activité transport combiné, y compris dans sa fonction autoroute ferroviaire qui n'est jamais qu'une dimension des transports intermodaux que nous pouvons proposer. Aujourd'hui, le transport combiné en France est d'une quinzaine de clients qui sont effectivement tous positionnés sur des grands flux de longues distances, en particulier des flux européens ou français mais de très, très grande distance. Il s'agit d'une activité quasiment autosuffisante après un plan de restructuration sévère dont il a d'ailleurs été question tout à l'heure. Il s'agissait bien évidemment d'une restructuration utile et nécessaire et nous sommes aujourd'hui en phase de rebond et je vais essayer d'en expliquer les données et les dimensions les plus importantes. En tout cas, notre positionnement sur le développement et sur cette proposition, notamment la réponse à la question « La route, passage obligé ? », nous avons beaucoup évolué sur notre vision. Nous considérons que notre activité de fret ferroviaire, et en particulier dans sa dimension

combinée, doit être très associative du monde routier. Au fond, finalement, si à cette chaîne routière de long parcours nous proposons un segment ferroviaire, sur la longue distance en particulier où nous sommes pertinents, nous pensons et nous observons aujourd'hui que le monde de la route est très intéressé, très motivé pour travailler avec nous. Je pense effectivement que les demandes ne doivent pas être opposées, je crois que nous nous lancerions dans une querelle stérile, il faut absolument associer les deux modes et cela a été dit tout à l'heure, la route est incontournable sur la courte distance qui est d'ailleurs son volume d'activité le plus important aujourd'hui. Nous voyons mal un train entrer dans toutes les grandes usines dans toutes les grandes surfaces. En revanche, le fret ferroviaire et le transport combiné est extrêmement pertinent sur la longue distance et c'est bien là-dessus que nous nous positionnons aujourd'hui. Sachez que les trains de transport combiné se réalisent en moyenne, les 30 000 dont j'ai parlé tout à l'heure, sur une distance de 700 km. Je rejoins donc les chargeurs qui disaient tout à l'heure qu'il était difficile de mettre des camions sur les trains à moins de 6 ou 700 km. C'est effectivement le cas, le transport combiné est aujourd'hui positionné sur la longue distance.

Juste un élément de regard sur cette restructuration, dont nos perspectives et nos ambitions. Il y a eu effectivement une restructuration assez importante du volume d'activité tout simplement parce que nous avons fait plus de politique en matière de transport combiné que d'activité économique et industrielle et je crois que dans le cas d'une ouverture à la concurrence et d'une libéralisation du fret il a été demandé à Fret SNCF de mettre de l'ordre dans ses affaires et de gérer les affaires rentables. C'était le cas en combiné, c'était également le cas en transport conventionnel. Donc, pour ce qui concerne le transport combiné, une restructuration importante, cependant le marché est actuellement extrêmement porteur et nous sommes d'ores et déjà, depuis le début de l'année en redémarrage très fort sur cette activité, quasiment 5 % de croissance sur les flux internationaux depuis le début de l'année.

Une carte pour resituer que la problématique des chantiers est déterminante. Différents intervenants ayant fait allusion tout à l'heure. Il est vrai que cette restructuration de transport combiné s'est illustrée en particulier par une restriction du nombre de plateforme. Je voudrais dire que nous avons aujourd'hui un nombre de plateforme qui nous paraît suffisant et en tout cas qui paraît en particulier aux 15 clients européens dont je vous parlais tout à l'heure, tout à fait satisfaisant en termes de couverture géographique. Les plateformes sont bien là où elles doivent être, c'est-à-dire sur les principaux couloirs, les principaux circuits de production, de distribution et de consommation. Nous aurons ici ou là un certain nombre de capacités et si je parle de la région il y a une réflexion sur une plateforme possible à installer sur l'est lyonnais, il y a toujours des réflexions sur l'extension des chantiers d'Avignon, le Champ-Fleuri, le chantier dit Champ-Fleuri 1 étant saturé. Il y a également un projet de plateforme tout à fait déterminante pour le développement du transport combiné dans la région.

Fret SNCF s'est attaché à travailler énormément sur la productivité des transports et notamment les transports combinés s'agissant d'une réponse possible à ce que certains chargeurs ont exprimé sur la maîtrise des coûts nécessaires sur le fret SNCF.

Ici, une illustration de parcours et des flux réalisés en transport combiné, la diapositive focalise essentiellement sur la région et le couloir rhodanien. Nous voyons donc effectivement que les flux viennent du Havre, du Benelux, de la région parisienne, de Lille, de Dourges, de l'Allemagne et bien évidemment des échanges avec Espagne et Italie, mais avec un passage quasi obligé par votre région. Aujourd'hui, si nous regardons le transport entre Lyon et Avignon, nous décomptons en transport combiné 166 trains par semaine. Pour vous donner un ordre d'idées, cela représente un équivalent de 5000 camions par semaine transportés par méthode intermodale. Ceci est tout à fait

déterminant. Si vous ajoutez le transport réalisé dans le domaine conventionnel sur le Balmas, vous multipliez le chiffre par trois. Cela donne une idée de ce que le fret ferroviaire a d'ores et déjà capté en matière d'équivalent camions sur cette région. Et si nous nous mettons sur un train de croissance comme je l'ai indiqué tout à l'heure, je vous cite une idée du report et de l'équivalent camion qui facilement peut passer par des solutions intermédiaires sur des sites conventionnels et probablement plus facilement par des solutions de type intermodal, y compris dans sa dimension autoroute ferroviaire.

### **Pierre MARZOLF**

Monsieur Janselme, il y a déjà 7 minutes 30. Donc il va falloir conclure.

### **Patrick JANSELME**

Donc nous allons aller très vite. Je voudrais simplement rappeler que sur le transport combiné, il y a une intégration très forte à toutes les logiques qui sont avant tout européennes ; donc tous les sujets déterminants pour le transport combiné, que ce soient les infrastructures dont nous allons reparler, la qualité qui est très importante pour les chargeurs – cela a déjà été indiqué par certains d'entre vous tout à l'heure –, l'interopérabilité, la productivité notamment avec les méthodes de trains longs, sont travaillés non pas à une échelle française, mais à une échelle européenne. La SNCF participe systématiquement à tous ces travaux.

Sur l'autoroute ferroviaire, je sais qu'il y a un intervenant de la société ASF. Je vais donc aller très vite sur ce sujet. Je voudrais seulement rappeler que la première expérience a été faite sous l'égide de la SNCF ; c'est l'expérience autour de l'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton et Orbassano. Aujourd'hui, la SNCF est en revanche partie prenante, participante à un projet, mais qui est là managé, piloté par la société ASF. Il en sera question tout à l'heure. Nous sommes, nous à la SNCF, très intéressés par cette perspective. Il faut valider le modèle économique sur les longues distances. Il a été validé techniquement sur courtes distances entre Aiton et Orbassano. Il reste à valider – il en sera question sans doute tout à l'heure – cette technique d'autoroute ferroviaire, d'autant que nous savons qu'elle est souvent systématiquement dans tous les pays d'Europe. Il faut effectivement essayer de vérifier quel bilan économique nous pouvons atteindre sur le territoire français.

Je sais que je suis pris par le temps. Sur nos besoins pour le transport ferroviaire, cela a été dit, donc je vais essayer d'aller rapidement par rapport à ces techniques qui ont été exposées. Par rapport aux besoins de nos clients de dimension européenne, nous considérons qu'outre les efforts que l'entreprise ferroviaire doit faire elle-même, bien évidemment en termes de productivité et de qualité, il y a deux conditions principales à ce développement. La première est une politique modale. Cette politique modale doit effectivement assurer les rééquilibrages dans la façon dont les différents modes de transport exercent aujourd'hui leur métier. Il y a probablement quelques progrès à faire et probablement aussi des mesures incitatives à développer. Elles existent dans tous les pays d'Europe. Monsieur Mignerey en a parlé tout à l'heure. Je pense que tout ceci va dans le bon sens.

Deuxièmement, bien évidemment, il faut des infrastructures. Je cite très rapidement des choses qui sont connues ici, je pense ; c'est le raccordement de Barcelone, tout simplement pour que l'écartement des voies françaises et espagnoles soit compatible pour aller directement vers le port de Barcelone sans avoir à faire des manœuvres extrêmement compliquées en frontière pour s'adapter à des différences de département. Ensuite, il y a des questions de capacité que nous

connaissions autour de Nîmes, de Montpellier, de Lyon en particulier ; il en a été question aussi. Les mises en gabarit sont déterminantes sur le couloir rhodanien. Il reste quelques sujets à régler, mais mon collègue de RFF y fera sans doute allusion.

Pour terminer, le fret s'inquiète aujourd'hui après une restructuration difficile qui a effectivement à la fois malmené nos clients chargeurs, les personnels aussi ; cela a été dit avec les réductions d'effectifs importantes. Il est en train de trouver – je pense – son niveau minimum d'activité et nous sommes maintenant tout à fait résolus, organisés, dans un cadre concurrentiel – je le rappelle – parce que cette concurrence arrive ; nous nous y sommes préparés. Donc la SNCF sera effectivement partie prenante. Nous sommes aujourd'hui tout à fait déterminés à développer le transport ferroviaire pour répondre à la fois aux besoins des clients – c'est une notion économique –, mais n'oublions pas que nous appartenons à une entreprise publique et que nous souhaitons aussi assurer les besoins de la société. Je vous remercie pour votre attention.

**Pierre MARZOLF**

Merci beaucoup. Si vous le voulez bien, nous allons intervertir le passage des orateurs par rapport à ce qui était indiqué sur le programme que vous avez reçu. Je vais demander à Monsieur Pierre Verdier de nous parler des autoroutes ferroviaires ASF sur le fer. Il aura sept minutes.

## **Les autoroutes ferroviaires : ASF sur le fer**

**Pierre VERDIER**  
**Direction générale, ASF**

Bonsoir à tous. Jusqu'à présent, les autoroutes ferroviaires se sont développées au niveau des frontières des franchissements de barrières géographiques, telles que les Alpes ou la Manche. Désormais, dans l'orientation de la politique européenne et la politique française des transports, il est envisagé de créer des autoroutes ferroviaires de plaines sur quelques axes de transport suffisamment massifiés. Dans les sept minutes qui me sont imparties, je vous présenterai d'abord la question du projet d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg et surtout les conditions nécessaires pour qu'il soit mis en œuvre. C'est un projet qui est d'ailleurs à un stade avancé de développement. Ensuite, je vous donnerai quelques indications sur les perspectives d'avenir.

L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg : qui en sont les grands moteurs ? ASF effectivement, comme il a été dit, est leader du groupement parce que nous sommes directement concernés par le devenir du transport routier dans les flux de transit et par l'augmentation constante des PL sur A7 et A9 qui est une préoccupation permanente pour nous. Par cette opération, ASF entend contribuer bien sûr à une politique de développement durable et offrir aux transporteurs qui lui font confiance un service élargi en ce qui concerne le transit international à travers la France.

Le deuxième intervenant est la Caisse des dépôts qui exerce des missions d'intérêt général et qui contribue au développement économique et social de la France. Elle agit en tant qu'investisseur financier de long terme et elle apporte solidité et stabilité aux fonds propres de la société de projet. Le troisième acteur est Modhalor, du groupe Lohr alsacien qui est le concepteur du wagon

surbaissé. Ce wagon permet de transporter toutes les semi-remorques jusqu'à 3 ou 4 mètres de hauteur, soit la quasi-intégralité du parc routier de semi-remorques dès lors que le gabarit ferroviaire GB1, en hauteur, est assuré ; c'est le cas sur l'itinéraire Perpignan-Bettembourg.

