

**DEBAT PUBLIC
PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE
PARIS – ORLEANS – CLERMONT-FERRAND - LYON**

Audition publique

"LGV POCL : et le fret ?"

Lyon, le 13 décembre 2011

Commission Particulière du Débat Public

- Claude LEROI
- Marie-Françoise SÉVRAIN
- Olivier KLEIN

Maîtrise d'ouvrage

- Thomas ALLARY, Directeur du Projet POCL
- Sylvain CAILLOT, Chargé d'Etudes à RFF

Claude LEROI, membre de la Commission particulière du débat public : Si vous le permettez, nous allons ouvrir la séance. Merci à vous d'être venus à cette réunion du débat public concernant le projet POCL, pour une audition qui n'est pas proprement comme les autres, puisqu'il s'agit d'une audition sur le fret. Le sujet que nous traitons ce soir ne sera donc pas les voyageurs, mais plus particulièrement le fret et le transport de marchandises.

Le projet POCL, vous le savez, nous vous en dirons deux mots, est essentiellement un projet de voyageurs, mais il nous est apparu nécessaire de ne pas oublier le fret, même si, comme le disait un ancien ministre, les marchandises ne votent pas. Il nous est apparu intéressant de pouvoir apprécier, notamment pour notre maître d'ouvrage, les éléments importants qui pourraient concourir à l'amélioration du fret ferroviaire.

Nous reviendrons sur les différents sujets, mais je voudrais remercier M. Jean-Claude Desseigne, Vice-président du Grand Lyon, qui était déjà venu quelques jours plus tôt au débat public que nous avons eu à Villefranche. Je vous remercie beaucoup, Monsieur le président, d'être là et de suivre l'exemple des maires qui nous accueillent dans les communes que nous visitons, puisqu'il y a 27 réunions pour ce débat public, et merci donc de nous venir nous accueillir. Je vous laisse la parole.

Jean-Claude DESSEIGNE, Vice-président du Grand Lyon : Je vous remercie. J'excuse Gérard Collomb, président du Grand Lyon et maire de Lyon. C'est en son nom que j'ai le plaisir de vous accueillir à cette réunion thématique, mais qui en même temps, pour moi, est une expérience et qui sera certainement profitable, puisque nous sommes par ailleurs dans la préparation d'une saisine de la Commission nationale du débat public en ce qui concerne le projet du tronçon Ouest du périphérique. Je regarde donc cela avec beaucoup d'attention et de curiosité.

Vous disiez tout à l'heure que les marchandises ne votaient pas, mais les expéditeurs et les destinataires, oui, donc il est normal que tout le monde s'en préoccupe. Bienvenue à Lyon sur un sujet assez particulier, concernant le fret. Le lien n'est pas nécessairement aisé à faire, puisque la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon est tout d'abord une ligne prédestinée pour les transports de voyageurs et destinée à venir soulager la ligne historique.

Mon propos sera bref, dans la mesure où il y a des gens qui sont beaucoup plus compétents que moi, très compétents, d'abord parce que cela a été un engagement pour eux, je pense notamment à Monsieur Grillot ou encore, parce qu'il préside une institution, et je me tournerai cette fois vers mon voisin de gauche, Monsieur Axlaimo, puisque c'est l'association Lyon Carex, dont il est président, qui a précisément en charge ces thématiques des transports. C'est donc dire que cette question ne leur échappe pas, ainsi qu'aux autres intervenants.

Le 1^{er} décembre, nous étions à Villefranche-sur-Saône pour parler de l'insertion de ce projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon dans l'agglomération lyonnaise. Si la question du fret se pose, elle ne peut pas échapper non plus à l'intérêt de l'agglomération lyonnaise et à ses préoccupations. Je n'en citerai qu'une, dans le cadre des réflexions que vous aurez certainement, c'est la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Il est indispensable, je pense, qu'au travers des échanges que vous aurez ce soir, cet aspect soit pris en compte, car il faudra bien arriver à faire circuler tous les trains, à la fois ceux des gens qui votent, à la fois ceux qui transportent des marchandises qui ne votent pas, mais que tout cela se fasse dans une bonne coordination et sans nuire aux intérêts des uns et des autres.

Bienvenue à Lyon, bienvenue au sein du Grand Lyon, bon débat et je vous remercie d'avoir choisi Lyon pour cette séance thématique.

Claude LEROI : Merci beaucoup, Monsieur le président. Je voudrais vous exposer rapidement le déroulement de cette réunion. Ma collègue Marie-Françoise Sévrain, vous exposera brièvement ce qu'est le débat public, la façon dont il se déroule. J'en profite également pour signaler la présence d'Olivier Klein, mon collègue aussi à la Commission Particulière du Débat Public, qui a réussi à nous rejoindre. Olivier Klein est un grand maître dans cette ville et je pense qu'il a dû écourter le plaisir de ses étudiants de l'écouter.

Marie-Françoise Sévrain prendra donc la suite. Ensuite, je demanderai au maître d'ouvrage, Thomas Allary, de vous exposer les grandes lignes du projet. C'est maintenant un projet connu, que vous avez pu consulter sur le site, mais il nous en rappellera les grandes lignes.

Après, je vous les présenterai tour à tour, nous aurons six interventions de hautes personnalités des transports de marchandises, qui auront un défi à relever, celui de parler entre six et huit minutes. J'y veillerai.

Enfin, nous avons une troisième partie, au cours de laquelle vous pouvez vous exprimer et nos intervenants pourront éventuellement se contester, sachant qu'en tout état de cause, nous souhaitons que la réunion soit terminée à 20 heures, c'était le programme. Je ne sais pas si les trains de la SNCF arrivent toujours à l'heure, mais en tout cas, nous ferons en sorte que ce débat s'achève à l'heure.

Marie-Françoise SÉVRAIN, Membre de la Commission particulière du débat public : Bonsoir à tous. Je serai très brève pour vous rappeler le cadre du débat public, pour deux raisons principales : il faut laisser du temps à la parole de chacun et, de plus, toutes les informations sont résumées, notamment dans ce petit dépliant et sur le site.

Nous sommes donc ici dans le cadre d'un débat public. L'origine d'un débat public est la loi Barnier, qui a créé la Commission Nationale du Débat Public. Cette loi a été modifiée par la loi de démocratie de proximité en 2002 et nous sommes arrivés à la formule actuelle de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui est une autorité indépendante.

Dans le cas d'un projet de grande importance, le maître d'ouvrage a l'obligation de saisir la Commission Nationale du Débat Public pour savoir si un débat doit être organisé ou pas. Dans le cas présent, RFF a saisi, le 17 janvier 2011, la Commission Nationale du Débat Public en lui demandant si elle décidait ou non d'organiser un débat public. Elle a pris sa décision dans sa session du 2 mars 2011 et a décidé d'organiser un débat public, avec une CPDP, c'est-à-dire qu'elle a désigné une Commission de sept membres, présidée par Michel Gaillard et sept membres d'horizons divers, pour qu'elle soit aussi pluridisciplinaire que possible.

Pourquoi RFF a-t-il demandé à la CNDP s'il fallait ou non un débat public ? Parce que le projet est d'intérêt national, il est même inscrit dans la loi Grenelle 1, il devrait participer au développement équilibré du territoire traversé et aussi vu l'importance de ses impacts socioéconomiques, ses impacts sur l'environnement et des nuisances qu'il pourrait générer.

Après cette décision et la désignation de cette Commission Particulière, quel est le travail de la Commission Particulière ? La Commission Particulière a pour objectif d'informer le public, de recueillir l'avis et les propositions du public et de discuter de l'opportunité du projet. Pour cela, le maître d'ouvrage a été chargé de préparer un dossier qui sert de base aux discussions. Après, le maître d'ouvrage participe à toutes les réunions qui ont été décidées par la Commission Particulière.

Vous avez ici le tableau des différentes réunions. Il y en a de différents types : des réunions de proximité, des réunions thématiques et des auditions comme celle de ce soir. Vous voyez que nous avons dépassé les deux tiers du débat. Le débat a commencé début octobre et se terminera fin janvier. Il est d'une durée de quatre mois.

À l'issue de ce débat, la Commission Particulière a deux mois pour rédiger son compte rendu et le président de la CNDP doit établir un bilan, dans un délai de deux mois, ce qui nous amène à mars 2012. Ensuite, RFF a trois mois pour prendre une décision, savoir s'il poursuit les études sur le projet ou s'il abandonne. La balle sera alors dans le camp de RFF.

Voilà, résumé en grandes lignes, le cadre du débat. Pour tous ceux qui voudraient en savoir plus, il y a le site de la CNDP, le site de notre Commission Particulière. Là, j'ai doublé le temps que je m'étais imparti.

Claude LEROI: Merci. L'exposé de Marie-Françoise a été suffisamment lumineux, je crois qu'il n'appelle pas de remarques particulières.

Si vous le voulez bien, je vais tout de suite demander aux maîtres d'ouvrage, à Thomas Allary, de bien vouloir vous exposer le projet tel qu'il a été conçu par RFF.

Thomas ALLARY, Directeur du projet POCL, RFF : Bonsoir à tous. Quelques mots très rapides, puisque, cela a été dit, le projet n'est pas un projet fret, c'est un projet voyageurs. Nous allons donc juste prendre quelques minutes pour rappeler les principes du projet et essayer de voir les petites articulations que nous pourrions commencer de faire avec le fret, avant d'écouter peut-être des éléments plus prospectifs.

Les objectifs du projet

Le projet, ce sont quatre objectifs fixés par l'État suite à l'instruction du projet dans la loi Grenelle :

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- Assurer un temps de parcours entre Paris et Clermont inférieur à deux heures ;
- Desservir Bourges et les villes du Grand Centre par la grande vitesse ferroviaire.

Ces trois premiers objectifs sont ce que nous appelons le premier pilier du projet, desservir le Grand Centre de la France par la grande vitesse ferroviaire.

- Doubler la LGV existante Paris-Lyon, qui arrive dès aujourd'hui à saturation, pour laquelle nous aurons des éléments d'exploitation qui permettront d'absorber un peu la croissance du trafic mais, à l'horizon 2025, nous n'avons pas d'autre choix que de doubler cette ligne.

L'idée de POCL est donc de doubler la ligne Paris-Lyon existante en passant et en desservant le Grand Centre de la France au passage.

Quel projet est proposé au débat ?

Pour cela, quatre scénarios des lignes à grande vitesse ont été élaborés. Ils ont tous des hypothèses communes d'arrivée en Île-de-France et dans la région lyonnaise. Ils présentent, pour trois d'entre eux, des variantes d'arrivée sur Lyon, soit par Roanne et les monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant dans ce cas-là la ligne entre Mâcon et Lyon avec une deuxième LGV accolée à la première.

Trois options sont présentées au débat. Une option est un élément dont nous pouvons présenter au débat les avantages et les inconvénients, mais dont nous attendons du débat de savoir si nous devons ou non l'inclure définitivement dans le projet :

- Une gare nouvelle TGV à Orly sous l'aéroport ;
- La desserte de Saint-Étienne par Roanne, par le projet POCL, sans passer par Lyon comme aujourd'hui ;
- Un raccordement direct de la ligne POCL à la gare de Lyon-Perrache, qui éviterait de passer systématiquement par Lyon Part-Dieu pour aller à Lyon-Perrache, et qui peut donc offrir éventuellement une possibilité de rééquilibrage des deux gares lyonnaises.

