

La dix-neuvième réunion publique du débat public, l'audition « LGV POCL : et le fret ? », a duré 2 heures et a réuni, le 13 décembre 2011 à Lyon, **65 personnes**, autour d'un groupe d'experts invités par la CPDP :

- . **Philippe Lendevic**, DREAL Rhône Alpes,
- . **Philippe Essig**, ancien ministre, ancien président de la SNCF, membre du Cercle sur l'optimalité en Europe,
- . **Salvatore Alaimo**, vice-président d'Euro Carex, président de Lyon Carex,
- . **Jean-Michel Genestier**, directeur général adjoint de SNCF-Géodis,
- . **Jean Depraeter**, président de la commission transport du CESER Ile-de-France,
- . **Philippe Grillot**, président de la CCI de Lyon.

Claude Leroi, membre de la CPDP, qui anime cette audition publique, précise que, selon l'expression du maître d'ouvrage RFF, « POCL est un projet voyageurs ». Il indique qu'il a, néanmoins, semblé nécessaire à la CPDP, avec l'aide de spécialistes, d'informer le maître d'ouvrage et d'éclairer le public sur la question de savoir comment le projet pourrait avoir un effet sur la problématique du fret ferroviaire dans les territoires concernés. Et ce, d'autant que la question est assez souvent évoquée en réunion publique, depuis l'ouverture du débat. Il ajoute que, comme le dit un ancien ministre, « ce n'est pas parce que les marchandises ne votent pas que leur transport n'est pas indispensable à la vie économique ».

Puis, il donne la parole, pour un mot d'accueil, à **Jean-Claude Desseigne**, vice président du Grand Lyon. Ce dernier rappelle que le transport par trains de marchandises est une préoccupation importante de l'agglomération qui milite pour le report modal mais aussi, en particulier, pour organiser l'arrivée de ces trains dans le « nœud ferroviaire lyonnais ».

Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP, rappelle les objectifs, modalités, outils et règles du débat public.

Le maître d'ouvrage, RFF, présente, de manière très synthétique, le projet POCL, ses objectifs, basés sur « deux piliers » (la desserte des 13 villes du "Grand Centre" et la désaturation de la LGV Paris-Lyon existante) et évoque la relation entre le fret ferroviaire et POCL comme un « effet collatéral du projet », à travers, en particulier :

- la possibilité de développer du « fret express » avec des « TGV Fret », ajoutant « qu'à ce stade, les modèles ne sont pas encore assez affinés », mais « qu'on peut prendre en compte cette possibilité »,
- l'éventuelle « libération de capacités » sur le réseau existant, après la mise en service de la ligne, au profit de trains de fret, « notamment sur l'axe Paris-Orléans ».

Philippe Lendevic, DREAL Rhône Alpes, dresse un panorama de l'état des corridors de fret ferroviaire et des projets régionaux, cités dans la loi Grenelle, qui visent à dédier certains axes au fret, deux d'entre eux, nord-sud et est-ouest, étant appelés à se croiser dans le « Nœud ferroviaire lyonnais ».

Philippe Essig (Cercle sur l'optimalité en Europe) rappelle que le débat sur le thème « fret et grande vitesse » est déjà ancien et que la mixité (voyageurs/fret) sur les lignes à grande vitesse, jadis prônée en particulier par l'Allemagne, n'avait guère reçu de traductions concrètes, notamment parce qu'il fallait concilier des contraintes techniques différentes, liées aux deux usages. Il estime néanmoins que « d'ici 10 à 20 ans », les choses pourraient changer, en citant en particulier les études « MaxiPerfo » conduites par RFF sur des infrastructures susceptibles d'accueillir « des trains très longs et très lourds », « qui pourraient s'insérer dans le trafic voyageurs » à des vitesses « supérieures à celles des TER ».

Le vice-président de Carex Europe, **Salvatore Alaimo**, présente le concept Carex de « transport express de marchandises » au niveau européen, qui utiliserait le réseau ferroviaire, en intermodalité avec les plates-formes aéroportuaires et les autres modes de transport.

Jean-Michel Ginestier, directeur général adjoint de SNCF-Géodis, estime que si POCL permet de libérer des sillons, « cela pourrait contribuer utilement au développement des autoroutes ferroviaires », voire « à repositionner la liaison vers l'Italie sur l'axe Paris-Orléans-Lyon. Il précise que Géodis a déjà une expérience du fret ferroviaire à grande vitesse, notamment avec les TGV postaux.

Jean Depraeter (CESER Ile-de-France) demande à RFF « des précisions et des engagements » « sur le nombre, la robustesse et la tranche horaire des sillons qui pourraient être dégagés » à la mise en service de POCL mais aussi « sur les conditions économiques envisagées » pour les opérateurs qui voudraient utiliser ces sillons. Il confirme que l'axe le plus intéressant pour le fret ferroviaire serait certainement Paris-Orléans. « POCL sera-t-il dimensionné pour accueillir du fret express ? », demande-t-il aussi. Et il ajoute : « Les bonnes intentions qui sont manifestées ce soir ne devront pas être contrariées par une préférence systématique donnée au transport de voyageurs. »

Philippe Grillot (CCI de Lyon) explique qu'une des raisons pour lesquelles le report modal vers le fer a du mal à se concrétiser est le manque de sillons disponibles. « POCL, dit-il, pourrait contribuer à un déblocage, à la condition que les lignes soient capables de supporter des convois de marchandises et que les conseil régionaux n'accaparent pas tous les sillons libérés pour le transport des voyageurs. » Il y aurait du sens, dit-il, à mettre à disposition de la Région Rhône-Alpes un réseau ferroviaire fret digne de ce nom proche de l'aéroport Saint-Exupéry et du centre logistique voisin.

Le directeur du projet POCL précise que le projet pourrait libérer environ 45 sillons quotidiens sur Paris-Orléans et 15 sur Paris-Clermont-Ferrand. Quant au fret express, dit-il, des conditions favorables existeraient puisque POCL permettrait de rejoindre et Roissy et Saint-Exupéry. Il précise qu'à ce stade, il n'est pas imaginable de définir les conditions économiques dans lesquelles, aux alentours de 2025, pourrait être opéré du fret sur les sillons libérés.

La parole est donnée à la salle et aux experts. Des intervenants développent les thèmes suivants : « les lignes nouvelles devraient avoir la capacité d'accueillir et les voyageurs et le fret » ; « RFF devrait compléter ses études en y intégrant l'harmonisation entre transport de voyageurs et fret » ; « une des clés du problème du fret ferroviaire tient à la qualité des sillons et du matériel ». Un intervenant interroge : « Pourquoi ne pas construire deux axes en parallèle : un pour les voyageurs, l'autre pour le fret ? ». Un autre se demande si « l'on n'essaye pas de justifier POCL avec l'argument fret ? »