La SNCF, dont un représentant ici a bien souligné le caractère volontariste en matière de reprise de la politique du fret ferroviaire, a acquis une expérience avec Modhalor dans la conception d'autoroutes ferroviaires Aiton-Orbassano, grosso modo pour entrer de la vallée de la Maurienne jusqu'à Turin. Enfin, nous avons les chemins de fer luxembourgeois dont le réseau est idéalement situé au centre des flux de marchandises européens. Bien que l'autoroute ferroviaire ait fait ses preuves depuis de longues années en Suisse, en Autriche et sur le Transmanche, il est certain que le développement de ce système se heurte, comme nous l'avons dit à plusieurs reprises ici, naturellement à la grande compétitivité de la route. Celle-ci sera d'autant plus forte qu'il n'y aura pas, sur l'axe retenu, d'obstacles géographiques majeurs à franchir.

Pour nous, il convient donc de se mettre dans les conditions qui soient les plus favorables à la réussite d'une telle entreprise : d'abord assurer un service sur un long parcours, 8 kilomètres environ, de façon à réduire l'impact en coûts et en délais des transbordements, ensuite n'accepter que de la semi-remorque non accompagnée pour éviter les contraintes et les coûts liés au transport des chauffeurs, d'autant que transporter tracteurs et chauffeurs sur une longue distance a peu d'intérêt. Il faut rechercher les dispositions pour que la qualité de service ferroviaire soit la meilleure possible ; elle a été souvent limitée ici et là et je dois dire que la SNCF, sur notre projet, fait un travail remarquable à ce titre.

Installer des plateformes de chargement et de déchargement dans les chantiers existants afin d'optimiser les coûts de construction et d'exploitation, viser particulièrement des travaux massifiés comme celui de la péninsule ibérique et l'Europe du nord et enfin démarrer l'exploitation avec une faible fréquence pour trois raisons : un train par sens et par jour, un pour faciliter le montage financier de l'opération en réduisant au mieux l'investissement initial, éviter une montée en charge trop lente du taux de remplissage des navettes et disposer de sillons ferroviaires particulièrement bien adaptés à la demande des transporteurs. En un mot, comme il est dit, c'est adopter une démarche prudente à court terme et, comme vous le verrez, ambitieuse à moyen terme.

Du Boulou à Bettembourg, la distance ferroviaire est de 1 057 kilomètres tandis que la distance routière est de 980 kilomètres. Donc vous voyez, même sur un axe comme celui-ci, que nous avons quand même 67 kilomètres de différence, malheureusement au détriment du ferroviaire. La mise en service débutera en mars 2007 avec un train qui assurera un aller-retour tous les deux jours au départ en attendant que la seconde rame soit achevée et donc un train par jour et par sens à partir de juin 2007. Le parcours s'effectuera en une quinzaine d'heures avec une vitesse commerciale d'environ 70 kilomètres/heure ; ce qui laissera de l'ordre de neuf heures pour les manœuvres de terminal, de chargement et de déchargement des wagons. Le départ est prévu en fin d'après-midi et l'arrivée en début de matinée, soit un temps classique dans le transport de fret ferroviaire.

Dans une seconde phase, la fréquence va augmenter et d'autres liaisons pourront être mises en service. La situation à chaque extrémité, comme vous le voyez sur cette carte, est significativement différente. Au sud, tous les poids lourds passent par le Col du Perthus et donc à proximité immédiate de la plateforme du Boulou. Les poids lourds n'auront donc aucun détour à faire pour y accéder. Par contre, au nord, nous avons une zone de chalandise qui est beaucoup plus grande, mais là, nous avons des détours qui seront parfois relativement importants pour accéder à la plateforme de Bettembourg. Le système Modhalor que certains connaissent ici est composé d'un wagon surbaissé dont la coque intérieure peut être relevée par un appareillage au sol de telle sorte que cette

coque puisse pivoter afin de permettre les chargements et déchargements des semi-remorques. Donc la photo aérienne que vous voyez est prise d'ailleurs au niveau de la plateforme d'Aiton, à l'entrée de la vallée de la Maurienne.

Nous remarquerons que les temps de chargement et de déchargement sont courts et ne présentent aucun risque pour la semi-remorque, contrairement aux systèmes de levage tels qu'ils peuvent exister encore de temps en temps, avec des concepts kangourou. J'ai presque terminé. Dès 2007, nous aurons donc un départ chaque jour et une capacité annuelle de l'ordre de 28 000 semi-remorques. Nous avons un taux d'occupation de 75 %, un taux de pénétration du marché de l'ordre de 4 %. Le tarif par trajet variera bien sûr en fonction des zones et des chargements ; mais grosso modo, il sera légèrement inférieur au prix du transport routier, équation économique oblige !

En termes de temps de parcours, c'est un point à souligner par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure : si nous prenons un transport de 1 500 kilomètres par la route, par exemple à Barcelone-Francfort, il demande actuellement quasiment deux jours, sauf si nous sommes en système de relai routier, mais c'est quand même relativement rare. La marchandise est enlevée le jour A et est livrée le matin du jour C. En autoroute ferroviaire, la marchandise sera enlevée le matin du jour A et livrée dans l'après-midi du jour B, soit une économie de temps d'une demi-journée environ.

Maintenant, au-delà de ce premier service qui est conçu comme un démonstrateur, nous commençons à examiner effectivement quelques axes de développement futurs. Ce sera ma dernière diapositive. Dès 2007, la réponse du marché à cette première opération nous permettra de mieux cibler les services qu'il conviendra de développer en priorité. Bien entendu, la performance d'un service dépend étroitement du rapport entre les longueurs des parcours routiers et ferroviaires, comme je l'ai indiqué tout à l'heure. Dès lors que le parcours routier est nettement plus court, l'autoroute ferroviaire de plaine perdra beaucoup de sa pertinence.

Parmi les relations nouvelles, la relation Perpignan-Turin a un intérêt évident dès que le tunnel ferroviaire du Mont Cenis sera mis au gabarit GB1, ce qui doit être le cas en août 2008. Sur cette relation, il n'y aura pas de construction de plateforme puisque la plateforme d'Orbassano, qui est dans la banlieue de Turin, pourrait déjà être utilisée. Par ailleurs, vous voyez sur la carte que Miramas est un site logistique dans le delta du Rhône qui est parfaitement bien situé pour les flux à destination du Benelux, d'Allemagne et de Paris. Dijon est un point d'éclatement naturel du trafic routier et les distances Perpignan-Dijon ou Dijon-Turin sont suffisantes pour envisager un service compétitif par rapport à la route.

Il ne suffit pas de tirer des traits sur une carte pour décider d'un projet ; pour le moins, les cinq conditions que j'ai rappelées ici sont nécessaires, à savoir disposer d'un gabarit ferroviaire GB1, des parcours ferroviaires d'au moins 700 kilomètres en plaine et 300 kilomètres dès lors que nous avons un franchissement géographique, des trafics massifiés, des sillons ferroviaires de qualité et bien évidemment une qualité de service du ferroviaire qui soit comparable à celle de l'ASF. Je vous remercie de votre attention.

## **Claude LEROI**

Merci beaucoup. Une petite question complémentaire : vous avez parlé de massification des flux. Nous sommes en train de nous projeter sur dix ou quinze ans, sur cette région. N'y aura-t-il pas d'arrêt à Lyon ? Cela sera-t-il du direct-direct ?

**Pierre VERDIER**

C'est vraiment du point à point. Dès lors que nous nous arrêtons, nous pourrions imaginer effectivement d'avoir un système avec des arrêts. Dès lors que vous arrivez, le système ferroviaire est tel que vous prenez trois, quatre ou cinq heures et compte tenu du fait qu'une rame ne peut transporter que 40 semi-remorques, il est certain que comme les *low cost* aériens, nous avons tout intérêt à faire du point à point.

**Claude LEROI**

Merci pour cette réponse. Nous allons demander à Monsieur Larose le point de vue du Réseau Ferré de France. Vous avez sept minutes.

**Jean-Marie LAROSE, RFF**

Personne n'a respecté les sept minutes.

**Claude LEROI**

Oui, mais c'est bizarre parce que les programmes sont faits à Valence.

## **Réseau Ferré de France**

**Jean-Marie LAROSE**

Nous allons essayer de respecter cette obligation. Simplement, je voudrais dire que le Réseau Ferré de France, en tant que gestionnaire et propriétaire du Réseau et des infrastructures, va forcément essayer de prendre un peu de recul pour se situer à l'horizon du débat qui est l'horizon 2020-2025 et donc se distancer un peu des préoccupations immédiates et d'un certain nombre de sujets dont j'ai entendu parler au titre des opérateurs, bien que le Réseau Ferré de France soit tout à fait à l'écoute de l'ensemble des chargeurs également.

Une première vision qui est élargie par rapport au champ français et qui nous situe un peu à l'échelle européenne : comme nous l'avons dit, le domaine de pertinence du ferroviaire n'est pas le transport local, c'est le transport à longue distance, plusieurs centaines de kilomètres, et bien évidemment le transport européen. Je voudrais insister sur les deux grands corridors qui nous préoccupent : ici le corridor Languedoc-Rhône, l'axe que nous appelons, en termes ferroviaires, la magistrale Ecofret nord Méditerranée. Nous avons également un autre axe qui se situe sur la façade atlantique, le corridor Ecofret atlantique. Nous avons un troisième axe qu'il ne faut pas oublier – nous l'avons évoqué au cours du débat –, il s'agit de l'axe Paris-Limoges-Toulouse qui est pour nous un axe complémentaire. Ces trois axes constituent l'épine dorsale de l'ensemble du trafic ferroviaire international européen transitant par la France.

Je passe un peu sur ce qui se passe au nord, ces axes éclatent. Vous voyez très clairement que les enjeux, c'est d'articuler les grands transits nationaux entre l'Espagne, le Benelux, l'Italie et la France, mais aussi d'articuler avec l'ensemble de ces trafics-là toute la desserte des ports maritimes, qu'ils soient sur la Méditerranée, qu'ils soient aussi sur la Manche. La perception : j'irais assez vite. Le fret ferroviaire, nous en avons parlé. Il y a des attentes en termes d'équilibre économique. Il y a des attentes en termes de fiabilité ; c'est un sujet que nous, RFF, nous entendons de façon régulière parmi nos contacts avec les serveurs et avec les transporteurs. Il y a également les sujets en termes de développement. Nous en avons parlé au titre du combiné, de l'autoroute ferroviaire. Je n'ajouterai rien, mais j'y reviendrai sur un autre aspect des choses.

Après la rationalisation du plan fret SNCF dont parlait Patrick Janselme, nous constatons déjà un rebond dès le début de cette année, sur lequel nous fondons beaucoup d'espoir. Je voudrais simplement insister sur le potentiel des échanges France/Espagne et France/Italie. Particulièrement avec l'Espagne, il y a là, du fait de l'évolution des infrastructures en Espagne, un fort gisement auquel nous sommes très attentifs du côté de RFF à l'échelle où nous nous plaçons. Avant de revenir sur les perspectives de trafic que porte RFF au débat, je voudrais simplement m'attarder sur un certain nombre de mesures qui ne concernent pas que RFF, mais qui concernent le monde ferroviaire et son environnement. D'abord, le ferroviaire doit gagner en productivité ; cela a déjà été évoqué, nous y revenons.