Comment cela fonctionne-t-il ? Vous voyez sur la carte les 13 villes qui devraient être desservies par la ligne. Nous n'avons évidemment aucune ligne qui ira dans les 13 villes successivement. L'idée est d'avoir une ligne à grande vitesse qui passe au milieu du territoire concerné et des TGV qui utilisent non seulement la ligne à grande vitesse, mais aussi le réseau existant pour aller dans chacune de ces villes. Nous venons de le voir, dans le scénario Ouest-Sud, puisque nous voyons en bleu la trace de ce que pourrait être la grande zone dans laquelle nous chercherions à inscrire la ligne à grande vitesse. Nous venons de voir un TGV qui circule sur cette ligne à grande vitesse jusqu'au Nord de Vichy et qui allait jusqu'à Clermont par le réseau existant.

Nous le voyons ici dans un autre scénario, le scénario Ouest, même principe, le TGV part de Paris et, au Nord de Moulins, sort de la ligne à grande vitesse et utilise le réseau existant jusqu'à Clermont-Ferrand. Nous pouvons le regarder sur Clermont-Lyon. Sur Clermont-

Lyon, exactement le même principe, nous pouvons envisager des TGV qui utiliseraient le réseau existant jusqu'au Nord de Roanne, en l'occurrence, et qui, à partir de Roanne, récupérerait la ligne à grande vitesse pour aller à Lyon en 1 h 15 à 1 h 20, selon les scénarios, donc un gain de temps de près d'une heure par rapport à l'existant.

De la même façon que la ligne à grande vitesse ne peut pas passer dans toutes les villes, aucun TGV non plus n'ira successivement dans toutes ces villes, sinon le temps de parcours pour les deux extrémités Paris et Lyon serait totalement rédhibitoire par rapport à l'existant qui est de deux heures. Nous avons donc différents TGV circulant sur cette ligne et qui desservent le chapelet de villes différentes, l'idée étant de maximiser le nombre de trains pour chacune des villes concernées.

Le moment venu, ces schémas de desserte, comme nous le voyons ici pour le scénario Ouest-Sud, seront construits par les opérateurs, la SNCF, éventuellement ses concurrents. À ce stade, c'est RFF qui a construit des hypothèses pour le débat public, avec l'objectif d'une desserte économiquement viable, avec un maximum de TGV pour chacune des villes. Voilà, c'était le rappel rapide pour le côté voyageurs.

Donc, nous l'avons vu, ce n'est pas du tout un projet fret. Nous aurions environ 200 TGV qui circuleraient sur la ligne, ce qui exclut totalement d'imaginer des trains de fret au milieu. En termes d'exploitation, c'est totalement inimaginable. Donc, quels sont les liens avec le fret ?

Nous faisons un rappel rapide de la carte de l'engagement national pour le fret ferroviaire, que l'État a pris avec RFF et la SNCF. Je pense que Philippe Ledenvic en parlera tout à l'heure, donc nous en évoquons juste le principe ici. C'était tout un ensemble de mesures, dont certaines portaient sur l'infrastructure et d'autres plutôt sur des services. Nous voyons que le Grand Centre de la France, concerné directement par le projet, ne fait l'objet d'aucune mesure particulière en termes d'infrastructures. Nous voyons que nous n'avons aucun lien.

En revanche, nous voyons qu'il existe des choses au niveau du futur réseau orienté fret ou des autoroutes ferroviaires sur la section Paris-Orléans qui, elle, peut être concernée. C'est un premier effet collatéral du projet POCL, à savoir que les TGV qui sont créés, par exemple sur Paris-Clermont ou sur Paris-Orléans, Paris-Châteauroux, sont en fait des trains qui existent aujourd'hui, qui sont reportés, par exemple des TéoZ ou des Corail, et qui deviennent des TGV. En devenant des TGV, ils laissent leur place, en tant que Corail ou que TéoZ, sur le réseau existant. Cela libère des capacités et ces capacités peuvent être utilisées au profit de transports régionaux, nous pensons au RER en Île-de-France, mais aussi du fret et cela peut particulièrement être le cas sur Paris-Orléans pour permettre la constitution de ce réseau orienté fret. C'est le premier effet collatéral.

Ensuite, il y a le fait que nous commençons aujourd'hui à parler de plus en plus de fret ferroviaire express, donc des TGV fret, et je pense là aussi que nous en parlerons tout à l'heure. À ce stade, les modèles ne sont pas suffisamment affinés, nous n'avons pas suffisamment de perspective sur le sujet pour l'avoir incorporé dans nos études pour le débat public. Par contre, nous sommes très preneurs des réflexions sur le sujet pour éventuellement, au fur et à mesure de l'avancement du projet, prendre en compte cette possibilité. Pour l'instant, ce n'est pas encore le cas.

Voilà donc les liens très ténus qu'aujourd'hui, nous savons faire entre le projet POCL et le fret, et tout l'intérêt pour nous est d'entendre des éléments pour de nouvelles perspectives.

Claude LEROI : Bravo et merci. Nous allons maintenant écouter les témoignages d'un certain nombre de personnalités du monde du transport et de logistique. Je vous les présenterai à tour de rôle et, en le priant de bien vouloir m'excuser pour l'erreur d'adresse qui

l'a fait arriver juste à temps, je donnerai la parole à M. Philippe Ledenvic, de la DREAL région Rhône-Alpes, qui s'exprimera au nom de l'État. Son parcours l'a amené à passer quelques moments en Hauts-de-Seine, dont il n'a pu sortir que gratifié. Je vous passe la parole. Je rappelle, six à huit minutes.

Philippe LEDENVIC, DREAL Rhône-Alpes : Si j'ai bien compris, il faut en plus que je travaille sans filet, puisque sans les transparents. Sur la question du fret, en introduction à ces échanges, je vais juste faire un rapide rappel, à la fois d'une vision européenne et nationale, puis des projets en cours concernant le fret en région Rhône-Alpes. Quand on parle de fret, très clairement, raisonner à l'échelle d'une région est quelque chose de largement insuffisant. C'est pourquoi il faut prendre de la hauteur et du recul, compte tenu des échelles auxquelles nous parlons.

Si nous parlons d'abord des grands axes européens, des grands corridors européens de fret, je crois qu'il ne faut pas perdre de vue qu'il y a essentiellement, dans la carte des réseaux d'infrastructure européens, trois grands axes :

- Il y a d'une part l'axe Nord-Sud, qui passe par Bettembourg et qui va jusqu'à Perpignan. Je dirais que c'est le long du Rhône, avec quelque chose de très particulier que nous connaissons bien dans la région, qui est l'importance de la rive droite du Rhône, une ligne réservée au fret et qui est un élément de parallélisme important par rapport au TGV qui se trouve en rive gauche, vers Marseille ;
- Un deuxième corridor européen, plus à l'Est et qui traverse la Suisse de bout en bout, qui part de Rotterdam et qui rejoint l'Italie ;
- Un troisième axe transversal, qui fait partie des grands projets, cette fois plutôt Est-Ouest, qui part de l'Espagne et a vocation à traverser les Alpes via le Lyon-Turin.

Si nous reprenons, vus d'avion, les trois grands axes qui sont repris dans les orientations européennes, nous avons cela. Ce que nous comprenons assez vite en faisant ce raisonnement, c'est que Rhône-Alpes est le lieu de croisement de deux de ces grands axes, l'axe Nord-Sud et l'axe Est-Ouest. C'est ce qui explique que dans la loi Grenelle, et nous en avons naturellement une déclinaison sur le terrain, mais aussi au travers d'autres initiatives que je vais évoquer, il y a actuellement des projets en cours d'instruction qui visent à bien structurer cela, à donner de nouvelles infrastructures de transport pour pouvoir, justement, dédier le fret sur ces axes. Ceux-ci se croisant au niveau du nœud ferroviaire lyonnais, c'est là où je ferai également un peu allusion et référence à l'enjeu du fret dans le nœud ferroviaire lyonnais.

Premièrement, sur l'axe Nord-Sud, deux projets dont vous avez certainement entendu parler, le CFAL Nord et le CFAL Sud. Leur objet, par rapport à ce trafic, est de permettre le contournement ferroviaire d'un trafic susceptible d'arriver à l'Est de Lyon et, après, de se retrouver à Ambérieu, Grenay, puis de redescendre vers le Sud.

L'enquête publique sur le CFAL Nord a eu lieu et est terminée. Les allers-retours ont lieu entre la Commission d'enquête et RFF, ceci devant déboucher vers une DUP qui est attendue pour l'automne 2012. La position de l'État est très claire, elle est de dire que, le jour où la DUP est prise sur le CFAL Nord à l'automne 2012, il faudra qu'en même temps, soit prise la décision ministérielle qui déclenche également la même chose sur le CFAL Sud, puisqu'il y a naturellement un lien évident, crucial, entre le CFAL Nord et le CFAL Sud.

Sur le projet de fuseau actuellement retenu sur le CFAL Sud, nous avons un projet qui relie le triage de Siblain, mais qui a ensuite vocation à rejoindre la rive droite, puisque je vous ai

indiqué que la rive droite a vocation à être dédiée au fret. Vous voyez donc que cet axe Nord-Sud dont je vous parlais, sa concrétisation passe par l'Est de Lyon et nous voyons bien que nous avons un certain nombre de maillons en train de prendre corps.

Si je parle maintenant de l'axe Est-Ouest, sur la partie Ouest, nous allons retrouver cette question de rive droite du Rhône en provenance d'Espagne, mais le grand enjeu, vous le savez bien, pour ce qui concerne l'Est, est le tunnel de base du Lyon-Turin et les accès au Lyon-Turin.

Le tunnel de base du Lyon-Turin, nous pourrions en parler pendant des heures, je pense que cela prendra un certain nombre d'années, mais les travaux sont en cours, dans un cadre international, donc la Commission intergouvernementale avec l'Italie, qui avance petit à petit. Nous en entendons parler une fois de temps en temps et cela avance. C'est un gros chantier, parce qu'en plus, c'est un chantier binational et sur lequel il faut à la fois se mettre d'accord sur la technique, sur des calendriers et sur des répartitions de financement. Je vous le dis comme cela, mais il serait trop long de rentrer dans le détail.

Par contre, ce qui est un peu plus avancé désormais, c'est ce qu'on appelle les accès au Lyon-Turin, qui consistent à relier l'agglomération de Lyon à ce tunnel de base, avec un ensemble d'infrastructures, puisqu'il y a d'une part une première phase, qui a vocation à passer par ce qu'on appelle les tunnels de Dullin-L'Epine et de rejoindre Chambéry, mais c'est hors grand gabarit, et après, la réalisation de tunnels sous Chartreuse et Belledonne pour pouvoir rejoindre plus directement et à grand gabarit le tunnel de base.

L'enquête publique sur les actions Lyon-Turin est prévue et programmée en janvier. C'est quelque chose qui a vocation à émerger relativement rapidement.