La productivité intrinsèque au ferroviaire passe par des supports, des trains plus longs et plus lourds. Nous travaillons de concert avec la SNCF et avec d'autres opérateurs sur des trains longs. Retenons le chiffre de 1 000 mètres et nous pourrions aller au-delà ! Les trains de 1 000 mètres existent déjà dans la vallée du Rhône et nous fondons beaucoup d'espoir sur son développement. C'est un premier gain de productivité et de performance. Il y a également les nouveaux opérateurs. Il faut en parler. Nous sommes en milieu totalement ouvert aujourd'hui. Ces nouveaux opérateurs, qui vont se situer d'abord sur le segment du train entier, sont porteurs de gains de productivité parce

qu'ils sont organisés différemment. Nous pouvons citer de l'ordre de 20 à 30 % de gains de productivité qui sont apportés là-dessus. Si nous avons ce contexte-là en tête, nous sommes capables d'offrir, en termes de ferroviaire, des gains de productivité.

Mais la question de la fiabilité est également au rendez-vous. C'est une question posée à l'ensemble du ferroviaire. La fiabilité, nous en avons parlé. Pour nous, la réponse en termes de gestionnaires d'infrastructures passe par ce que nous appelons le cadencement généralisé en réseau qui est une offre de sillons préétablie, dans laquelle nous trouvons de façon périodique, cyclique, au cours de la journée, au cours du temps, les mêmes sillons qui offrent à la fois une visibilité commerciale et la dédicace temporelle de l'infrastructure. Donc ce ne sont pas des sillons qui sont construits un peu à la dentelle, mais qui sont construits en fonction d'une répétitivité et de gains de fiabilité.

Bien sûr, il y a l'intégration de la chaîne logistique. Je voudrais encore une fois insister sur le fait qu'il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport entre eux ; il s'agit de les positionner dans une chaîne logistique intégrée : des réponses en termes de Fos 2XL ou le port de Sète, et le développement des autoroutes ferroviaires en réseau. Là, je n'ai rien à ajouter par rapport à ce qu'évoquait Pierre Verdier. C'est bien le pari que nous faisons du côté de RFF ; c'est d'aboutir à un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires.

Un mot simplement pour ré-insister sur les échanges internationaux avec l'Espagne : les flux transpyrénaïens, les modèles que nous avons, les calculs que nous avons avec les deux Etats, France et Espagne, nous amènent à des perspectives de l'ordre d'une vingtaine de millions de tonnes sur la partie Méditerranée, donc du passage du Boulou ou de Perpignan, à l'horizon où nous nous plaçons, et une dizaine de millions de tonnes du côté de l'Atlantique.

Mais il faut retenir ce gisement-là qui est, pour nous, un défi à relever. Bien sûr, il y a la nécessité – Patrick Janselme l'a évoquée – d'une économie durable. Pour nous, cela veut dire qu'au-delà des coûts en baisse qui résultent de la productivité, il y a un nécessaire travail sur les prix qui sont faits par la route. Là-dessus, les T Pétroles ou les taxes carbone ou d'autres modalités sont porteurs, nous l'espérons, de hausses des prix de marché qui permettent de trouver à ce moment-là une économie durable au fret ferroviaire. En France, c'est fait largement en Europe qu'ailleurs.

A partir de là - et ce sera mon dernier transparent -, nous avons fait des simulations. J'insiste bien sur le terme de « simulations ». Il ne s'agit pas de prévisions, de modèles. Nous sommes là dans de la simulation. Pourquoi ? Parce que nous pensons important de voir comment nous pouvons mobiliser les capacités ferroviaires qui existent dans la vallée du Rhône, qui sont à compléter dans l'Arc languedocien par une ligne nouvelle, par des capacités nouvelles au-delà de Montpellier. Cela a déjà été dit à Montpellier à plusieurs reprises. Ils sont également à compléter par la continuité du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise et également des aménagements au nord de Lyon, au niveau de Dijon ou d'autres secteurs.

Nous avons là ce que nous appelons les effets CIADT qui sont – vous avez la situation en 2004 – la deuxième colonne de l'histogramme. Il montre les effets CIADT tels qu'ils découlent des prévisions que nous faisons à partir de l'impact du CIADT. Mais il y a également ce que nous appelons le potentiel que nous pouvons capter par application d'un certain nombre de mesures. Je ne vais pas les détailler là, mais vous voyez leur importance si nous nous plaçons au niveau de la vallée du Rhône. Nous avons également complété par le delta marseillais pour répondre à des préoccupations de traiter également la partie Marseille et PACA.

Nous voyons là que, au-delà de ce qui est possible par des effets du CIADT avec le fleuve et avec le transport maritime – le Président Bordry reviendra sur le fleuve –, le ferroviaire peut emporter la

totalité de la croissance des flux. Encore une fois, cela ne va pas se faire spontanément. C'est un ensemble de mesures que nous conduirons. Je voudrais insister sur le fait que nous n'avons pas là la totalité des capacités disponibles du ferroviaire, du fait des trois litres par exemple en vallée du Rhône. Nous l'avons appliqué au titre de maximum ; nous aurions un maximum absolu de 54 millions de tonnes alors que nous visions une possibilité d'atteindre non pas 21, mais de l'ordre de la trentaine de millions de tonnes. Cela veut dire – et c'est la partie droite que vous avez sur ce transparent-là – que dans la vallée du Rhône, avec une simulation – nous pouvons en faire d'autres avec nos collègues de BNF qui vont l'expliquer et le Président Bordry l'évoquera tout à l'heure – entre la partie ferroviaire et la partie fluviale, nous pouvons avoir des jeux, des gains.

Le message principal que nous tenons est que la totalité de la croissance des trafics de fret est accessible aux fluviaux-maritimes et au ferroviaire dans le cadre d'un certain nombre de mesures coordonnées, pensées pour aboutir aux objectifs cités. Voilà ce que je voulais dire.

## **Echanges avec le public**

### **Pierre MARZOLF**

Merci. J'aurais envie de poser une question à nos chargeurs. Vous y croyez ? Madame Ducros, comme nous l'appelions. Excusez-nous, nous ne nous rappelons plus de votre nom.

### **Une intervenante**

J'ai déjà deux questions sur tout ce que vous avez présenté. Est-ce que, nationalement, nous avons une idée ? Je suis vraiment persuadée que le rail/route ou le fluvial sont des solutions, je ne suis surtout pas contre. Simplement, je pense que ce n'est pas du tout adapté. Par exemple, nous n'avons pas parlé des produits frais. Tout à l'heure, je disais que nous sommes Ducros et Vahiné. Vahiné, ce sont des desserts à base de chocolat. Donc nous avons de très gros flux. Aujourd'hui, nous avons un prestataire de transport, pour ne pas le citer, qui s'appelle TFE parce qu'en réfrigéré, le choix est très limité.

Je pense que ce système-là me semble intéressant, mais j'aimerais vraiment connaître la part de ce que nous transportons de manière réfrigérée par rapport au reste de la marchandise. Je ne sais pas si, nationalement, il y a des chiffres là-dessus. Je joins la deuxième question : « quelle est la distance moyenne entre l'ensemble de flux de marchandises que nous avons au niveau national ? » Est-ce qu'il y a un produit ? Est-ce que nous avons des statistiques là-dessus ?

### **Un intervenant**

Cela peut être discuté parfois par les gens qui sont sur les autoroutes.

**Une intervenante**

Mais ce sont les moyennes. C'est intéressant parce que tout à l'heure, nous avons parlé de la distance de 700 kilomètres. Je ne l'ai pas inventée. Quand je dis que je me suis penchée dessus, je m'y suis réellement penchée. C'est vrai peut-être qu'après, il y a des choses qui vont évoluer pour le frigo. Mais je sais que c'était, à l'époque où je l'ai étudiée et j'ai rencontré les gens, quelque chose qui n'était pas adapté pour le réfrigéré, pas adapté pour des grandes distances.

**Patrick JANSELME, SNCF**

J'ai été très intéressé par votre intervention tout à l'heure. Citant un certain nombre d'intervenants du domaine rail/route, des sociétés qui sont d'ailleurs connues sur la région, couches intermodales, j'avais prévu de venir vous voir à la fin de la séance pour reprendre contact. Manifestement, il y a des business à mettre en route. Sur la question qui est posée sur les transports à température dirigée, il y a un opérateur spécialisé qui est installé à Nîmes. Il opère un certain nombre de trains importants entre Dourges et Perpignan et entre Dourges et Avignon. Je pense qu'il serait intéressant que nous nous mettions en relation avec eux parce que eux sont véritablement spécialisés sur le transport à température dirigée et d'imaginer ce qu'ils peuvent faire ; c'est strictement du temps perdu. C'est vrai qu'en termes d'axes, ce n'est peut-être pas suffisamment diversifié par rapport à ce que vous souhaiteriez faire puisque c'est Dourges-Avignon, Paris-Avignon et Dourges-Perpignan et Paris-Perpignan. Mais cela nous permettra de préciser les choses.

**Un intervenant**

Pourrions-nous préciser les distances moyennes ? Monsieur Mignerey.

**Pascal MIGNEREY**

Sur le routier et la marchandise, je ne pense pas que la moyenne ait vraiment un sens. Nous sommes quand même avec des échanges qui sont de sens très variables suivant le type de conditionnement, suivant la nature. Il faut voir aussi ce qui se fait au niveau du VRAL. Nous ne parlons pas du poids considérable qui a tendance à se faire de plus en plus en tonnes finalement des marchandises en ville ou en zone urbaine. Evidemment, la moyenne ne nous le donnerait pas.

Si vous le faites au niveau des poids lourds, vous avez un chiffre que je ne garantirai pas : cela devrait tourner autour de 150 ou quelque chose comme cela ; mais cela n'a pas vraiment de sens en tant que tel parce qu'il faut le voir justement en fonction – je le disais au début – des domaines de pertinence des modes. Nous l'avons vu avec le ferroviaire. Nous le verrons sur ce qui est massifié, c'est-à-dire sur le fluvial. Il y a un mode dont nous ne parlerons peut-être pas beaucoup ce soir, mais qui est aussi un mode important, c'est celui du maritime. Quand il s'agit de l'Arc languedocien, il y a des échanges sur le maritime avec des distances qui peuvent être beaucoup plus importantes. Donc la moyenne n'a pas tout à fait de sens dessus. Il faut bien raisonner par nature, par mode et par segmentation.

**Un intervenant**

Pour le maritime, j'ai juste une intervention pour les élus du Languedoc Roussillon. Le directeur des ports de Barcelone voulait venir à la réunion. Il s'est trompé d'heure, il est venu ce matin à dix

heures et demie. Il me dit que cela fait des années qu'il essaye de monter un partenariat avec Sète pour faire du maritime et pour faire une filière pour aller jusqu'à Lyon. Il n'y a pas de réponse ; personne ne répond.

### **Un représentant de la Chambre de commerce et d'industrie de Lyon**

Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, mais membre de Fermed. Fermed est un réseau d'opérateurs privés, Chambre de commerce et chargeurs, et qui travaille sur la création d'un corridor ferroviaire d'Algésiras jusqu'au nord de l'Europe. J'ai trois questions par rapport aux réflexions que nous avons avec Fermed, une question sur les standards : il me semble que nous pourrions peut-être avoir un standard, à partir du moment où nous travaillons sur le long terme, de 1 500 mètres et pas de 1 000 mètres parce qu'il y a déjà des pays qui travaillent sur le 1 500 mètres et se donner aujourd'hui 1 000 mètres comme standard alors que nous travaillons à l'horizon de 2025, c'est peut-être un peu court. Deuxième question à Monsieur Larose « Les prévisions et vos projections sont tout à fait intéressantes, mais elles supposent, me semble-t-il, une rupture. » C'est-à-dire que le problème est que, tant que l'axe n'est pas complet, il y a plein de choses qui ne peuvent pas passer et donc, la question qui se pose est « Comment pouvons-nous avancer suffisamment vite en termes de réalisation d'un axe qui fonctionne complètement ? »

Troisième question et je m'arrêterai là : c'est sur les mesures intermédiaires et intérimaires. De la manière que les quatre Etats – France, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas – travaillent sur un Lyon-Rotterdam pour voir comment, dès maintenant et dans les deux ans qui viennent, nous mettons en place des dispositifs qui vont permettre d'utiliser mieux le corridor tel qu'il est, avec les conditions telles qu'elles sont, comment pouvons-nous là aussi mettre en place ces mesures transitoires avant même que nous ayons la rupture et l'axe complet qui fonctionnent ?

### **Jean-Marie LAROSE**

En quelques mots, j'ai insisté sur les 5 000 mètres parce que les 5 000 mètres sont la première étape qui nous semble, avec les collègues de la SNCF, assez accessible. Il y a déjà une ébauche de circulation de trains de 1 000 mètres. L'objectif va au-delà : 1 500 mètres peut-être. Nous avons décidé de travailler en deux temps. Pourquoi ce sujet-là ? C'est qu'il faut aménager les chantiers, mais il faut aménager également en ligne ce que nous appelons les équipements qui permettent effectivement que sur 1 000 mètres de parcours, nous puissions nous assurer que le train va pouvoir se garer quelque part s'il y a un incident quelconque.

Donc ceci fait l'objet d'un plan de travail et nous avons parlé des contrats de projet tout à l'heure. Dans les contrats de projet, nous souhaitons inscrire sur les grands axes que j'ai présentés tout à l'heure ce travail-là : 1 000 mètres d'abord, 1 500 mètres au moins de ce niveau-là. Sur l'axe complet, attention, ne nous méprenons pas ! Nous sommes, dans ce débat public, à l'horizon 2020-2025. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, comme l'ensemble des dispositions initiales, est réputé réalisé. Nous disons simplement qu'il faut sa continuité complète pour le raccordement à Avignon.

La seule capacité qui n'est pas actée dans le CIADT est la ligne nouvelle au-delà de Montpellier. Je rappelle que le ministre actuel a décidé de relancer le dispositif puisqu'actuellement, cette ligne nouvelle est inscrite sous forme d'une ligne nouvelle grande vitesse dans les documents d'urbanisme en Languedoc-Roussillon et nous travaillons, à la demande du ministre, à reconfigurer sous forme d'études complémentaire les différentes options possibles entre lignes nouvelles

purement grande vitesse ou lignes nouvelles grande vitesse et le fret, les combinaisons avec des segments plus classiques éventuellement, pour soumettre au débat public, probablement en 2008, ce dossier-là.

Le reste – les aménagements des deux ; nous avons parlé de Lyon via un sujet de réflexion à Lyon – permettra de monter en charge le fret et le combiné, notamment avec le développement pour 2007. Les sillons d'autoroutes ferroviaires, progressivement – il faut bien dire que ce n'est pas du tout ou rien – supposent les volumes importants de navettes qui d'ailleurs sont gages de la réussite et de la fréquence, jusqu'à la demi-heure, pour remporter des parts de marché très importantes. Cela étant, nous pouvons aller jusqu'à une dizaine de sillons sans le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Nous pouvons monter et voir si les clients sont satisfaits d'un tel service.

Dernier point sur les mesures intérimaires : il y a effectivement tout ce que nous avons évoqué dans d'autres lieux, mais ce que nous devons évoquer aussi autour de la collecte de distribution régionale. Nous faisons le pari que la reconfiguration de la collecte de distribution régionale avec des opérateurs tels que la SNCF ou d'autres, qui peuvent être plus performants au sens de l'économie générale de cette collecte de distribution régionale, pour massifier au départ de ces plateformes régionales les flux pour faire les grands axes. Tout ceci fait partie de notre plan d'action qui permettra d'accompagner le rebond du fret ferroviaire et son développement afin d'atteindre les chiffres que j'ai évoqués.

### **Patrick JANSELME**

Juste une petite précision tout à fait en phase avec ce qui vient d'être dit et pour compléter sur l'aspect des trains longs qui est un chantier qui nous intéresse : puisque nous sommes dans un débat public, je pense qu'il est important que nous ayons un certain nombre de données pour comprendre la situation. Aujourd'hui, en France, par exemple en transport combiné, le maximum que nous puissions réaliser – nous le saturons pratiquement sur tous les clients – est de 750 mètres. En Espagne, c'est 400 mètres et en Belgique, c'est 600. Donc, sur un flux qui s'appelle Belgique-Espagne, qui d'ores et déjà est très important, nous faisons du saucissonnage. Nous nous disons raisonnablement qu'il est déjà très pragmatique de fixer 1 000. Vous avez raison : 1 500 pour l'électricité, ce sera encore meilleur pour nos clients et pour nous-mêmes ; donc c'est une belle perspective.

Simplement, il faut regarder de manière réaliste d'où nous partons. Ces 750 mètres aujourd'hui en France sont limités plutôt par ce que font les partenaires belges et espagnols. Vous imaginez que, dans un train, que nous saucissonnions en deux à la frontière entre la France et l'Espagne. Tout cela est assez laborieux effectivement.

### **Nicole CHASSAGNARD, Fédération Mieux-Vivre en Vaucluse dans la vallée du Rhône**

Deux simples questions : nous avons été reçus par Monsieur Gayssot, à l'époque ministre des Transports. Il nous avait dit que pour permettre de transporter des camions, il avait commandé 450 tracteurs. Nous n'en avons plus jamais entendu parler.

Deuxième question : nous avons vu hier, dans la réunion sur la vie rurale, que les Allemands avaient passé des accords avec la France pour mettre des camions de plus en plus importants : les 40 tonnes passaient à 44 tonnes. Est-ce que nous allons voir défiler ces camions sous nos fenêtres ? Pouvez-vous les mettre sur vos trains ?

**Philippe MARZOLF**

C'est une question précise.

**Pierre VERDIER, ASF**

Il y a une réponse. Concernant effectivement les 44 tonnes, comme il a été indiqué tout à l'heure par le représentant du Ministère, dès lors que nous sommes en système de transport combiné intermodal, il y a, dans un rayon qui est en général de 150 kilomètres autour des plateformes, la possibilité d'utiliser du 44 tonnes. L'autoroute ferroviaire dont il parlait permettra effectivement de faire du transit nord/sud à travers la France avec du 44 tonnes, ce qui est un avantage compétitif.

**Philippe MARZOLF**

Qui répond à la première question ?

**Patrick JANSELME**

Sur la partie locomotive, je crois que Monsieur Mignerey a indiqué que l'intention de l'Etat dans cette politique de report modal est effectivement l'aide au plan fret, qui est une aide à l'investissement et pas une aide à l'exploitation. C'est une aide qui a été en particulier utilisée pour mettre en œuvre ces programmes d'investissement et l'acquisition de nouvelles locomotives, modernes, interopérables, électriques.

**Philippe MARZOLF**

Combien ?

**Patrick JANSELME**

1 000. C'est considérable. Dans l'histoire de la SNCF, je crois qu'il n'y a jamais eu un tel programme d'investissement. Il est vrai que l'aide de l'Etat est déterminante.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Une autre question ?

**Un intervenant**

Il y a 400 diesels qui sont en commande !

**Philippe MARZOLF**

400 diesels en commande ! Donc c'est un peu ce que Monsieur Gayssot nous avait dit. Monsieur et après, nous passerons à la deuxième table ronde.

**Edmond LUCAS, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais**

J'ai une petite remarque dont nous n'avons pas parlé jusqu'à maintenant : dans le dossier du débat public, il est précisé entre 70 et 73, que le ferroutage des trains de 750 mètres, pouvant transporter 42 remorques ou 28 poids lourds, permettrait à long terme, avec 40 allers-retours par jour, le transfert de 3 200 remorques par jour. C'est ce qui a été dit d'ailleurs par Monsieur Blanchet à Valence hier. Le nouveau tunnel du Gothard, qui doit être mis en service en 2013, c'est-à-dire dans sept ans seulement, permettra le passage de 300 trains par jour, dont 225 trains de fret, de 1 500 mètres. Donc cela permet le transfert de 18 900 remorques ou 12 600 poids lourds par jour, c'est-à-dire l'équivalent de tout le trafic prévu sur la route en 2020. Alors je voudrais comprendre pourquoi là, nous parlons de 600 mètres, 750 mètres. Nous aurons éventuellement 20 trains par jour.

**Monsieur BLANCHET**

Il est exact que le Gothard a été dimensionné pour pouvoir permettre les trains de 1 500 mètres. Mais aux deux extrémités, nous retombons sur les chiffres qu'a indiqués Monsieur Janselme tout à l'heure. Du côté italien, c'est 600 mètres ou 450. Comment le construire ? C'est un investissement considérable puisque c'est un tunnel de 56 kilomètres de long. Nous le construisons en faisant la dimension maximum. Mais ce ne sera pas immédiatement utilisé avec les trains de 1 500 mètres.

Par ailleurs, en ce qui concerne les études auxquelles nous faisons allusion hier, les 40 trains par jour d'autoroute ferroviaire, c'est un but. Nous nous plaçons à 20 ans. Il faut commencer par faire le contournement est de Lyon, sinon nous ne passerons jamais ; de même, il faut faire Nîmes. Monsieur Larose nous a dit tout à l'heure « Nous pouvons dégager aujourd'hui dix sillons par jour dans chaque sens. » Donc voilà ce que nous pouvons faire aujourd'hui. Le jour où nous aurons fait le contournement – c'est-à-dire dans quinze ans – et Nîmes un peu plus tôt, nous pourrons faire du 40 comme nous l'évoquions tout à l'heure.

**De la salle**

Et pourquoi pas les 300, comme pour les Suisses ?

**Jean-Marie LAROSE**

Si vous permettez, il faut bien faire attention. Les chiffres évoqués là sont la totalité. Ce que nous vous présentons là, c'est la part des X dizaines de navettes d'autoroute ferroviaire ; mais cela ne veut pas dire que c'est la totalité des équivalents de camions correspondant au trafic ferroviaire de fret. Il ne faut pas oublier qu'à côté de l'autoroute ferroviaire, nous avons aussi l'ensemble des autres trains de fret. Si nous les traduisons en camions – je n'ai pas le chiffre en tête, pardonnez-moi –, nous allons trouver des choses à peu près équivalentes à ce que vous évoquez. Le but n'est pas de tout transformer en équivalent camions, c'est de dire simplement « Nous pouvons faire les services d'autoroute ferroviaire qu'évoquait Pierre Verdier, encore des camions physiquement, des remorques. » Alors que le fret ferroviaire ne s'occupe pas du combiné et reste maritime, que ce soit du wagon traditionnel, c'est un autre mode d'acheminement, mais qui, ramené à la tonne du poids sur les camions, pourrait être traduit en camions.