Dernier point, l'autoroute ferroviaire alpine. Ce dossier a été lancé depuis novembre 2003, avec un point que nous allons appeler point de départ, sur Aiton, mais petit à petit avec la cible, au milieu des années 2010, de rejoindre la périphérie de Lyon. Très clairement, dans l'appel à projet qui a lieu actuellement, la cible serait plutôt la plateforme de Grenay. Nous voyons donc bien que les deux axes traversants que je vous ai indiqués ont vocation à se rejoindre autour de Grenay, ce qui est absolument crucial puisque c'est près de Saint-Exupéry.

L'appel à projet est en cours, la Convention a vocation à être signée, avec un prestataire qui n'est pas encore identifié, au cours de l'année 2012. Ce qui est absolument essentiel, dans la construction de cette vision des infrastructures de fret sur l'agglomération lyonnaise, est l'articulation avec l'aérien et le fluvial. Notre obsession est de faire en sorte que ces infrastructures ferroviaires se branchent, alors pour Grenay, nous voyons bien la proximité avec Saint-Exupéry, et le projet Carex, qui est en cours, également, mais aussi avec les ports fluviaux, ceci permettant de se relier à des projets en cours de développement sur le Rhône et sur la Saône.

Claude LEROI : Merci mille fois. Je voudrais donner maintenant la parole à Philippe Essig, au nom du Cercle pour l'Optimodalité en Europe. Philippe Essig, ancien ministre, ancien Directeur Général de la RATP et Président de la SNCF, nous fait l'amitié d'être parmi nous ce soir. Il ne vous échappera pas qu'il doit être certainement ingénieur général des Ponts. Je vous laisse la parole.

Philippe ESSIG, Cercle pour l'Optimodalité en Europe : Merci, cher Président. Je m'exprime donc au nom de Philippe Mangeard, Président du Cercle pour l'Optimodalité en Europe. C'est un groupe qui réunit tous les spécialistes, toutes les grandes entreprises dans le domaine du transport et de la logistique, avec des banques, avec beaucoup de gens, dont un

certain nombre d'experts comme moi. Nous voulons essayer de jeter un regard et d'optimiser un système de transport avec un tropisme certain sur le multimodal. Il m'a demandé de vous présenter les réflexions du Cercle, car il est retenu ce soir à Paris dans le cadre des travaux des Assises du Ferroviaire, sa Commission devant remettre son rapport à Mme Kosciusko-Morizet jeudi prochain.

Alors, fret et POCL, fret et grande vitesse, c'est un vieux débat qui a débuté dans les années 70-80, en posant les conceptions de la France et de l'Allemagne. Pour la France, les lignes nouvelles dédiées voyageurs complètement avec des gradients très forts et des pentes de 3,5 % ; en Allemagne, au contraire, une orientation au départ de lignes mixtes. Finalement, à l'usage, la Deutsche Bahn n'a fait pratiquement circuler aucun train de fret sur ses lignes à grande vitesse, ce qui fait d'ailleurs que, c'est la dernière qu'elle a réalisée, entre Cologne et Francfort, elle a même accepté des pentes de 4 %.

Ensuite, il y a eu un intermède, c'était la proposition de la SNCF de créer un réseau d'autoroutes ferroviaires, avec des lignes nouvelles dédiées. Ce projet, malheureusement trop coûteux, a été abandonné à la fin des années 90, précisément à cause de son coût. Depuis, nous avons souvent parlé de mixité pour les lignes à grande vitesse, débat sur le Rhin-Rhône branche Sud, débat sur le Lyon-Turin, en général avec beaucoup de réserves sur cette mixité, à cause des contraintes qu'elle pourrait engendrer à la construction de la ligne – ce sont toujours les niveaux des pentes, mais c'est également le problème des garages des trains – et sur son exploitation.

A contrario, en Grande-Bretagne, la ligne à grande vitesse entre Douvres et Londres est ouverte au trafic fret en service de nuit. Il en sera de même demain pour la ligne à grande vitesse entre Barcelone et la frontière française. C'est donc une interpellation.

Comment pouvons-nous nous servir de lignes à grande vitesse pour du trafic fret ? Il y a d'abord le fret express, mais je n'en parlerai pas parce que Monsieur Axlaimo développera ce point tout à l'heure. Je vais vous parler plutôt de la profondeur de l'évolution des techniques du transport de fret ferroviaire que nous devons attendre dans les 10 ou 15 ans qui viennent. Nous ne pouvons plus continuer à exploiter le chemin de fer avec des techniques du XIXe siècle. Il faut changer tout cela, et c'est un projet qui a été repris par RFF sous le sigle Etudes Maxi Perfo, où nous envisageons de faire circuler des trains très longs et très lourds, allant jusqu'à 1500 m, peut-être dépassant 5000 t, des trains freinés électriquement, à commande électrique, de manière à avoir une réponse instantanée. Nous imaginons de donner aux conducteurs des informations en temps réel pour savoir ce qui se passe devant, derrière, à droite, à gauche et éviter des arrêts intempestifs en ligne, qui sont sources d'incidents en cascade, Monsieur Genestier vous en parlera tout à l'heure. Cette idée est en train de prendre corps et nous envisageons de la proposer aux pouvoirs publics, de réaliser un démonstrateur sur l'axe Paris-Le Havre, qui pourrait probablement être mis en service entre 2013, 2015 et au-delà.

Ceci change complètement la donne. En particulier, nous pouvons envisager des trains de fret qui sont suffisamment puissants, avec suffisamment d'adhérence, pour pouvoir tirer ces trains très lourds et surtout s'insérer correctement dans des graphiques très marqués par les circulations voyageurs. Nous pouvons avoir des trains de fret roulant finalement avec une vitesse commerciale supérieure aux TER que vous connaissez bien.

Nous sommes persuadés que cela arrivera bien avant l'ouverture du POCL. Par ailleurs, le marché existe, nous l'avons évoqué à l'instant, c'est le marché des autoroutes ferroviaires. L'exemple de l'autoroute ferroviaire alpine montre que la technique fonctionne bien. L'expérience de Lorry Rail entre Perpignan et Bettembourg montre que nous pouvons obtenir l'équilibre financier de ces exploitations, même dans les conditions médiocres d'exploitation

actuelle. Alors, avec des exploitations plus performantes, où les gains de productivité que nous pouvons obtenir sont certainement supérieurs à 50 %, nous pouvons imaginer beaucoup d'autres projets. Actuellement, nous étudions des projets au départ de Saint-Nazaire, au départ de Marseille, au départ de Dourges, au départ de Londres... Nous avons énormément de projets sous la main.

Qu'est-ce que cela peut avoir comme importance ? En 2003, quand nous avons commencé à parler d'autoroute ferroviaire, le président Gallois avait dit : « Sur les grands axes, comme l'axe Nord-Sud par exemple, nous pourrions imaginer 30 allers-retours de trains d'autoroute ferroviaire par jour ». 30 allers-retours, avec des trains de 1500 m, cela représenterait un trafic annuel de l'ordre de 12 à 15 milliards de tonnes/km, c'est-à-dire la moitié, presque, du trafic du fret d'aujourd'hui. C'est vous dire que cet enjeu est très important.

Dans ce contexte, comment se situe le POCL ? Le POCL, cela vient d'être dit, se situe entre la région Rhône-Alpes, qui est un carrefour magnifique, et la région Île-de-France, un autre carrefour qui n'est pas moindre, avec ses débouchés sur tous les ports maritimes de Saint-Nazaire, Le Havre, Dunkerque, la Bretagne et tout son potentiel agricole, l'Europe du Nord, la Grande-Bretagne, etc. Donc, le POCL peut servir, et il est évident que nous aurons besoin de nous servir de toutes les infrastructures ferroviaires qui seront disponibles. Alors, comment ? Je ne veux pas tirer de plans sur la comète avec 15 ans d'intervalle. Je n'en sais rien, comment cela se passera, mais je suis sûr que le POCL servira.

En conclusion, je voudrais dire qu'il y a beaucoup de matière grise à mettre sur ce rapport entre le fret et les lignes à grande vitesse et que, pour sa part, le Cercle pour l'Optimodalité en Europe est bien décidé à apporter sa pierre à la construction de l'édifice.

Claude LEROI : Merci beaucoup, Monsieur le Président. Cet exposé a comme intérêt majeur de bien remettre en perspective le projet, de nous donner un certain nombre de précisions techniques et Philippe Essig a parlé du fret express, ce qui me donne une transition tout à fait trouvée pour laisser la parole à Salvatore Axlaimo, Vice-président d'Euro Carex, Président de Lyon Carex, mais qui est, je précise également, un professionnel du transport de marchandises.

Salvatore ALAIMO, Vice-président d'Euro Carex : Bonjour à tous. Je vais commencer par rappeler la définition du concept Carex, mais je parlerai plutôt d'Euro Carex, dans le monde actuel et dans le concept qui est celui d'Euro Carex. Comme son nom l'indique, nous sommes déjà sur un projet européen, Euro, pour Europe, Carex, pour Cargo Rail Express. Quelle est la définition de ce projet, que je considère être comme un concept nouveau de transport express de marchandises ? Nous sommes donc bien sur un mode de transport fret.

Il s'agit de la mise en place d'un service européen ferroviaire à grande vitesse, connecté au pôle aéroportuaire et logistique en Europe, grâce, et c'est un élément extrêmement novateur et très particulier du projet Carex, au réseau de LGV existantes ou à venir, en France et en Europe. Cela veut dire par conséquent, et j'essaierai de le développer un peu plus tard, qu'il s'agit d'un projet ferroviaire économique dans son déploiement et qui ne nécessite pas l'installation d'un réseau ferroviaire attitré et privé. Donc, nous sommes sur un réseau existant.

La première phase du réseau concerne cinq premières plateformes européennes, Roissy, Lyon Saint-Exupéry, Liège, Amsterdam, Londres et, en discussion et nous espérons que nous arriverons définitivement à la joindre au projet, Francfort, première base allemande sur ce projet.

Quel est l'historique rapide de Carex ? Le projet est né sous l'impulsion de Roissy, avec la création de Roissy Carex en 2006. En 2007, nous avons la création de Londres, London Carex. 2007 également, inscription au Grenelle de l'environnement, ce qui démontre que ce projet, qui s'inscrit dans le cadre de la politique de développement durable, a été reconnu au niveau du Grenelle, et, également en 2007, lancement du dialogue compétitif pour pouvoir créer, puisqu'il s'agit de créer, le matériel roulant, puisqu'on ne peut pas utiliser les motrices et wagons existants pour les passagers. 2008, Liège se joint au groupement, Lyon également, Schiphol, donc Amsterdam, et, 2008, lancement des études techniques dans les différents Rail Ports pour les différents raccordements, puisque, même si nous partons sur la base de lignes existantes, il faut quand même pouvoir raccorder des gares nouvelles à ces lignes ferroviaires.

2009, constitution d'Euro Carex, Euro Carex étant le mouvement européen qui regroupe toutes les organisations nationales. Donc, poursuite de l'étude des sillons, j'en parlerai en conclusion, qui est un élément extrêmement important pour la suite du projet, et inscription du projet Carex dans l'engagement national du fret ferroviaire, avec une enveloppe qui aujourd'hui est réservée au projet, de 170 millions d'euros, spécifiquement pour la construction des gares et des sillons pour Roissy et Lyon Saint-Exupéry.