**Monsieur BLANCHET**

Pour compléter ce que vient de dire Monsieur Larose, nous faisons le calcul tout à l'heure avec Monsieur Badré. Quand il dit « 29 millions de tonnes sur la vallée du Rhône, c'est équivalent à 4 000 camions par jour. » Vous voyez que le mode de transition est peut-être plus grand ; cela veut dire que la croissance est de 5 500 camions et qu'il faut essayer de la passer sur le fer et sur le fleuve parce qu'il ne faut pas oublier le fleuve non plus dans tout cela. Le fleuve peut en prendre une bonne part. Monsieur Bordy nous l'expliquera.

**Philippe MARZOLF**

Justement, il va nous l'expliquer dans quelques minutes.

**Un intervenant**

Un remerciement aux trois personnes qui nous ont expliqué les projets de développement. Je pense qu'en tant que chargeurs, nous sommes réellement très intéressés. Il y a un point fondamental ; je reviens au thème du départ : c'est passer du transport routier à un transport propre, alternatif. C'est la fiabilité. C'est un point relativement clair à mettre en tête de toutes vos réflexions. C'est vraiment un point absolument fondamental et à partir de ce moment-là, si nous en avons la possibilité, deux jours nous conviennent au lieu d'un jour et demi ; si c'est toujours deux jours et pas tantôt un jour et demi, tantôt trois jours. C'est la garantie de l'arrivée, la garantie du délai. Donc j'espère que dans vos réflexions, c'est vraiment mis en tête de chapitre. Je l'imagine. Nous le supposons tous.

**Philippe MARZOLF**

Merci Messieurs. Nous allons passer au complément route-fleuve.

**Un intervenant**

Nous allons maintenant passer aux dernières interventions de ce débat : de la route au fleuve et d'ailleurs pourquoi pas du fer vers le fleuve ; la proposition est acceptable. Je voudrais remercier le Président Bordry, Président des Voies navigables de France de sa fidélité au débat public puisqu'il avait très largement participé au débat que nous avons eu à l'occasion de 2XL à Fos.

Je voudrais également saluer Monsieur Cossiaux qui est Président pour la région Est et Rhône-Alpes de la Compagnie nationale de la Batellerie artisanale, de la Chambre. Président Bordry, vous avez la parole. Je vous rappelle l'étroitesse du temps qui vous est accordé. Je prends le relai du Président pour qu'il ne soit pas toujours obligé de parler.

## **De la route vers le fleuve**

### **Voies Navigables de France**

#### **Monsieur BORDRY**

Merci beaucoup. Nous sommes à Lyon sur une autre infrastructure et un autre mode alternatif à la route, qui a l'avantage d'exister depuis longtemps à Lyon : c'est le Rhône. Je vais avancer vite parce qu'il y a des choses que nous connaissons pour l'essentiel. Je pense que le réseau fluvial tel qu'il a été défini par un récent décret l'année dernière montre que l'est et le nord de la France sont bien mieux reliés par le fleuve et les canaux que le reste du territoire. Mais la carte est un peu trompeuse parce qu'il y a beaucoup de gabarits Freycinet aux gabarits dessinés dans les années 70 et nous avons un réseau fluvial à grand gabarit qu'un ingénieur, il y a très longtemps, comparait à un réseau d'autoroutes qui serait relié au fleuve par des chemins de fer. Les bateaux sont prisonniers sur leurs bassins et donc cela complique évidemment un peu le jeu.

Ceci dit, sur l'axe Rhône-Saône que vous connaissez et qui nous occupe aujourd'hui, nous avons déjà un réseau de 550 kilomètres à grand gabarit, jusqu'à 4 000 tonnes sur l'ensemble de la liaison ; il ne faut pas oublier le canal du Rhône à Sète qui figure en bas ici et qui est aménagé en 1 000 tonnes et qui permet déjà de travailler avec cependant, comme je l'ai dit, le fait que ces bassins ne sont pas reliés entre eux ; il en va de même pour la Seine. Nous avons évoqué tout à l'heure le projet Seine-Nord Europe ou Seine-Escaut qui vise à désenclaver la vallée de la Saône vers le réseau européen en prolongeant la vallée de l'Oise par un canal d'une centaine de kilomètres. Nous en achevons les études d'avant-projet ce mois-ci ou le mois prochain. La DUP sera faite à la fin 2007 normalement.

Mais le fait que ces réseaux ne soient pas interconnectés rend évidemment l'exploitation plus difficile parce que pour amener un bateau à grand gabarit sur le Rhône ou sur la Seine, il faut être sûr d'avoir du travail toute l'année et d'avoir un nombre d'années suffisant pour l'amortir ; alors que si les réseaux étaient interconnectés, ils pourraient passer d'un bassin à l'autre en fonction de la conjoncture économique. C'est évidemment un frein très fort à l'investissement. Le secteur fluvial en France en général est redevenu dynamique. C'est vrai que dans les statistiques du Ministère, nous avons encore un peu de mal à ce que les courbes résistent à la coupure, à la rupture.

Au début des années 70, les coûts étaient en baisse. En 95, la pratique fluviale a arrêté de baisser et maintenant, la progression est forte depuis 1997. Nous avons repris 40 % d'augmentation depuis 1997. L'utilisation forte est notamment due à la libéralisation du transport fluvial au 1<sup>er</sup> janvier 2000 ; c'est extrêmement récent, ce qui entraîne une modernisation de la flotte et des problèmes de réaménagement de la profession. L'essor du transport fluvial de marchandises est fort en France depuis plusieurs années, depuis 1997 : plus 40 %. Nous avons plus 7,4 en tonnes kilomètres en 2005 alors que les autres trafics et les autres modes, y compris les routes, n'étaient pas loin de zéro ou en-dessous de zéro. Il est particulièrement dynamique sur le Rhône puisque nous en sommes à 19 % d'augmentation encore en 2005, après 15 % en 2004. Donc nous avons une perspective de doublement encore dans les cinq prochaines années alors que nous avons déjà plus que doublé depuis 1997 ; mais cela reste encore une part modeste du tonnage.

Je vais deux raisons majeures de cette évolution : c'est la prise de conscience que le réseau fluvial et le système fluvial avaient redémarré en France. Ne serait-ce que le port de Marseille qui, depuis quelques années, a compris qu'il ne pouvait plus se contenter de vivre sur le pétrole, l'économie et l'Algérie et qu'il fallait qu'il reconquière un Hinterland. Le port d'Anvers était, jusqu'à il n'y a pas longtemps, le principal port de la région Rhône-Alpes ; il faut quand même le savoir, c'est quand même incroyable. Le Rhône était utilisé pour moins de 1 % des acheminements terrestres du port de Marseille. Cela a changé ; le port de Marseille a compris depuis plusieurs années et cela va encore aller plus loin puisque le directeur du port est l'ancien directeur général d'EDF et qu'il connaît le sujet, que l'infrastructure a la réserve de capacité de l'Hinterland et que c'est bien le Rhône qui permet de compléter.

L'autre élément, c'est la dynamisation du port et notamment du port de la CMR. Le fait que la CMR se soit intéressée à ces plateformes de transport fluvial est un phénomène relativement récent. Depuis quatre ou cinq ans, c'est un élément important. Les marchandises sur le Rhône, c'est classique ; mais la forte croissance du transport de conteneurs est un élément considérable puisque les conteneurs existent sur le Rhin depuis 20 ans ou 25 ans. Sur la Seine, cela fait une douzaine d'années que cela existe et que cela a démarré très fortement ; nous en sommes à 40 % cette année d'augmentation sur la Seine. Il augmente aussi très fortement. Nous en sommes à 40 % d'augmentation cette année sur la Seine, mais il augmente aussi sur le Rhône ; nous étions à 2 600 voies et l'an 2000, nous en sommes à 58 000 cette année. Donc là, nous voyons l'acclimatation des conteneurs et la diversification la plus totale du transport. Nous avons l'arrivée des armateurs maritimes sur les lignes de conteneurs fluviales ; c'est un élément important.

La massification des trafics est une évidence. Or, l'augmentation du trafic mondial et l'augmentation du trafic dans les ports font que si nous ajoutons 500 000 conteneurs ou un million de conteneurs à Fos 2XL et que nous les sortons par un million de camions, je vois tout de suite les réactions que cela entraînerait dans la salle. Le transport, aussi le transport ferroviaire que le transport maritime, permet de sortir le plus possible la massification par la massification que permettent ces marchandises des ports et d'assurer leur traitement dans des ports intérieurs et dans des réseaux. Je vois que je suis moi aussi trop long.

Les atouts économiques du mode fluvial : il y a une différence avec la SNCF qui est intéressante ; c'est d'abord que nous avons de fortes réserves de capacités d'infrastructures. Il y a à peu près 2 millions de tonnes sur le Rhône et le Rhône, sans doubler vraiment l'écluse, sera saturé à 20 ou 25 millions de tonnes. Là, il y a une marge et il n'y a aucun problème. Nous pouvons doubler les écluses ; nous pouvons doubler ce tonnage et arriver à 60 millions de tonnes sur le Rhône. Ce n'est pas un problème d'infrastructures. L'avantage du fluvial sur les autres modes est sa capacité à desservir le cœur des agglomérations, de les traverser. Quelqu'un l'a dit tout à l'heure : il faut les ports en centre ville pour l'approvisionnement de l'agglomération par camions ; c'est le seul mode qui ne soit pas en concurrence avec le réseau voyageurs du travail. C'est évident, aussi bien pour les agglomérations lyonnaise que parisienne ; cela permet de traverser les réserves de capacités constituées par cinq ou six modes de transport fluvial sans problème et avec une fiabilité importante.

Les facteurs environnementaux, vous les connaissez. Le chiffre seulement : si nous arrivons à passer à un convoi poussé de 4 000 tonnes toutes les demi-heures sur le Rhône, cela éviterait un camion toutes les 18 secondes sur l'autoroute. Il faut se faire une idée de la massification. La différence avec la SNCF, c'est que la SNCF nous explique, avec RFF et tous les partenaires ferroviaires, que la pertinence ferroviaire commence à 600 ou 700 kilomètres ; la pertinence fluviale peut être beaucoup plus courte d'abord parce que nos bassins fluviaux sont plus courts et ensuite

parce que les kilomètres de pénétration des agglomérations dans le nord sont des kilomètres qui valent cher en moyenne. Le kilométrage fluvial est à 115. Cette année, il y a des trafics beaucoup plus courts qui sont économiquement pertinents.

Je pense que pour Lyon, nous devrions travailler encore plus ensemble. J'en ai parlé avec Monsieur Janselme notamment, avec la SNCF et les autres partenaires. Nous devrions arriver à utiliser l'affaire du combiné fluvial là où c'est plus pertinent que de passer sur le fleuve et passer sur le fer, pas seulement faire du combiné rail/route. Par contre, nous ne sommes pas en mesure d'aller à Paris ou d'aller à Mulhouse dans les mêmes conditions au-delà du Freycinet. Je pense par ailleurs qu'il faut que le Freycinet réussisse à jouer son rôle de capillarité, que nous renouvelions la flotte du Freycinet et que nous arrivions à monter ce regroupement de bateaux. Nous en parlions tout à l'heure : il y a notamment la filière bois ; il y a un enjeu. Il y a la possibilité de reprendre ce trafic si nous y arrivons à partir du petit gabarit qui a tout son rôle à jouer.

### **Philippe MARZOLF**

Il faut conclure, Monsieur.

### **Monsieur BORDRY**

Je conclus pour dire que maintenant, ce qui a expliqué le fait que le fluvial a mis du temps à rentrer dans le jeu, c'est que nous avons eu longtemps un transport fluvial qui prenait la marchandise au bord de l'eau, qui la posait au bord de l'eau et qui maintenant, a appris à s'intégrer dans une véritable chaîne logistique qui oblige un montage. C'est un transport combiné en soi. D'ailleurs, un tiers du transport combiné en France est fait par le fluvial, par rapport au transport combiné ferroviaire. Donc il faut s'adapter à l'échelle logistique, aider à accepter leur entrée dans le jeu et apporter une plus-value.

Donc le projet de plan Rhône dont nous avons parlé tout à l'heure, c'est 400 ou 450 millions d'euros sur les dix ans qui viennent. Le premier équipement intéressant et la première saturation qu'il faut éviter est la saturation portuaire ; les espaces portuaires et les espaces au bord de l'eau, il faut les garder et les aménager. Il faut anticiper ces saturations et évidemment encore progresser dans l'industrialisation du process de transport. Là, les régions l'ont utilisé. Nous sommes par ailleurs très contraints par les ports maritimes, cela va de soi. Le débouché sud est Marseille, Fos et Sète. Cela implique que les ports maritimes fonctionnent et qu'ils sachent traiter le bateau fluvial et l'interface entre le navigable et le fluvial ; cela n'a pas été le cas pendant très longtemps à Marseille jusqu'à l'année dernière y compris.

Pour le moment, cela marche mieux. Il faut ensuite que les ports intérieurs, ce qui est le cas sur le bassin du Rhône, travaillent en réseau. C'est fait avec la CMR et le port de Prény en nord du bassin qui s'est équipé avec une formidable coopération des collectivités locales puisque, autant la Bourgogne, les Rhône-Alpes ont investi à Fos dans une plateforme navigable il y a une dizaine d'années ; maintenant, les Rhône-Alpes et PACA investissent un planning sur la plateforme ferroviaire. Donc c'est vraiment un axe de port qui a une interface très importante. Voilà ce que je voulais dire. Il y a encore des marges de progression considérables. Cela tient à l'ensemble de la chaîne et à l'ensemble des acteurs.

Monsieur Cossiaux, après cet exposé exhaustif, vous reste-il encore quelque chose à dire ?

## **Compagnie nationale de la Batellerie Artisanale**

**Bruno COSSIAUX**  
**Président région Est et Rhône Saône**

Oui, bien sûr. Je ne vais pas faire superposition avec ce qu'a dit Monsieur Bordry. Je vais faire plus technique et plus culturel parce que je pense que le citoyen français ne connaît pas ses voies d'eau en France. Je vais faire le plus court possible. Je ne vous promets rien. Mais en contrepartie, je voudrais vous faire connaître ce monde de la voie d'eau. Pourquoi ? Parce que je suis un navigateur d'origine et en France, il y a à peu près 1 000 bateliers artisans. Sur ces 1 000 bateliers, un quart fréquente le bassin. Nous allons commencer tout de suite.

Là, vous avez le premier bateau de gamme qui est le bateau de type Freycinet. Le bateau de type Freycinet, cela veut dire 250 à 350 tonnes en fonction de l'endroit où il est. C'est-à-dire que quand il est dans le petit gabarit, c'est 250 tonnes et c'est la valeur du camion. Quand il est dans le grand, il peut monter jusqu'à 14 (*cartes ?*) 350 tonnes. Là, vous pouvez voir : cela doit être un chargement de bois. Il doit donc être sur le Rhône. Il est très intéressant de pouvoir étudier ce qui se passe sur ces fleuves. Comme là, vous pouvez voir qu'il y a un convoi industriel ; cela doit être un convoi de conteneurs : à peu près 250 ou 260 camions. Ce sont des équivalents 20 pieds. Je ne vais pas vous expliquer, je pense que vous connaissez un peu près leur valeur à 6 mètres.

Vous voyez, c'est quand même impressionnant. Là, ils sont sur deux, voire trois couches et nous pouvons monter plus haut sur le Rhin. Oui, il s'agit de trois couches. Nous regardons avant de dire des bêtises. Monsieur Debré, qui est là, connaît bien la situation puisque ce sont ses bateaux. Sur le Rhin, nous montons jusqu'à quatre couches, c'est-à-dire qu'il y a des bateaux sur le Rhin qui sont capables de prendre 475 conteneurs en une seule fois. Je continue.

Vous voyez : là, ce sont des travaux sur la voie d'eau. Je ne la prendrais pas trop en ligne de compte. Je l'avais prise, mais nous sommes courts, alors nous allons avancer. Là, nous passons au bateau type bateau du Rhône. C'est un bateau d'environ 1 000 tonnes et ce bateau a été caché sur un chantier pour les réparations. Il est levé par toute une série de petits ponts roulants qui viennent, dans le fond de l'eau, prendre le bateau et ils le lèvent pour effectuer toutes les réparations. Ils suivent la réglementation. Ce sont des visites obligatoires pour les bateaux. Ca, ce sont des silos où nous sommes en chargement.

### **Un intervenant**

Je voudrais insister, si vous le permettez, Monsieur le Président, sur le fait que des logistiques ont basculé grâce à la voie d'eau car il y avait 600 000 tonnes de Bourgogne qui partaient à Lyon et que nous avons ramenées vers Marseille grâce à l'installation de silos sur la Saône et il y a un investissement dont je parlais tout à l'heure, sur le fait que les réseaux se sont impliqués.

### **Bruno COSSIAUX**

Là, nous sommes dans une écluse. Nous sommes donc à côté du port, c'est l'une des dernières écluses. Après, c'est la Haute-Saône avec Freycinet. Voici une écluse de gabarit Freycinet. Voilà un peu ce que cela donne. Je vais dire ce que m'a dit quelqu'un tout à l'heure dans la salle, il est

encore là : « je pense que nous aurions dû cloner Monsieur Freycinet puisque c'est notre dernier Ministre et qu'il a harmonisé les voies navigables en France » ; c'est ce qui m'a été dit tout à l'heure par un personnage. Ce Ministre a donc fait des écluses à un peu moins de 40 mètres de long sur à peu près 5,20 mètres de large pour passer des bateaux de 38,50 mètres sur 5,50 mètres.

Voici maintenant une autre gamme de bateaux qui naviguent sur le fleuve. Ce sont des cargos linéaires. Le terme de cargos linéaires, c'est nous qui l'employons dans la navigation. Donc jusque là, nous avions 4 000 tonnes. Je ne vais pas rentrer dans les détails. C'est toujours la même chose. Voilà la sortie de l'écluse sur le Rhône ! Comme vous pouvez le voir, voici un bateau du Rhône en train de décharger au nouveau port à Chalon. Voilà les Freycinet dans les canaux dits Freycinet, qui se croisent. Comme vous pouvez remarquer, ce sont deux bateaux chargés au 1,80 mètre ; c'est-à-dire qu'ils ont un enfoncement de 1,80 mètre pour 250 tonnes de marchandises.

Voilà le port de Chalon ! Voici aussi le type de pièce que nous sommes capables de prendre, même en Freycinet. Sachez que ces bateaux de type Freycinet sont capables d'aller sur tout le réseau européen avec différents enfoncements. Là, ce sont des cols ; c'est le terme que nous employons. Sinon, nous allons jusqu'à 25 tonnes sur des châssis. Donc imaginez : ce sont quand même des bateaux qui, malgré qu'ils soient petits, transportent des masses indivisibles très importantes. Je parle toujours dans la gamme. Après, il y a forcément des gammes plus importantes.

Là, ce n'est pas ma compagnie ; mais c'était pour vous expliquer que sur le Rhône, nous transportons en toute sécurité – et je défie quelconque de me prouver le contraire – des marchandises très dangereuses et cela se passe très bien puisque jusqu'alors, nous n'avons pratiquement aucun incident. Nous en avons, mais aucun incident très grave à déplorer.

### **Un intervenant**

Pourvu que cela dure !

### **Bruno COSSIAUX**

Pourvu que cela dure ! Je tiens à le dire parce que souvent, nous faisons du catastrophisme sur la voie d'eau et je n'aime pas cela. J'aime bien que l'on appelle plus la réalité.

### **Un intervenant**

Il y a un avantage concurrentiel important. C'est pour cela qu'il y a un basculement important de gaz en particulier et de produits chimiques sur le fleuve au cours de ces dernières années. Maintenant, 590 tonnes de gaz passent par le Rhône. Effectivement, du fait de la taille des citernes et de la sécurité des installations, c'est une seule opération de chargement et la moitié du risque vient de l'opération de chargement. Toutes les 40 tonnes sur un wagon multiplient une partie du risque qui est le risque de chargement des citernes.

### **Philippe MARZOLF**

Excusez-moi Monsieur, pouvons-nous avancer ? Nous parlons beaucoup de la technique, mais comment cela peut-il se développer ?

**Bruno COSSIAUX**

Tout à fait. C'était pour vous dire aussi que la profession est une profession qui est très en avance par rapport à son infrastructure. Vous voyez là par exemple un modèle de simulation pour nos nouveaux entrants dans cette profession.

**Un intervenant**

Comme dans les avions !

**Bruno COSSIAUX**

Comme dans les avions ! Là, nous voyons le port Edouard Herriot à Lyon avec le poste à conteneurs. J'aurais quand même une conclusion à tout cela si je peux encore prendre un peu de temps. C'est que pour que la voie d'eau continue d'évoluer, il faut qu'il y ait un rééquilibrage modal ; c'est le terme que vous employez souvent. Ce rééquilibrage modal doit se faire naturellement, contrairement à ce qu'ont dit les autres orateurs. Je pense qu'il doit se faire naturellement. Par contre, l'Etat doit agir avec des leviers, c'est-à-dire qu'elle doit investir dans son infrastructure. Si nous voulons que la voie d'eau se développe, il faut tout de suite penser, maintenant, à deux, voire trois grands axes sans que ce ne soit pharaonique, mais pour faire passer ce type de bateaux ; pas uniquement ceux-là bien sûr, mais ce type de bateaux. Ces axes doivent être Seine-Nord Europe – je suis désolé, je déborde de l'autre côté, mais il faut en parler – et nous, Rhône, Saône, Moselle, le plus rapidement possible parce que si nous voulons continuer à développer la voie d'eau, la voie d'eau est un mode de massification.

Dernier parcours sur les autres modes : il faut atténuer les ruptures de charge. Pour atténuer les ruptures de charge, il faut à tout prix que nous puissions augmenter notre tonnage, valoriser. En attendant, à court terme, nous devons toujours utiliser le Freycinet. Tout le monde veut du Freycinet, mais malheureusement, personne ne veut mettre la main à la poche.

**Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur pour la perspective dans la voie d'eau.

## **Echanges avec la salle**

### **Un intervenant**

Pour les écluses, il y avait des orateurs qui posaient les questions précédentes concernant le ferroutage. Ils pensaient que l'environnement était associé au ferroutage puisque nous allons monter en puissance par ce mode-là. C'est très bien. Mais la question que je vais poser est : « le bruit associé à ces trains qui vont être principalement des trains de nuit puisque nous partons l'après-midi ou le lendemain matin, est-ce que nous avons une idée sur les fameux décibels ? » Le bruit moyen pourra-t-il être à une vitesse commerciale typique ? Combien en décibels ?

### **Patrick JANSELME**

La réponse à cette question n'est pas évidente, alors je vais m'en sortir avec une boutade. Si nous transportons trente camions sur un train de ferroutage, c'est le bruit de trente camions que nous transformons en bruit d'une locomotive ou d'un train. Je crois qu'il n'y a pas de chiffres précis. Il faudra que nous les recherchions.