2010, création du consortium ferroviaire qui va être chargé de faire rouler ces trains entre les différentes plateformes aéroportuaires. Nous retrouvons la SNCF et Euro Port, qui est une filiale d'Euro Tunnel, la SNCB se tenant aux portes de ce consortium et prête à rentrer. 2010, fin du dialogue compétitif pour pouvoir lancer un cahier des charges.

Pourquoi ce projet Carex et qu'est-ce qui motive la création de Carex ? Premièrement, c'est le développement du fret Express un peu partout en Europe. Tout le monde aujourd'hui a la volonté de recevoir son colis, son paquet, du jour au lendemain et, aujourd'hui, nous voyons passer ces colis, ces paquets, soit dans les avions, soit sur la route. Donc, il s'agit d'être une alternative aux modes de transport routier ou aérien par le fer, tout en respectant des délais extrêmement courts, avec la raréfaction des créneaux aériens de nuit, qui sont de plus en plus rares. Francfort a eu son annulation de vol de nuit ces dernières semaines et ce mouvement ne fera que s'amplifier dans les prochaines années.

Pour parler de la route, plus particulièrement la limitation de la vitesse des poids lourds qui modifie, toujours dans l'express, les plans de transport des différents expressistes. L'évolution du prix de l'énergie et du pétrole, en particulier, augmente le prix du transport routier et du transport aérien.

Donc, il s'agit d'un développement de réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse, qui donne l'opportunité d'envisager des complémentarités entre l'avion, le camion et le train, grâce au report modal. Donc, il ne s'agit pas de mettre en opposition un mode par rapport à un autre, mais de les faire vivre ensemble par rapport aux qualités et aux contraintes des uns et des autres qui n'existent pas aujourd'hui. En cela, Carex est un projet extrêmement novateur.

Au niveau de l'organisation, je vous ai dit que cinq entités Carex existaient aujourd'hui, mais existe également, en parallèle de ces cinq entités Carex, un groupement européen de chargeurs, qu'on appelle un GEC, constitué par les plus grands acteurs du fret aérien, qui sont co-fondateurs également de Carex et qui sont là pour faire avancer le projet, qui travaillent de façon autonome mais restent liés à Euro Carex. Ce seront demain les premiers clients du service Carex, ce sont ces sociétés qui utiliseront le service Carex. Nous parlons de gens comme Fedex, d'Air France, de la Poste, de ces grands acteurs du transport express qui aujourd'hui sont intéressés par ce projet.

Les prochaines étapes sont la consolidation du business plan, puisqu'il s'agit d'avoir une viabilité économique avant de lancer ce projet, finaliser les études techniques, les études d'impact environnemental, parce qu'il faut quand même pouvoir discuter de ces impacts qui sont extrêmement importants, la finalisation des sillons et l'engagement formel des principaux clients.

Au niveau de l'état d'avancement actuel, Lyon Carex, cette fois-ci, sera implanté sur l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, au Sud de l'aéroport. Un potentiel de flux de marchandises a déjà été réalisé, qui démontre qu'aujourd'hui, 50 % de la capacité est déjà remplie par les principaux clients.

Pour revenir, par rapport au sujet du jour et à la liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon, en quoi Carex est-il intéressé par cette ligne, alors que nous sommes sur une ligne passagers ? Tout simplement parce que la grosse problématique aujourd'hui de Carex est de dégager des sillons, sillons qui sont extrêmement rares dans la liaison Roissy-Lyon et que, par conséquent, cette nouvelle ligne entre Paris-Orléans-Clermont-Lyon devrait dégager des sillons au profit du réseau fret express via Carex. C'est en cela que le projet est extrêmement intéressant pour Carex.

Claude LEROI : Merci. Puisque nous avons donné la parole à un opérateur de transport, nous allons prendre le peloton de tête et je vais demander à Jean-Michel Genestier, qui est directeur général adjoint de SNCF Géodis, donc à la fois opérateur, concepteur, logisticien, multimodal, et je ne sais pas ce que je vais pouvoir trouver d'autre encore, je vais donc lui demander de nous apporter le témoignage de SNCF Géodis, d'un opérateur.

Jean-Michel GENESTIER, directeur général adjoint de SNCF Géodis : Merci, Président, de me laisser la parole et merci de cette invitation, parce que je pense que, dans un débat comme celui-ci, il faut que les opérateurs puissent s'exprimer et disent quels sont les avantages et peut-être certains inconvénients liés à de telles novations.

Comme vous le rappeliez, nous avons la particularité, au sein de SNCF Géodis, de relier les opérateurs ferroviaires, avec Fret SNCF et ses filiales. Nous sommes également le premier routier de France et nous sommes également le premier messenger de France. Jean Depraeter le sait bien, puisqu'il a été responsable de cette entité et l'a développée pendant de nombreuses années, avec grande réussite.

Si je dis cela, c'est qu'il y a un lien très direct avec POCL. Il faut rappeler également que le transport de marchandises et la logistique sont liés au marché. Lorsque nous devons construire des infrastructures, lorsque nous devons mettre en place des éléments que le directeur de la DREAL a pu désigner tout à l'heure, effectivement, ils sont structurants mais, derrière, il faut qu'il puisse y avoir un marché. Il est important que ces infrastructures puissent se mettre en place à partir d'un marché.

Puis, nous avons tous constaté communément que les moyens commencent à manquer. Comme la politique, c'est d'abord l'art des moyens, il faut pouvoir mettre en place la politique qui convient au développement pour que les infrastructures puissent servir. Nous avons souhaité mettre en place, il y a maintenant un peu plus de deux ans, un schéma directeur, à la SNCF, que nous avons appelé schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises, qui a eu pour objectif communément avec l'État, qui est notre actionnaire, de poser les bases de plusieurs actions.

Parmi ces actions, il fallait revoir l'ensemble de l'organisation de Fret SNCF, qui est en cours aujourd'hui, toujours, à travers ces trains massifs, à travers ce que nous appelions le wagon isolé, qui s'appelle aujourd'hui le multilots-multiclients – je ne préciserai pas les choses, mais

je pourrais vous les préciser s'il y avait des questions –, puis également les autoroutes ferroviaires, cela a été bien indiqué par le Président Essig. Les autoroutes ferroviaires concernent d'ailleurs précisément la région lyonnaise puisqu'aujourd'hui, entre Aiton et Orbassano, nous avons 175 km, avec une quarantaine de milliers de remorques, puisque les autoroutes ferroviaires, cela veut dire que nous faisons monter concrètement des camions sur des trains, qui assurent le transit entre la France et l'Italie. Puis, nous avons cette grande autoroute ferroviaire entre Bettembourg, au Luxembourg, et Le Boulou, à côté de Perpignan, qui fait 1 050 km et qui a vu croître considérablement le nombre de ses flux. En 2009, nous sommes passés de 17 000 remorques, à 33 000 remorques en 2010 et nous tangenterons, à la fin 2011, les 50 000 remorques, avec de grandes difficultés, car comme vous le savez, le réseau est en pleins travaux, nous l'avons vu le week-end dernier. L'actualité du week-end dernier a fait que nous avons mis en avant le besoin de rénovation de ce réseau.

Comme le précisait le Président Essig et suite aux propos du Président Gallois, nous pourrions faire la moitié de ce que fait le fret aujourd'hui. Oui, si et seulement si nous pouvons avoir les sillons qui correspondent. Aujourd'hui, 50 000 remorques, c'est beaucoup, mais au regard de ce qui transite par la France en termes de route, c'est relativement faible. Notre objectif est donc de pousser à cela et de pouvoir répondre à l'appel d'offres de l'État. Vous allez me dire : « Nous nous éloignons un peu de la région », mais cela concerne POCL, avec le projet d'autoroute ferroviaire atlantique, et cela concerne notamment la partie qui relie Paris à Orléans, puisque l'autoroute ferroviaire atlantique doit relier, d'ici à 2014, aujourd'hui nous sommes sur ces chiffre-là, si l'État confirme l'engagement des sommes qui doivent abonder ce projet, nous devons relier Dourges, la plateforme lilloise, à Paris et la frontière franco-espagnole du côté atlantique.

C'est vrai que le barreau entre Paris et Orléans peut être concerné. S'il y avait, dans le cadre de POCL, la mise à disposition de sillons complémentaires, cela nous permettrait probablement de donner un peu plus de lisibilité à ce projet.

Un autre projet, qui n'est pas dans l'engagement national pour le fret ferroviaire mais qui fait partie de nos objectifs, est de relier le Nord de la France, l'Île-de-France et la région lyonnaise, avec la relation avec l'Italie qui, aujourd'hui, dans nos projets, passe par la région de Dijon. Elle ne passe pas par les lignes opérées entre Paris et Clermont mais, si RFF ne mettait pas à disposition suffisamment de sillons, elle nous permettrait de nous repositionner sur une partie de la liaison entre Paris, Orléans, Clermont et Lyon. Ce sont donc quand même des éléments importants qu'il faut prendre en compte, qui permettraient de nous faciliter la tâche et de faciliter la vie du ferroviaire.

Sur ces autoroutes ferroviaires, rappelons que nous avons fêté le premier milliard de tonnes kilomètres dans l'année réalisé par les deux autoroutes ferroviaires Aiton-Orbassano et Bettembourg-Luxembourg. 1 milliard de tonnes kilomètres, alors que la SNCF, Fret SNCF et ses filiales opèrent 25 milliards de tonnes kilomètres. Donc, cela commence à compter. Cela veut dire que les projets du Président Essig sont en train de se mettre en place. Nous les réalisons et nous espérons pouvoir, peut-être après 2015 – parce qu'il y a quand même l'épisode des travaux indispensables sur le réseau qui s'opéreront jusqu'en 2015-2016 – aller beaucoup plus vite. Donc, les autoroutes ferroviaires sont un élément important.

Le deuxième élément est le transport combiné. Nous avons des opérateurs maritimes et terrestres, nous allons chercher les caisses dans les ports, qui sont des points de massification importants. Rappelons que les ports, les transports maritimes, c'est 96 % du transport de marchandises dans le monde. Donc, la partie terrestre est relativement faible, mais c'est là que nous devons aller chercher les marchandises. Nous allons les chercher aujourd'hui au Havre et à Marseille, avec peut-être moins de réussite à Marseille, mais nous espérons que l'avenir nous permettra de réussir avec plus de pertinence.

Si nous revenons, au-delà des autoroutes ferroviaires et du combiné, à des sujets plus classiques de transport ferroviaire de marchandises, nous pouvons dire que nous avons un grand intérêt sur l'axe Paris-Orléans, peut-être moins important sur l'autre partie un peu plus basse, mais nous avons quand même des flux non négligeables en termes de sidérurgie, de produits de carrière et lorsque nous regardons la partie Clermont-Ferrand-Lyon, nous sommes sur des produits qui sont des eaux minérales et qui sont essentiellement des hydrocarbures mais qui, aujourd'hui, ne prennent pas la totalité, loin de là, des sillons qui pourraient être disponibles ou en tout cas qui sont disponibles ici par RFF. Donc, nous avons de la marge, si notre pays se réindustrialisait, s'il y avait des productions plus importantes, nous reviendrions sur ce type de sujet. Rappelons que la pertinence du transport ferroviaire de marchandises, ce sont des produits lourds, des produits que nous devons transporter plutôt sur de longues distances et de façon régulière. Ne nous comparons pas à nos amis allemands, qui ont encore une industrie, sont connectés à des ports bien plus importants et qui font tourner les marchandises sur un territoire relativement restreint.

Voilà donc ce que je pouvais dire sur ces éléments, sans évoquer trop, puisque cela a déjà été évoqué par le Président de Carex Lyon, le sujet de ce qu'on appelle le transport ferroviaire à grande vitesse, sujet sur lequel nous travaillons. Nous avons travaillé seuls dans un premier temps et ensuite avec Carex, qui avait lancé cette idée. Nous sommes en train de travailler sur une étude pour voir quelle est la réalité du marché. Le marché, comme le rappelait le Président de Carex Lyon, est basé surtout sur de l'express monde qui arrive principalement sur le hub de Roissy et repart aujourd'hui soit sur de la très courte distance par des camions, soit sur de la moyenne distance par des avions. Compte tenu des évolutions du monde aéroportuaire et des difficultés à pouvoir faire circuler des avions la nuit, le projet Carex a un grand avenir. Regardons que ce projet va nécessiter de grands investissements, en termes de plateformes, en termes de chaudrons, c'est-à-dire en termes de moules pour ces futurs TGV.

Je vais m'arrêter en vous disant que nous avons cette expérience sur ce sujet puisque nous avons les TGV postaux qui font Paris-Mâcon et Paris-Cavaillon, qui servent correctement la Poste et qui j'espère, dans le futur, nous permettront de bien servir les projets de Carex. Je reste à la disposition de tout le monde pour répondre aux questions.

Claude LEROI : Merci, nous y viendrons. Cela ne va pas être très commode parce que vous avez présenté Jean Depraeter comme étant un collaborateur émérite du groupe Géodis, mais ce n'est pas à ce titre que Jean Depraeter est là ce soir. Il est Président de la Commission Transports du Conseil Economique et Social de la région Île-de-France et il est également Président de ce que nous appelons le Gatmarif, le groupement des organisations professionnelles du transport en Île-de-France. Monsieur le Président, je vous passe la parole.

Jean DEPRAETER, CESR Ile-de-France : Merci, bonsoir à tous. J'essaierai de rattraper le temps de parole de mon ami Jean-Michel et de rester à six minutes maximum, pour montrer que dans ce groupe, nous savons être solidaires.

Avant de répondre à la question posée, qui est celle de ce que nous pouvons attendre pour le fret du projet POCL et sur les adaptations éventuelles nécessaires, je pense qu'il est utile de rappeler quels sont les grands principes du CESR Île-de-France, à propos du transport de marchandises, car ils conduisent aux positions qu'il peut prendre sur les projets fret.

Sur un plan général, le CESR Île-de-France est fondamentalement favorable aux dispositions ou aux projets de nature à réduire la dépendance à la route pour le fret. Pour atteindre cet objectif, il estime que les conditions d'acheminement et de traitement du fret ferroviaire doivent être améliorées par le développement d'une offre compétitive. Ce développement passe notamment, à ses yeux, par une amélioration des conditions de circulation des trains

de fret, mais aussi par le maintien et le développement de sites logistiques multimodaux dans les zones denses que sont les régions Rhône-Alpes ou Île-de-France, sites logistiques qui sont menacés par la pression foncière. Ces sites doivent aussi bénéficier d'un accès routier de qualité, car un transport ferroviaire, comme un transport fluvial d'ailleurs, est précédé ou suivi dans 98 % des cas par un acheminement routier.

C'est la raison pour laquelle il demande constamment que ce point, qui est trop souvent négligé, fasse l'objet d'une attention particulière et qu'un effort conséquent soit apporté sur les bases logistiques ferroviaires, car ainsi, un bon acheminement est une condition nécessaire, elle n'est pas suffisante.

Le CESR a également à maintes reprises rappelé son soutien au développement des autoroutes ferroviaires, notamment sur l'arc atlantique. Il considère en effet que l'autoroute ferroviaire est l'une des solutions les plus prometteuses d'un transfert sur de longues distances du mode routier vers le mode ferroviaire, grâce à sa souplesse et sa compétitivité économique. Le même soutien a été apporté régulièrement au projet de TGV fret, dont le projet Carex est emblématique, projet qui lui paraît de nature à favoriser la création à Roissy Charles-de-Gaulle d'un pôle multimodal autour de l'activité fret qu'il appelle de ses vœux.

Compte tenu de ce qui précède, le CESR Île-de-France note donc avec une grande satisfaction que le projet POCL ouvre des possibilités nouvelles de sillons. Néanmoins, il souhaite que ces capacités supplémentaires dégagées sur le réseau classique par le projet soient précisées par le maître d'ouvrage et quantifiées. Combien de sillons de qualité en termes de rapidité et de robustesse seront concernés et dans quelles tranches horaires ? Cette dernière question n'est pas neutre. Si les marchandises ne votent pas, cela a été dit tout à l'heure, comme les voyageurs, elles ont leurs préférences liées aux contraintes économiques et de qualité de service.

Nous avons noté que ce bénéfice de sillons supplémentaires serait particulièrement sensible sur la ligne classique Paris-Orléans qui, le maître d'ouvrage l'a rappelé, fait partie du réseau orienté fret. Ici aussi, il nous semble nécessaire que des engagements soient pris sur les qualités et les horaires, ainsi que sur les quantités. Ceci nous semble particulièrement important sur ce parcours, puisqu'il est évident que le succès de la future autoroute ferroviaire atlantique est conditionné par le développement d'un corridor atlantique européen compétitif passant par cet axe.

Au sujet du projet Carex, comme je l'ai indiqué au début de mon propos, le CESR Île-de-France lui est favorable et il relève donc avec satisfaction que la ligne à grande vitesse POCL pourra accueillir du fret express à grande vitesse, condition nécessaire, nous semble-t-il, à la création d'un tel projet. Ici aussi, pour éviter de se bercer d'illusions ou de voir des espoirs déçus, le CESR pense qu'il faut rapidement donner une indication sur les heures de circulation possible, le jour, la nuit. Une récente étude a montré que les frets aériens de nuit représentent le socle indispensable du projet Carex, donc cette question d'horaire n'est peut-être pas aussi anodine qu'il y paraît. Sans vouloir être grossier, une indication sur les coûts d'exploitation pour les futurs utilisateurs, pour s'assurer de sa faisabilité économique, semble nécessaire au CESR.

En conclusion, le CESR Île-de-France considère que le projet POCL peut apporter et apporte des perspectives positives pour le fret ferroviaire et pour le développement des autoroutes ferroviaires ou Carex, à condition que les sillons dégagés soient en nombre suffisant, avec des horaires adaptés et à des conditions économiques supportables. Deuxièmement, que des sites multimodaux soient maintenus et développés dans les régions Île-de-France et Rhône-Alpes. Qu'enfin, les bonnes intentions d'affectation des sillons dégagés par le projet POCL ne soient pas balayées par une politique qui consiste, d'un côté, à affirmer la volonté de développer

l'offre du fret ferroviaire et, de l'autre, à donner systématiquement la priorité à l'offre voyageurs. Voilà ce que le CESR Île-de-France pense sur ce sujet.

Claude LEROI : Merci. Je m'aperçois que le CESR continue à bien travailler en matière de transport, ce qui me donne quelques raisons de me réjouir. Je voudrais maintenant passer la parole au régional de l'étape, c'est-à-dire à Philippe Grillot, le nouveau Président de la Chambre de Commerce de Lyon. Je rappelle également que Philippe Grillot est un professionnel du transport de marchandises et qu'il a été pendant quelques années à la tête de l'une des très grandes fédérations du transport et de la logistique.

Philippe GRILLOT, Président de la Chambre de Commerce de Lyon : Merci, Président. Ce n'est pas à ce titre que je parlerai aujourd'hui, parce que tout a été dit sur le fret ferroviaire, cette belle aventure à laquelle nous sommes confrontés depuis quelques décennies maintenant. Belle aventure, parce qu'effectivement, nous parlons beaucoup de report modal, nous parlons beaucoup de multimodalité, d'intermodalité, de report du fret de la route vers d'autres modes alternatifs plus doux, conformes au Grenelle de l'environnement. Nous avons tous vécu cela, les uns et les autres, autour de cette table, et vous l'avez tous vécu, Mesdames et Messieurs, en suivant l'actualité du fret ferroviaire national et international.

Cette aventure a un peu de mal à décoller et à s'exprimer correctement, pour des raisons évidentes. Nous avons pointé du doigt un certain nombre de sujets tout à l'heure, notamment l'utilisation des sillons. Les sillons sont au fret ferroviaire ce que les redevances sont au fret aérien et nous avons les mêmes problématiques, finalement, lorsque nous parlons de nos transports de marchandises par le fer et de nos transports de voyageurs et de marchandises par air.

Nous pouvons imaginer, et c'est la bonne nouvelle, que cette nouvelle opération et ce nouveau tracé, cette nouvelle ligne à grande vitesse, va relier entre elles 13 villes sur un itinéraire entre Paris et Lyon. Ce qui fait que ces trains de grande vitesse vont libérer un certain nombre de voies et sillons sur les lignes traditionnelles actuelles. Donc, deux conditions nécessaires pour réussir notre objectif. La première est que ces lignes soient adéquates et aptes à supporter des convois de marchandises peut-être beaucoup plus lourds que les convois de voyageurs et, comme le disait Jean Depraetere tout à l'heure, que nos Conseils régionaux n'accaparent pas systématiquement les sillons disponibles au profit de voyageurs pour faire circuler des TER, mais laissent un peu de mou au transport de marchandises pour ce report modal dont nous avons bien besoin.

Je parlerai davantage, en ma qualité de Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, de tout ce qui touche à l'aménagement du territoire et à l'attractivité de nos territoires. Je rappellerai que la région Rhône-Alpes est la deuxième région économique de France, derrière l'Île-de-France, mais depuis peu, la première région économique de France, devant l'Île-de-France, et que la désindustrialisation de nos territoires ne doit pas être considérée comme une fatalité. Nous avons comme mission essentielle de redonner du dynamisme industriel à nos territoires, et notamment dans cette région rhônalpine qui nous est si chère. À partir de là, nous avons besoin d'infrastructures pour réaliser ces objectifs.

Nous pouvons voir un intérêt majeur à la construction de cette nouvelle ligne à grande vitesse, c'est qu'à l'instar de ce qui s'est passé avec l'inauguration du Strasbourg-Lyon, même si le réseau n'est pas tout à fait terminé, même si nous pouvons encore attendre de nos vœux la liaison Lyon-Turin, Rhône-Alpes Turin, France-Italie, nous pouvons imaginer que, grâce à toutes ces infrastructures qui vont venir, tel dans un goulot d'étranglement, abreuver et arroser notre région, nous allons enfin pouvoir constituer un réseau de transport ferroviaire digne de ce nom, à partir d'un contournement, le fameux CFAL Sud et Nord dont parlait le

directeur de la DREAL, pour faire en sorte que ce réseau soit définitivement prêt à recevoir les marchandises et les voyageurs, dont nous pouvons imaginer que leur nombre soit encore en développement pour les quelques décennies qui viennent.