### **Bruno COSSIAUX**

Je voudrais répondre à Monsieur. Vous parliez du ferroutage. Nos amis viennent d'aller en Chine. Moi, je n'ai pas pu pour d'autres raisons ; je vous signale qu'en Chine, nous parlons de camions sur des bateaux.

### **Monsieur BORDRY**

Ce n'est pas un sujet idiot. L'année prochaine, entre Chapelle Darblay, qui est une papeterie à côté de Rouen, Gennevilliers, Nanterre et l'est de Paris, lors de commandes des bateaux – ils vont se construire maintenant ou dans un an -, il y aura des bobines de papier de journal qui viendront de Chapelle Darblay vers la poche parisienne sur des remorques ; les remorques seront tirées du bateau à chacun des ports sur deux couches jusqu'à Gennevilliers et sur une couche pour traverser les ponts de Paris. Elles ramèneront – puisqu'il y a un peu de route à chaque bout pour arriver aux usines et au centre de Colnec – des papiers à recycler du systom vers Chapelle Darblay. Cela fera 100 000 tonnes de chaque côté par an sur camion. Je pense que cela fait partie des choses qui doivent encore être travaillées.

### **Un intervenant**

Sur le versant de la compagnie fluviale de transport, qui est un gros transporteur fluvial pour l'axe Rhône-Saône, je voulais parler du report modal et des difficultés du report modal. Il y a un autre succès. Nous avons expliqué que nous avons énormément cru en matière de tonnes kilomètres et de tonnages. Il y a un autre succès que nous attendons du moins. Nous sommes arrivés à une part non négligeable. Il y a des dossiers sur lesquels nous travaillons, les remorques sur le fleuve : c'est difficile ; je ne sais pas si nous y arriverons un jour. C'est peu productif ; nous ne mettons pas

beaucoup de remorques dans une barge. Ceci doit, nous nous devons d'y travailler et nous y travaillons.

### **Philippe MARZOLF**

Les matières dangereuses aussi !

### **Un intervenant**

Pour les matières dangereuses, nous savons qu'il y a beaucoup de questions là-dessus. Mais c'est surtout dans l'unicité si vous voulez. Actuellement, nous travaillons sur une palette. Nous ne transportons pas de palettes sur le fleuve et il faut absolument y arriver si nous voulons capter les parts du routier. Les difficultés auxquelles nous nous confrontons, c'est l'équipement des plateformes portuaires en petites communes, en petits éléments et le coût final, qui fait une éruption de charges, fait que pour le moment, cela ne sort pas. Puis, il y a les prestescheck. Nous pouvons en parler, nous avons essayé d'en construire ensemble. Il s'agissait de transporter du sel pour l'exporter à partir du port de Sète. Nous ne sommes jamais arrivés à faire sortir ce dossier. Pourquoi ? Parce que malheureusement, le canal du Rhône à Sète a un tout petit gabarit. Economiquement, cela ne sortait pas ; nous ne pouvions pas charger assez les unités.

Le point d'équilibre dans ce cas-là était de 1 500 tonnes. Nous n'y sommes pas arrivés. Nous ne désespérons pas d'y arriver.

### **Monsieur BORDRY**

Il est effectivement prévu, dans les contrats de projet prochains, un avant-projet sur l'itinéraire, sur ce que devra être le canal du Rhône à Sète dans dix ou quinze ans. Vous savez que le milieu écologique est difficile et qu'il ne faut surtout pas faire n'importe quoi.

### **Un intervenant**

Cela fait longtemps que nous en parlons. Nous sommes très impatients d'y travailler. Nous disons que nous pouvons multiplier par cinq les investissements. C'est vrai ; il y a de petits investissements périphériques qui sont absolument indispensables. Nous sommes tous d'accord là-dessus. C'est le nombre de bateaux doublé en cinq ans. Il faut bien faire l'état de l'opération. Ce sont des postes de stationnement pour que nous puissions stationner comme nous voulons, quand nous voulons et nous manquons particulièrement de postes stationnements sur la Saône qu'il faudra développer.

Plus loin, un jour, il faudra parler du développement de l'écluse ; mais nous en sommes loin.

### **Monsieur BORDRY**

A ce sujet, je pense que nous faisons celle de l'Europe d'abord, qui peut être achevée en 2012 si le Gouvernement trouve les moyens pour la financer. Je pense qu'à ce moment-là, cela montrera que nous pouvons faire des choses intelligentes dans le fluvial, que cela peut marcher en termes de tonnage et qu'après les trafics qu'il faut, nous aurons 17 millions de tonnes à l'horizon 2015-2020

sur celle de l'Europe. Donc ce n'est vraiment pas rien. A ce moment-là, nous reposerons la question : « par où le fleuve Rhône et la Saône pourront-ils repartir vers le bassin sans savoir pour le moment par où cela passera ? »

**Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur.

**Monsieur LAMBERT**

Je resitue un peu plus loin tout ce qui vient d'être présenté. Nous voyons bien le rôle des décideurs politiques. Je vais faire un petit aparté. A Avignon, nous avons un port, La Courtine, et actuellement, le gros problème est la politique engendrée localement par la mairie d'Avignon qui veut reconquérir ce port, non pas pour faire de l'activité logistique qui lui semble être déshonorante pour sa ville lumière, mais pour faire d'autres types d'activités plutôt tertiaires.

Du coup, une plateforme de 60 000 mètres carrés, qui devait être en bord du Rhône, se retrouve à Isle sur Sorgue avec – si je ne me trompe – 600 camions par jour qui vont circuler autour, sans aucune autre alternative que la route. Donc nous voyons bien là le rôle du politique. Monsieur le Président, vous aurez beau faire tout ce que vous voulez, si les politiques ne viennent pas préserver déjà ce qui existe et comme l'a présenté mon précédent intervenant, aider également au développement, nous aurons beau dire tout ce que nous voulons, la voie fluviale ne décollera pas.

**Monsieur BORDRY**

Vous avez tout à fait raison. C'est un élément important. J'ai dit tout à l'heure qu'il fallait sauvegarder les ports en centre ville et les espaces au bord de l'eau ; c'est vrai que l'ennui est que c'est plus agréable d'avoir des guinguettes au bord de l'eau ou en ville que d'avoir des ports de matériaux. Cela rend les choses un peu difficiles avec les élus. Mais il faut qu'ils comprennent que la plateforme va se doubler dans l'année. Nous l'avons compris enfin. Cela a été limite. Il faut que la CMR, pendant très longtemps – ce qui n'est plus le cas depuis quatre ou cinq ans au moins – ne s'est pas beaucoup intéressée au transport fluvial sur ces plateformes. Vous aviez des risques d'installation et n'importe quoi au bord de l'eau. Il faut s'opposer effectivement à ce que les plateformes qui sont au bord de l'eau nous servent à autre chose.

**Philippe MARZOLF**

C'est une politique d'aménagement. Souvent, ces plateformes sont faites à partir de collectivités.

**Monsieur BORDRY**

Non.

**Philippe MARZOLF**

Je vais passer la parole à Monsieur Calpas. Je vous donnerai le micro après Monsieur.

**Monsieur CALPAS**

Sur le dossier qui a été évoqué, de l'Isle sur Sorgue – là, ce n'est pas le représentant des voies navigables de France qui parle, mais en tant que représentant de l'Etat que je suis puisque j'ai une double casquette –, précisément, cela n'a pas été réalisé en Courtine parce qu'aucun contournement ne serait passé le fleuve. C'est la raison pour laquelle il a été refusé en Courtine puisque c'étaient des conteneurs qui venaient d'Asie et il était économiquement absurde de transférer les conteneurs venant d'Asie sur une barge pour faire une escale supplémentaire en Courtine.

**Un intervenant**

Ce n'est pas une raison pour y faire du tertiaire.

**Monsieur CALPAS**

Non, surtout pas ! Ce que je veux dire par là, c'est ce que cela a été refusé sur Courtine parce qu'aucun conteneur ne serait passé sur le fleuve.

**Un intervenant**

Dans un système développé, c'est possible.

**Un élu de la Chambre de commerce**

En tant qu'élu à la Chambre de commerce, je me permets d'intervenir. D'abord, sur le problème de la Courtine, effectivement, si la montée du Vaucluse ne perd pas d'activité, même si cela ne plait pas à tout le monde, je crois qu'il y a des raisons techniques qui disaient que nous ne pouvions pas mettre les barges. Je suis également responsable de la Commission Transports à la CCI du Vaucluse et je voulais intervenir en fin de débat pour essayer de traverser les quatre modes. Avignon a la chance d'avoir les quatre modes, y compris l'aérien. Avignon s'occupe de dynamiser ces quatre modes de transport car ce n'est pas moi, le transporteur routier, qui vous dira que les quatre modes ne sont pas complémentaires. Il ne faut pas les opposer ; bien au contraire !

Le fluvial, nous y pensons. Le routier : malheureusement et heureusement aussi, Avignon est dans le couloir rhodanien. Mais nous pensons à le désenclaver par les différentes méthodes qu'il y a et qui ne font pas toujours plaisir à tout le monde. Nous dynamisons également le ferroviaire. Nous essayons de parfaire la plateforme qui existe. Donc Avignon est au cœur du problème.

Mais je voudrais aussi intervenir en tant que transporteur routier parce que ce soir, nous avons un peu tapé sur la route et je crois qu'il fallait que je relève un peu la tête. Ce n'est pas Monsieur Menu qui est mon ancien client qui me le dira ; il a besoin des camions car c'est le monde économique qui le commande. Alors cela ne fait pas plaisir à tout le monde. Bien sûr, quand je suis mon camion, je ne suis pas plus heureux que vous quand vous suivez le mien. Mais nous n'allons pas changer la société par les modes de consommation.

Je vous cite deux chiffres. Le premier chiffre : la moyenne d'un camion en France est de 270 kilomètres. 270 kilomètres, c'est Marseille-Lyon. Un deuxième chiffre pour démystifier le monde du transport : sur l'autoroute A7, en période de pointe, c'est 80 % de véhicules légers qui

passent, donc 20 % seulement de camions. Quel est le citoyen qui va refuser de prendre sa voiture pour partir en vacances ou pour aller travailler alors que vous voulez interdire aux camions de faire le travail que vous demandez par les projets de consommation que vous créez vous-mêmes ?

Je pense que Monsieur Meyer a posé la bonne question. Que voulons-nous faire de la société ? Que voulons-nous faire de la société de consommation dans laquelle nous sommes rentrés ? Nous consommons, nous nous déplaçons et nous voulons consommer à l'endroit où nous sommes. Il y a 10 millions d'habitants qui viennent d'habiter à PACA ; il faut bien les nourrir ! Les lieux de consommation ne sont pas les lieux de production. Quand nous ajoutons la décentralisation qui se produit en Europe où nous allons avoir besoin encore de plus de camions pour transporter les produits qui vont être fabriqués à l'étranger, nous nous demandons comment nous pouvons interdire la route.

Mon souci le plus important n'est pas de voir les camions ; c'est de voir la disparition du camion français. Vous aurez toujours des camions, mais peut-être seront-ils étrangers. C'est cela qu'il faut se poser comme question. Mais les modes de consommation, nous n'allons pas les changer !

### **Philippe MARZOLF**

Je pense que personne n'a dit ce soir que nous voulions la mort du camion ; c'est un rééquilibrage modal tel que nous l'entendons en tout cas.