Aménagement du territoire, cela veut dire également heures à disposition pour un certain nombre d'entreprises qui vont participer à la construction de ce réseau, cela veut dire respect de l'engagement que nous avons pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement de transférer une partie des marchandises, mais également des voyageurs, de la route vers d'autres modes alternatifs, cela veut dire utiliser les richesses de notre territoire ici, sur place, tant il est vrai que nous pouvons utiliser à la fois le fer, la route, l'air et l'eau, avec notre fleuve, mettre en valeur le port Édouard Herriot qui devrait devenir un port intérieur de dimension internationale, connecté qu'il est sur le port maritime de Marseille et, par la voie ferrée, sur d'autres ports, Le Havre, Barcelone. Nous avons donc vocation à développer ces opérations.

Attractivité du territoire, car si nous voulons effectivement respecter l'engagement qui est le nôtre de faire venir des entreprises du monde entier sur notre territoire rhônalpin, il faut bien qu'à un moment ou un autre, nous ayons les infrastructures nécessaires, nous ayons la possibilité de les accueillir dans des conditions qui soient très intéressantes.

Enfin, dernier sujet, pour ne pas dépasser les six minutes qui m'étaient imparties, c'est de parler également de l'aéroport de Saint-Exupéry. Nous avons parlé tout à l'heure, lorsque nous imaginons faire transiter des véhicules routiers de la plate-forme rhônalpine vers l'Italie, par le fameux futur tunnel historique – enfin, pas historique, puisque celui-ci permet déjà de faire transiter beaucoup de remorques routières, mais le futur tunnel que nous allons construire dans les quelques années qui viennent, souhaitons-le tous ardemment –, l'aéroport de Saint-Exupéry prendra toute sa dimension, puisque le centre de logistique le plus proche sera Grenay, tout à côté de Saint-Exupéry, et permettra donc de donner à cet aéroport une envergure internationale, qui n'a pas à l'heure actuelle. Nous ne racontons pas d'histoire, la région Rhône-Alpes est la huitième puissance économique d'Europe. Saint-Exupéry, son aéroport, n'est malheureusement que le 47^e aéroport européen. Si nous voulons respecter l'ensemble de ces accords, nous avons bien entendu intérêt à dimensionner notre logistique et notre réseau à la hauteur de nos espérances, et faire en sorte qu'utilisant ce POCL dont nous parlons aujourd'hui, nous puissions effectivement drainer d'autres opérations dans notre secteur géographique, en arrosant le Centre de la France qui, pour l'instant, ne l'est pas, et en donnant à cette région une dynamique encore beaucoup plus intéressante.

Claude LEROI : Merci beaucoup. Merci à vous six pour la clarté et la concision de vos exposés. Première étape, souhaitez-vous vous interpellier entre vous ? Avez-vous des questions à vous poser mutuellement, des remarques à formuler ? (Non). Le maître d'ouvrage souhaitait-il dire quelque chose ou passons-nous directement la parole à l'auditoire ?

Thomas ALLARY : Juste un petit mot en réaction à tout ce que j'ai entendu, pour bien dire que nous avons noté l'exigence de sillons de qualité, avec l'importance des tranches horaires, qui pourraient être dégagés pour le fret. Nous en sommes conscients. Par contre, sur le projet POCL, c'est quelque chose que nous ne savons pas du tout déterminer aujourd'hui.

Pour donner un ordre d'idée quand même, sur la ligne Paris-Orléans, en termes uniquement de capacité, globalement, nous estimons à 45 sillons le nombre de signaux quotidiens qui pourraient être dégagés et, sur Paris-Clermont, une quinzaine de sillons. Ce sont les ordres de grandeur que nous savons donner à ce stade du dossier.

Je notais, vis-à-vis du fret express, la nécessité des liens avec les aéroports. J'ai peut-être oublié de préciser que POCL en Île-de-France serait évidemment relié au réseau

d'interconnexion et donc à Roissy, et que l'arrivée de POCL en région lyonnaise se ferait au Nord de Montanet, là où nous avons l'embranchement entre la ligne qui va dans le centre de Lyon et la ligne qui va à Saint-Exupéry. Autrement dit, là aussi, possibilité pour un TGV d'aller à Saint-Exupéry.

Claude LEROI : Merci. Je crois que le moment est venu, nous avons 35 minutes pour vous écouter, pour écouter les questions que vous allez poser et les transmettre à nos orateurs. Nous ouvrons donc le débat. Si vous êtes gentils, tous et toutes, quand vous prenez la parole, merci de bien vouloir vous présenter. Comme les débats sont enregistrés et que vous les retrouverez sur le site, nous souhaitons ne pas mettre de points d'interrogation. Vous avez un temps limité, la moitié des orateurs, trois minutes.

Bertrand SALVAT, secrétaire général ALTRO : Je vais raccourcir mon propos, puisque je dirais 100 fois « oui » à ce qu'a dit le président Philippe Essig. Il ne faut pas insulter l'avenir. Des concepts autrefois antinomiques, c'est-à-dire LGV et fret, sont aujourd'hui battus en brèche et nous nous apercevons que les lignes nouvelles, maintenant, sont à vocation plutôt mixte. Par conséquent, dans la conception du projet POCL, il faut prendre garde à ce que l'infrastructure ne présente pas ultérieurement des obstacles infranchissables. Il y aura des progrès, avec la motorisation répartie, y compris pour le fret, mais il est évident qu'il ne faudra pas non plus pousser les choses trop loin, en ce qui concerne les rampes.

Il existe déjà du TGV fret, le TGV de la Poste, nous venons de le dire, mais il peut y en avoir un très rapide, c'est le TGV pour les produits à haute valeur ajoutée. Par conséquent, là aussi, il y a une piste qui, à notre sens, n'a pas toujours eu la priorité d'examen que nous aurions souhaitée. Je crois qu'il faut distinguer, entre le fret express et rapide, le ferroutage, qui par lui-même est déjà beaucoup plus lourd, et le transport combiné. Je crois que cette distinction doit être opérée. Je dirais que pour les lignes dédiées au fret, il ne faut pas tomber dans le même excès que les lignes LGV dédiées uniquement aux voyageurs. Je pense que là aussi, les lignes dédiées au fret doivent laisser la marge à une autre exploitation, mineure, mais tout de même possible.

Enfin, je reviens au projet POCL. Des sillons sont libérés et, par conséquent, ils sont louables par RFF. Je n'en connais pas le tarif, parce que c'est extrêmement compliqué à suivre, mais, Monsieur Allary, vous, vous le connaissez. Par conséquent, je vous demanderai, au nom de notre association, que vous évaluiez pour chacun des tracés le nombre de kilomètres qui sont libérés sur le réseau historique et, par conséquent, les revenus afférents au prorata de la distance libérée que chacun des tracés peut offrir. C'est-à-dire que ces chiffres devront figurer dans vos tableaux de ratio, au titre de la valeur ajoutée.

Claude LEROI : Merci beaucoup. Je pense que nous allons grouper deux ou trois interventions.

Marie-Hélène RIAMON, Conseillère régionale Rhône-Alpes : Je suis élue référente pour la LGV POCL et première adjointe au maire de Roanne.

Claude LEROI : Excusez-moi, je n'ai pas salué les élus en début de réunion, je suis vraiment très mal élevé.

Marie-Hélène RIAMON : Il n'y a pas de souci, Président. Quelques réflexions du Conseil régional Rhône-Alpes, autour de cette audition liée au fret.

Depuis 2004, le Conseil régional Rhône-Alpes se préoccupe particulièrement de la question du transport de marchandises et, le président Grillot l'a rappelé, c'est un enjeu de

développement économique, mais aussi d'aménagement du territoire, pour notre région. C'est la compétence de l'État que d'organiser le transport ferroviaire de marchandises, mais nous avons souhaité, et nous maintenons cette position, accompagner un certain nombre de projets de développement, en particulier, comme dans d'autres régions, les plateformes multimodales, et nous avons aujourd'hui contribué à la réalisation d'un certain nombre d'équipements, y compris des embranchements ferroviaires, pour des entreprises, comme dans le port Édouard Herriot, aussi, un certain nombre d'équipements, puis dans les zones industrialo-portuaires de Salaize, nous sommes évidemment très impliqués.

Ceci pour souligner que, pour nous, cette question du transport de marchandises, nous, la première région industrielle de France, et j'avoue que j'ai un peu sursauté, peut-être Monsieur Ledenvic aussi, quand j'ai entendu l'un de vos interlocuteurs dire qu'en Allemagne, il y avait encore de l'industrie et plus ici. Je me permets de souligner qu'en Rhône-Alpes, il y a encore aussi de l'industrie. Etant élue d'un département très industriel, j'y suis particulièrement attachée.

Donc, nous sommes évidemment partie prenante de cette réflexion et des aménagements qui permettent le transport ferroviaire de marchandises, une alternative au transport routier de notre point de vue.

Ensuite, le transport de marchandises, aujourd'hui et probablement dans l'avenir, même en écoutant avec beaucoup d'attention ce que vous avez développé, se fera, se fait déjà, sur des lignes où il y a du transport de voyageurs. Nous avons, en tant qu'autorité organisatrice de transport de voyageurs, la responsabilité de faire en sorte que cette offre réponde à une forte demande de nos concitoyens, et nous le souhaitons aussi. Il n'est donc pas question pour nous d'opposer ces deux transports, mais plutôt de trouver des solutions pour qu'ils puissent trouver harmonieusement leur place.

J'en viens à quelques éléments de réflexion qui ne vont pas vous surprendre. Nous avons parlé ici, longuement, du CFAL, bien sûr, un équipement d'envergure indispensable. Néanmoins, dans la question qui nous préoccupe et qui nous intéresse dans POCL, qui est l'entrée de POCL dans le nœud ferroviaire lyonnais – je ne développe pas ici, tout le monde connaît le sujet et tout le monde sait aussi que, dans toutes les interventions, j'ai insisté sur cette question, y compris quand nous nous sommes retrouvés à Villefranche-sur-Saône –, il faut aussi tenir compte du fait que le CFAL ne résoudra la question que pour 5 %, en réalité, des trains qui aujourd'hui rentrent dans le nœud ferroviaire lyonnais. Donc, le CFAL soulage une petite part du flux, mais ne résout pas globalement le problème. Or nous, notre préoccupation, en tant que Conseil régional, est de faire en sorte que POCL permette de continuer de développer le transport de voyageurs et le transport de marchandises, en particulier au sein du nœud ferroviaire lyonnais. C'est le premier élément.

Ensuite, nous sommes intéressés aussi à ce qui se passe entre Clermont-Ferrand, Roanne, Lyon et Clermont-Ferrand, Roanne, Saint-Étienne, de sorte que là aussi, les éléments de dessertes qui sont associés à la LGV POCL, celle que nous souhaitons, évidemment la variante Roanne, qui est celle qui dessert le mieux les territoires, permettent aussi le transport de voyageurs. Dans ce contexte, il nous semble important que RFF complète son travail pour mieux préciser ces conditions de dessertes et l'harmonisation entre le transport de voyageurs, TER, LGV, et le transport de marchandises fret.