### **Un intervenant**

Mais nous avons besoin de la route de toute façon.

### **Un intervenant**

Je voudrais simplement marquer mon étonnement. Tout à l'heure, un élu de la région Rhône-Alpes a clairement posé la question de la relocalisation de l'économie. Je suis étonné qu'aucun intervenant dans la tribune, notamment les grands établissements publics, n'ait rebondi là-dessus. Sur le canal Rhône-Sète, je peux dire qu'il y a un port dans la ville de Beaucaire qui concourt à la restructuration de l'urbanisme de cette ville que je connais puisque j'y ai vécu. Le développement du tourisme : il y a un petit tourisme de proximité, de qualité. C'est quelque chose auquel les habitants autour du canal tiennent beaucoup. Ils ne vont pas accepter comme cela d'en faire une voie favorable au transport de péniches. Je vous le signale simplement ; c'est une réaction comme cela, à chaud.

### **Un intervenant**

Il n'y a aucun problème. Dans le port de Beaucaire, dans le canal du Rhône à Sète, nous ne passons pas du tout par Beaucaire. Donc il n'y a aucun problème pour le port de Beaucaire en termes de marchandises. La cohabitation de bateaux, comme ceux que Monsieur Cossiaux nous a montrés et des bateaux de tourisme, ne pose strictement aucun problème. Il y a de la place sur les fleuves et il y a de la place pour tout le monde.

**Bruno COSSIAUX**

Sachez qu'à Beaucaire, nous avons de très bonnes relations puisque le port, comme vous dites, est en cul-de-sac ; c'est-à-dire que nous ne pouvons pas aller au-delà puisque nous ne pouvons plus descendre par le Rhône dans le Gard. Si vous préférez, nous ne pouvons plus descendre parce qu'il y a un seuil avec la mise en place du Rhône.

Donc nous, en tant que bateliers, nous passons par l'écluse de Saint-Gilles et nous passons devant l'embranchement de Beaucaire où nous n'allons pas puisque c'est un endroit en cul-de-sac. Tout ce que nous pourrions faire, c'est s'il y aurait un marché du côté de l'écluse.

**Patrick MENU**

Excusez-moi, mais j'ai une question pour Bruno Cossiaux. Dans mon intervention tout à l'heure, j'ai fait largement allusion au fluvial sur le vieillissement de la population d'Aubervilliers. Vous ne l'avez pas évoqué. Les artisans marinières sont une population effectivement assez vieillissante. C'est un fait ; nous ne pouvons pas le nier. Il va bien falloir quelqu'un pour conduire les bateaux, pour les mener. Nous parlons des dix ans à venir. Comment allez-vous gérer cette situation, par cette formation, par des aides peut-être ? Vous allez nous faire une réponse là-dessus. Nous ne pouvons pas laisser la profession de marinier s'éteindre. Il faudra développer le fluvial en laissant le marinier.

**Bruno COSSIAUX**

Tout à fait, vous avez raison. Que se passe-t-il ? Il se passe que dans toutes les professions – il n'y a pas que la nôtre -, il y a une génération baby boom qui part. Vous êtes d'accord ? Donc il faut la remplacer. Pour la remplacer, nous menons un certain nombre d'actions ; c'est-à-dire qu'avant, la profession se transmettait de père en fils. Je parle surtout de la profession artisanale, moins dans les grandes compagnies.

A l'heure actuelle, nous recrutons sous différentes formes d'aides que nous avons mises en place à la CNDA pour pouvoir attirer et ouvrir cette profession au monde extérieur et pouvoir les former. Il est évident que cela ne se fait pas en un claquement de doigt puisque comme vous le savez, c'est très compliqué ; surtout que l'image de marque – je suis désolé, vous êtes là et je vous le dis quand même – culturelle française n'est pas forcément bonne pour la voie d'eau. Nous savons que dans les années antérieures, la voie d'eau était très connue ; maintenant, j'ai du mal à discuter voie d'eau profondément avec certains citoyens français. C'est très compliqué.

Je ne suis plus dans la débrouillardise. Sachez que j'ai mon permis de 185 mètres. Je conduis au radar. J'ai tout un tas de facteurs qui me permettent de conduire sur le fleuve sans problème. Je vais continuer avec la dame qui est à côté de vous. Sachez, Madame, que nos amis néerlandais transportent 50 % de ce qui se fait dans leur pays. En plus, je vais vous donner un détail très précis : ils sont capables de transporter du lait dans leurs bateaux ; ils ont des bateaux de 600 tonnes de lait réfrigéré, prêt, en packs.

Pour revenir sur ce que vous disiez, nous avons mis une certaine forme d'actions en place. Exemple : un batelier qui est supposé partir en retraite dans les cinq ans peut prendre, sous quelque forme que ce soit, le repreneur de son bateau et, pendant un certain nombre d'années, il aura

différentes aides que la CNDA, BNF et l'Etat ont mis en place pour pouvoir continuer cette profession. Alors il est évident que cela se met en place.

### **Un intervenant**

Il y a plusieurs phénomènes qui compliquent ce problème. Effectivement, la profession d'artisans, maintenant, n'est plus la même qu'il y a dix ans, quand vous avez déchargé votre bateau et que vous allez vous inscrire sur le rôle, vous attendez d'être celui qu'on appelle et qui, avec le tour de rôle, doit seulement choisir la destination qu'il préfère. Même le prix est réglementé. Maintenant, cela devient un vrai métier d'entreprise. Par conséquent, la formation a changé avec les radars, avec la numérisation des sons, l'aide à la conduite ; la formation doit être plus forte aussi de ce point de vue-là. C'est absolument important.

Par conséquent, les CAP ne suffisent plus tout à fait uniquement. Donc il y a des formations complémentaires aux CAP. Il y a un bac + 2 qui s'est ouvert à l'Institut supérieur de navigation intérieure pour préparer précisément tous les métiers. Nous estimons le besoin à peu près à une centaine par an dans les années qui viennent. La vraie difficulté est un problème culturel ; c'est de convaincre les jeunes qui ne sont pas fils de marinier que c'est un métier comme un autre, qu'il est plutôt plus agréable de passer la nuit sur un bateau que de la passer sur une aire d'autoroute dans la cabine du camion. C'est un métier comme un autre.

Encore faut-il pouvoir l'aider à acquérir un matériel qui vaut très cher, qui vaut plus cher qu'un camion. Pour cela, nous sommes en train de travailler sur des aides à l'accès aux marchés financiers, notamment sur les Freycinet par exemple pour qui une durée d'amortissement est suffisamment longue par rapport aux marchés financiers. Ce n'est pas facile, mais il faut aussi un engagement des chargeurs. Il y a des chargeurs qui ont besoin d'une façon régulière du transport. Ils doivent aussi, d'une certaine manière, mettre la main à la pâte et prendre en contrat suffisamment long les jeunes, leur servir de tuteur, leur garantir un fond de case pour leur permettre de démarrer et d'accéder aux marchés financiers dans de bonnes conditions. Dans ce cas-là, je pense que nous y arriverons ; ce sont quand même des nombres pas très importants.

### **Philippe MARZOLF**

Vous êtes optimiste !

### **Une intervenante**

Je pense qu'il n'y a pas plus que le procès des transporteurs ou des chargeurs. J'insiste sur une chose : le ressenti de ce débat sur le transport fluvial lui-même. Je ne pense pas que les taxes sont envisagées ; je pense qu'il y a la notion d'approche vers les points de chargement et de déchargement. Il y aura inévitablement besoin de transport routier. Je ne pense pas que la taxe fasse quelque chose de supplémentaire.

Je souhaiterais au moins qu'en tant que chargeurs, pour des réalités économiques, nous ayons suffisamment de transporteurs. Je pense qu'il y a un moment où il faudra vraiment se pencher sur la rentabilité, y compris du transport routier et regarder un peu les dépôts de bilan qu'il y a eu en 2005, regarder un peu les mesures que la loi permet au bénéfice des transporteurs. Je ne pense qu'aujourd'hui, ils mettent des textes en soi, que cela soit l'unique solution. Je pense qu'il faut

plutôt régler les problèmes de qualité. Mes collègues le disent : il doit vraiment y avoir une qualité de service vers du rail/route. Nous devrions étudier toutes les solutions pour voir si c'est envisageable et si c'est possible. Essayons de minimiser le transport routier, mais je ne pense pas spécialement que faire des taxes dans tous les sens fera avancer le dossier.

### **Philippe MARZOLF**

Merci de votre participation. Dernière intervention et nous allons clôturer cette réunion.

### **Marc BAUTET**

Nous venons de parler de l'Isle sur Sorgue. Il y a une plateforme qui devrait voir le jour ; c'est un projet. Vous avez tous parlé de plateformes multimodales. C'est très bien et vous êtes tous d'accord. Il se trouve que sur ce projet, c'est unimodal. Là, cela pose un problème. Si la Courtine n'est pas possible, le Rhône est quand même assez long ; nous pourrions envisager un autre lieu que la Courtine.

Ma première question s'adresse à tout le monde : c'est comment faire pour aménager par exemple le Rhône autre part que la Courtine ? La deuxième question s'adresse aux messieurs de la SNCF « dans le projet qui est établi, il y a deux wagons par jour. Dans le projet de la plateforme de l'Isle sur la Sorgue, il y a deux wagons ». Tout à l'heure, j'ai entendu parler de 1 000 mètres, de 1 500 mètres ; nous travaillons avec nos deux malheureux wagons et le branchement n'est pas fait. C'est-à-dire que le branchement SNCF entre la ligne et la plateforme n'est pas fait.

Donc la question que je vous pose est « est-ce vrai qu'un branchement SCNF peut avoir deux wagons par jour ? » Donc la première est « sur le Rhône, y a-t-il une autre possibilité que la Courtine ? » Si oui, où ? Deuxième question à la SNCF « est-ce que nous avons un branchement pour deux wagons par jour ? »

### **Monsieur CALPAS**

Pour la Courtine, j'aurais tendance à dire qu'il y a certainement des solutions qui doivent être plus au nord de façon à ce que, économiquement, le conteneur qui vient de Chine puisse être mis sur la barge et puisse être débarqué quelque part, plus au nord de l'Isle sur Sorgue. Mais il y a des plateformes ; elles existent. Regardez les cartes !

### **Philippe MARZOLF**

Et la SNCF pour ces deux wagons ?

### **Un intervenant**

Pardonnez-moi, mais je ne suis pas sûr d'avoir parfaitement compris la problématique des deux wagons. Cela m'amène à parler rarement de la technique du wagon isolé qui est un des éléments importants du trafic ferroviaire ; cela a été dit. C'est vrai que, dans le cadre du plan fret, le wagon isolé contenant l'ensemble des techniques développées par la SNCF, passe au tamis de la performance économique. Il tombe finalement si ces deux wagons sont dans une réalité

économique. Si ce n'est effectivement pas une activité absolument rentable ou pas justifiée, nous ne la ferons pas. Mais je veux vous dépeindre les conditions précises.

**Philippe MARZOLF**

Je propose que vous en discutiez tous les deux. Merci Messieurs Dames. C'était un sujet important sur le transport des marchandises.



## **Index**

*Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :*

Colnec.....	57
cols.....	55
Edmond LUCAS.....	9, 48
Marc BAUTET.....	64
Monsieur CALPAS.....	60, 64
Monsieur Debré.....	54
prestecheck.....	58
Robert-Alain DECKER.....	26, 27
Tarbec.....	28
Yves SAUVAGEON.....	24, 25