Claude LEROI : Merci beaucoup, Madame. Nous allons prendre une troisième question pour les regrouper.

Denis FUCHS, fonctionnaire, Lyon : Merci, bonsoir. Je voulais juste émettre une opinion sur le tracé du sillon, parce que le tracé Ouest-Sud, il m'aurait semblé peut-être

intéressant qu'au lieu de passer entre Roanne et Lyon, il passe entre Roanne et Saint-Étienne, puisque je crois qu'il existe une ligne TGV entre Saint-Étienne et Lyon. En France, nous privilégions tout le temps les grandes agglomérations et, en fait, la décentralisation n'est pas réelle, en France. Ce sont tout le temps les gros qui captent tous les financements, les grandes villes, les grandes structures. Je pense qu'il faudrait peut-être changer de vision des choses. Cela permettrait de désenclaver Saint-Étienne, qui est quand même un peu enclavée, en passant à l'Est de Roanne, sans forcément que le terminus soit à Lyon, avec une vision peut-être pour aller sur Toulouse, puisque le Centre de la France, le plateau central de la France vers Puy-en-Velay est très mal desservi. Il existe très peu de lignes de train, il y en a quelques-unes, mais très rares, c'est donc très mal desservi pour aller sur Toulouse et peut-être sur Bordeaux, Nîmes ou même l'Espagne. C'est donc une position sur le tracé que je voulais affirmer. Je vous donne mon avis, c'est tout.

Je voulais aussi demander s'il y aura un appel d'offres européen pour cette ligne de train. Je crois qu'une loi européenne stipule que les grands projets, les grands travaux, doivent faire l'objet d'un appel d'offres européen. A priori, cela ne me semble pas une mauvaise idée, et que cela se passe dans une certaine idée de transparence et d'honnêteté, puisque nous avons vu que certains marchés sont plus ou moins truqués et je pense que ce n'est pas donner une bonne image de la France, au niveau de l'Europe, que de truquer des marchés.

Je voulais dire aussi que j'ai une idée, pour le ferroutage, puisqu'il y a là des gens qui parlent de ferroutage. Je n'ai rien contre personne, à la limite, et le ferroutage peut être une idée d'avenir. Pour que les voyageurs en train ne soient pas gênés par les voies fret, nous pourrions peut-être faire quatre lignes au lieu de deux. Nous faisons bien cela sur les autoroutes, à la limite, pourquoi pas pour les trains, avec des lignes spéciales fret et des lignes spéciales voyageurs.

Aussi, pour finir, parce que je pense que je n'ai pas trop abusé du temps, actuellement, nous savons bien les conditions pour tout le monde, ce n'est pas que pour la France, il serait souhaitable que cela ne se fasse pas au détriment, au niveau du financement, des tarifications pour les voyageurs simples, qui ne sont pas des entreprises mais des petits voyageurs lambda, et que cela ne se fasse pas non plus au détriment des lignes régionales, des TER ou des Corail. En France, nous centralisons tout sur les grandes structures, les grandes villes, et les moyennes villes, les moyennes structures n'ont pas grand-chose. Je pense que ce n'est pas cela, la décentralisation.

Claude LEROI : Merci pour votre intervention, qui déborde peut-être un peu le problème du fret ferroviaire, mais enfin, nous en avons pris bonne note et, de toute façon, votre intervention figurera au compte rendu de la réunion. Nous avons déjà eu trois questions. Est-ce que l'un d'entre vous souhaite répondre ?

Philippe ESSIG : Je voudrais intervenir sur un sujet qui a été abordé par un certain nombre de mes collègues autour de cette table et qui me paraît très important dans les trois interventions qui ont été présentées par la salle. C'est le problème de la qualité du sillon fret. Je voudrais insister sur l'impact, l'importance du projet Maxi Perfo dont je vous ai parlé tout à l'heure, sur cette qualité de sillons. Aujourd'hui, les sillons de fret sont élaborés pour les trains aux performances les plus médiocres. De plus, le freinage de ces trains est très aléatoire, ce qui fait que sur le graphique, ils ont une trace bien plus importante que celle d'un train de voyageurs. Grande difficulté pour insérer des trains de fret dans des graphiques contraints par le trafic voyageurs et son cadencement.

Avec le projet Maxi Perfo, nous aurons des trains de fret beaucoup plus performants, beaucoup plus puissants et avec un freinage à réaction instantanée. Le principe que nous avons retenu dans Maxi Perfo, c'est que les sillons de fret auront les mêmes caractéristiques

que les sillons de TER, et même peut-être des caractéristiques meilleures. Comme ces trains pourront être beaucoup plus longs, ils devront avoir la même priorité que les trains de voyageurs. C'est une transformation radicale des conditions d'exploitation du fret ferroviaire. Je crois que cela répond à beaucoup de préoccupations qui ont été exprimées par Jean Depraetere, par le Président Grillot et par vous-mêmes.

Claude LEROI : Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Directeur, vous souhaitez prendre la parole.

Philippe LEDENEVIC : Un peu en réaction et pour préciser certains points. Comme ma présentation s'est focalisée sur le vu d'avion, je n'ai pas eu l'occasion de faire quelques points de zoom importants, notamment en écho à ce qui a été dit sur l'articulation fret et voyageurs.

Premièrement, et je parle sous le contrôle des gens de RFF qui sont présents, je pense que ce qui a été dit sur la possible mixité est une réalité, en règle générale. Le point que j'ai simplement oublié de mentionner, c'est que sur le nœud ferroviaire lyonnais, les travaux et les réflexions sur le nœud ferroviaire lyonnais, là où cela peut poser problème, portent sur les endroits très saturés. Il est important de le dire, parce qu'actuellement, là où cette mixité pose problème en termes d'efficacité globale du trafic ferroviaire, c'est sur la portion Saint-Fons-Grenay, et c'est un des sujets qui expliquent le nœud ferroviaire. Il faut le comprendre. C'est un enjeu très local, mais qui, en effet, sur l'ensemble du nœud, a potentiellement des impacts et notamment sur la circulation vers l'Est.

Je pense qu'il n'y a effectivement pas d'opposition dogmatique entre lignes fret et lignes voyageurs, cela a été très bien dit par de nombreuses personnes. Cela étant, à des endroits où il existe une forte saturation, le mélange des deux peut être problématique et la réponse est naturellement, vous l'avez compris, notamment le CFAL Sud et un certain nombre d'éléments que j'ai évoqués.

Deuxième sujet, et cela a été dit par un autre intervenant, je vous ai parlé des grands axes. Après, la question qui peut se poser est le prolongement ou la desserte plus localisée. Il est clair que dans des discussions ou réflexions sur les grandes infrastructures à l'échelle lyonnaise, parmi les questions auxquelles nous sommes vigilants, il y a aussi, par exemple, le maintien d'une desserte ferroviaire de qualité, par exemple vers Saint-Étienne ou vers tout le bassin d'emploi et le bassin économique de Saint-Étienne. Il y a aussi le fait de pouvoir continuer à relier ce bassin vers le fleuve, vers le Rhône, vers que ce soit le trafic fluvial ou, justement, les grands axes que j'ai indiqués là.

Il est clair que dans la réflexion globale par rapport à tout cela, il faut bien penser à tout ce qui est traversant, mais c'est vrai qu'il ne faut pas oublier qu'il existe aussi un certain nombre de fonctionnalités plus locales, qui servent à desservir des territoires économiques importants et de l'activité industrielle sur Rhône-Alpes. Très clairement, dans les réflexions régionales que nous avons eues sur les grandes infrastructures de transport de la région, nous voyons bien que nous avons intérêt à bien assurer la jonction entre l'Est et l'Ouest du Rhône, donc de la région. Nous dirons que le Sud de Lyon est absolument essentiel et crucial à l'avenir, notamment pour la question du trafic de fret, comme de voyageurs. Tels étaient les ajouts plus locaux que je voulais apporter.

Claude LEROI : Merci.

Salvatore ALAIMO : Il y a eu deux remarques, dans les interventions de tout à l'heure, que j'ai relevées et qui concernent directement le projet Carex, sur lesquelles je souhaiterais répondre. La première remarque concerne le fret à haute valeur ajoutée. Par définition, Carex est un mode de transport à haute valeur ajoutée. Premièrement, parce qu'on utilise le TGV

sur les lignes LGV et que le TGV voyageurs est un mode de transport plus cher que le ferroviaire classique. Il en va de même pour le transport de marchandises, donc nous sommes sur de la haute valeur ajoutée, sur les transports express, et nous sommes sur une niche. Qui dit niche, en règle générale, dit également haute valeur ajoutée et avec des capacités qui vont rester quand même limitées. J'entendais tout à l'heure un pourcentage de 5 % par rapport au CFAL. Sur Carex, nous sommes sur des quantités encore inférieures, puisqu'à l'horizon 2020-2025, nous sommes sur des objectifs de 450 à 500 tonnes/jour sur le service Carex. Donc, nous sommes là sur un développement de fret ferroviaire à très haute valeur ajoutée.

La deuxième remarque concerne le développement de plateformes multimodales. Pour le projet Carex, nous sommes sur une implantation qui sera sur l'aéroport, mais cela revient à créer une plateforme ou des plateformes, sur toutes les plateformes aéroportuaires qui sont embranchées LGV, qui sont uniques au monde. Uniques au monde, parce que ce seront les premières plateformes qui arriveront à regrouper au même endroit l'aérien – nous sommes sur un aéroport –, le ferroviaire et la route. Ce type d'implantation, ce type d'organisation n'existe nulle part ailleurs. Donc, nous sommes vraiment sur un projet extrêmement novateur.

Claude LEROI : Bien, merci, Président Axlaimo. Le maître d'ouvrage a-t-il des remarques particulières ?

Thomas ALLARY : J'en ai toujours quelques-unes. Je vais me borner à répondre aux questions qui ont été posées sur l'évaluation du nombre de kilomètres qui pourraient être libérés dans chaque scénario grâce à l'utilisation de la ligne nouvelle, au lieu des lignes existantes. C'est quelque chose que nous pouvons faire. Evaluer le revenu qui va avec, nous ne savons évidemment pas le faire du tout, nous ne connaissons pas du tout les barèmes à l'horizon 2025, et en particulier sur le fret.

J'ai noté la demande de la région de Rhône-Alpes pour bien identifier ce qui, sur Clermont-Lyon, serait possible, si le mélange trafic voyageurs et fret serait bien possible. Cela a d'ailleurs été dit par Jean-Michel Genestier tout à l'heure, nous n'avons absolument aucun souci, en termes de capacité aujourd'hui, sur ces sections et nous n'identifions pas de problème à l'horizon de POCL.

Dernier point, sur la qualité du sillon fret, pour améliorer toujours plus cette qualité, des mesures d'exploitation peuvent être prises ou des mesures technologiques, Monsieur Essig en parlait. C'est aussi tout l'intérêt du plan de rénovation du réseau dans lequel RFF est engagé aujourd'hui qui, en améliorant les performances des infrastructures, permettront aussi d'améliorer la qualité des sillons en général et du fret en particulier.

Claude LEROI : Merci. Je pense que nous pouvons reprendre quelques questions, s'il y en a.

Philippe LEDENVIC : Président, pourrions-nous rajouter quelque chose à ce que vient de dire Monsieur Allary sur la qualité des sillons ? Excusez-moi, Monsieur. En fait, la qualité des sillons est liée à des questions techniques, mais elle est aussi liée à la demande du marché. C'est-à-dire qu'un sillon de qualité, c'est un sillon qui répond à la demande des chargeurs. Aujourd'hui, le travail que nous faisons avec RFF démontre que RFF a mis en place un catalogue des sillons socles et ces sillons ne répondent qu'à 30 % du marché actuel qui est le nôtre, et nous avons à peine 80 % du marché, puisque nous sommes ouverts à la concurrence. Donc, il y a la partie technique, mais il y a aussi le marché. Je pense que c'est quand même vraiment fondamental. Excusez-moi, Monsieur.

Michel CANIAUX, Association Logistique TRansport Ouest (ALTRO) : Nous, ce que nous regardons, c'est qu'il y a effectivement le Lyon-Turin d'un côté, qui vient par l'Est. A l'Ouest, nous avons les ports de l'Atlantique, qui peuvent représenter un certain potentiel, si nous nous donnons la peine de vouloir les développer enfin. Puis, il y a aussi le trafic péninsule ibérique occidentale, qui peut converger sur Lyon. Tout cela me fait peur, surtout après ce que dit Monsieur Essig, disant que, sur une route roulante pouvant atteindre 10 à 12 milliards de TKT, je veux dire, cela fait un certain volume.

Je me pose la question, tout le monde sait qu'ALTRO fait la promotion d'un barreau Est-Ouest qui, effectivement, serait fret et voyageurs. Nous revenons donc tout naturellement au POCL, puisque nous voyons cela comme un tronc commun, alors, voyageurs, parce que nous sommes dans un problème voyageurs, mais nous pensons qu'à terme, nous voyons très bien que cela pourrait être un tronc commun fret et voyageurs pour aller plus loin. Alors je sais qu'il faut qu'il y ait des capacités, il faut voir dans quelle mesure.

Ce qui m'intéresse aussi, en plus du fret express, c'est le trafic des containers. Nous savons aussi très bien que ce sont des containers qui vont servir, nous allons pouvoir tout mettre dans un container, nous mettons déjà du bois, des voitures. C'est aussi ce trafic qui doit pouvoir passer. Donc, aujourd'hui, dans POCL, nous savons très bien que sur les derniers 100 ou 200 km, il y aura des réserves de capacités importantes, puisqu'une fois que les trains de voyageurs se seront égayés, qui vers Clermont, qui vers Châteauroux, qui vers Orléans ou Blois, nous savons que sur les 100 ou 200 derniers kilomètres, suivant le scénario, il n'y aura que 140 sillons d'utilisés, donc il en restera à peu près une centaine. Que pouvons-nous faire, justement ? C'est vrai que sur le BEO, il y aura une partie voyageurs, mais aussi, au niveau fret, il serait intéressant de savoir les caractéristiques dans cette partie, puisque nous sommes limités pour le fret par les pentes. Ce qui m'intéresserait aussi, c'est de savoir les limites pour le trafic de containers. Jusqu'à quelle pente pouvons-nous aller, puisqu'encore une fois, c'est un trafic qui, pour nous, est essentiel ?

C'était donc pour voir si, dans cette perspective, nous pouvions avoir une réflexion ou alors reprendre votre proposition qui n'est pas du tout saugrenue, c'est-à-dire le fait de dire que la mixité peut aussi être un couloir partagé, avec des voies dédiées pour chaque mode, sachant que les pentes ne sont pas les mêmes et qu'il peut y avoir parfois des by-pass qui s'écartent du couloir principal.

Enfin, je pense que pour la grande région Rhône-Alpes, pour la grande métropole lyonnaise, à un moment, il faut penser à ces évacuations, d'autant plus que ce barreau Est-Ouest, allant vers Bordeaux et Nantes, pourrait être un itinéraire de délestage au niveau du sillon rhodanien. Nous savons qu'il y a eu un débat public en 2006 sur le sillon rhodanien et qu'il a été strictement recommandé de ne plus construire d'infrastructures supplémentaires. Or nous savons par exemple que sur la rive droite du Rhône, nous parlons de remettre des TER, déjà. Cette tentation existe. Donc, ce barreau Est-Ouest, dans sa composante fret, aurait vraiment une mission de désaturation de cet axe rhodanien, entre autres.

Nous savons qu'aujourd'hui, RFF va nous le dire mais je le dis avant, ce barreau Est-Ouest n'existe pas, puisque c'est une espèce de fuseau de 200 km de large complètement imbécile, puisque nous allons jusqu'à Laval et jusqu'à Niort de l'autre côté. Ce que nous voulons demander, c'est que nous allions de plus en plus vers préciser ce barreau Est-Ouest, pour avoir une vision globale, même si les échéances de réalisation peuvent être différentes.

Claude LEROI : Merci, Monsieur, nous allons vous répondre. Autre intervention ?

René MARCAND, habitant, Lyon : J'ai compris que l'intérêt principal en termes de sillons libérés se portait sur le tronçon Paris-Orléans, en termes d'impact de libération de

sillons dans les voies ferrées normales. A l'approche de Lyon, c'est un peu différent, nous avons le problème du relief. Je me posais une question, je ne sais pas si vous avez des éléments de réponse. Si nous imaginions une réalisation progressive de ce projet POCL, cela peut-il être intéressant, y compris pour le fret, et par quel tronçon pourrions-nous imaginer de commencer, en sachant qu'étant lyonnais, nous avons les soucis liés à la desserte de Lyon-Roanne-Clermont-Ferrand. Le fret peut également bénéficier des investissements réalisés sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand, sur Bourges et la Bourgogne et il manque un barreau pour bien desservir Saint-Étienne, avec la traversée des monts du Lyonnais qui pose un problème de coût.

Existe-t-il une hypothèse d'évolution progressive du projet, avec des ajustements en cours de route ? Nous ne sommes pas obligés de tout réaliser en une fois.

Claude LEROI : Merci. Nous allons prendre une troisième question.

Joël DUBOS, Vice-président Darly : Je suis également coordinateur de la CEDRUL, Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables sur la Région Urbaine de Lyon. Nous avons également plusieurs associations adhérentes à la FNAUT.

En venant ici, je me suis posé la question, quand j'ai vu le thème fret abordé dans le cadre d'une LGV POCL : sommes-nous bien dans le bon débat ? Parce qu'en fait, j'avais quand même en tête idée d'une LGV, notamment au lancement de la LGV POCL, nous étions sur une ligne à grande vitesse. Or, à moins que le maître d'ouvrage nous précise que ce n'est plus une ligne à grande vitesse, comme nous les concevions jusqu'à présent, et que c'est une ligne mixte voyageurs fret. Là, je m'étonnais, à moins que nous entendions par fret uniquement le fret à haute valeur ajoutée et des rames un peu spéciales, mais alors là, j'aimerais qu'on précise la part de marché que nous entendons prendre sur le fret global. Je souhaiterais déjà qu'on rappelle la part de marché du fret ferroviaire et la part de marché de ce fret à haute valeur ajoutée ? Parce que justifier le POCL en disant : nous allons faire du fret grâce à cet investissement, cela me semble quand même un peu osé.

À la FNAUT, et c'est pour cela que la question que je pose sur la mixité de la ligne, si c'était envisagé par le maître d'ouvrage, me paraît intéressante, nous privilégions la rénovation des lignes existantes et la modernisation de certaines lignes. Il y a déjà certaines lignes, dans le Centre de la France, donc, nous ne sommes pas obligés de rouler à 360 km. Nous pouvons envisager, avec des systèmes un peu plus modernes, de faire passer du train de fret en veillant à ce que les rampes des lignes soient adaptées au fret, parce que nous n'avons pas tout à fait le même tonnage dans un train de fret que dans un train à grande vitesse. Donc, nous préférierions avoir ces précisions.

Comme je suis arrivé en retard, j'ai peut-être loupé une partie de la présentation. Sur l'agglomération lyonnaise, l'emplacement de la plateforme notamment multimodale ou pour l'autoroute ferroviaire est-il déjà arrêté ou pas ? Est-ce que la zone, à la fois portuaire et multimodale, ferroviaire et routière, est aussi arrêtée en amont ou en aval de Lyon ? Ce sont des questions que nous nous posons.

Claude LEROI : Merci. Si vous le voulez bien, nous prendrons encore une question, puis nous répondrons.

Jacques ROLLIN, contribuable en Rhône-Alpes, ancien maire : Merci. Je me suis intéressé au débat POCL dans la plupart des villes. Le tracé est très important, il s'agit de former une colonne vertébrale au cœur de la France et qui sera le dernier axe grande vitesse, tout le reste ne sera que des prolongements. Il est plus important, de mon point de vue, de relier les bassins de vie que faire de la grande vitesse. Faire gagner cinq à dix minutes aux

Lyonnais pour aller sur Paris ou cinq à dix minutes aux gens de la région PACA ou de la région Languedoc pour aller sur Paris, cela ne me paraît pas fondamental. Alors que de désenclaver le pays France dans son cœur me paraît très important.

Pour rejoindre ce que disait mon voisin, toujours envoyer des infrastructures sur les grandes villes, je crois qu'il est utile quand même de se raccrocher à Montanet, de contourner l'agglomération de Villefranche par le Nord avec un raccordement sur les voies PLM, de façon à ce que les circulations rapides Lyon-Clermont-Ferrand et Lyon-Roanne puissent desservir Villefranche-sur-Saône, qui est un bassin de vie important. Passer par Lyon pour se diriger ensuite sur Saint-Exupéry et l'Italie me paraît intéressant. J'ai demandé, je l'ai écrit aussi, que la gare TGV de Roanne soit reliée à Roanne ville.

Claude LEROI : Monsieur, nous sortons un peu des marchandises et du fret, je vous le précise. Nous avons un sujet de l'occupation limitée et connexe aux voyageurs, donc je voudrais bien que nous restions un peu dans les clous.

Jacques ROLLIN : Cela se tient quand même, donc je préconise que, dans un premier temps, la ligne Forez-Saint-Étienne-Roanne soit électrifiée pour amener les TGV qui actuellement transitent par la Part-Dieu et circulent via Roanne. Toutefois, tout le monde se pose la question de savoir s'il n'est pas utile et intéressant, et pour les voyageurs et pour le fret et pour soulager l'agglomération lyonnaise, de percer un tunnel sous le mont Pilat et de rejoindre Saint-Étienne à Valence TGV. Là, il y aurait un grand contournement Ouest de Lyon. Cela pourrait être très intéressant, cela pourrait dégager Lyon. Alors là, ce sont deux tubes, bien sûr, qu'il faut envisager.

Claude LEROI : Merci beaucoup. Philippe Essig avait demandé à prendre la parole. Ensuite, Monsieur Ledenvic, vous vouliez aussi la prendre. Alors, je vous donne deux minutes.

Philippe ESSIG : Une minute, c'était simplement sur la mixité d'une ligne de TGV. Il y a évidemment deux situations. Si la ligne de TGV est relativement peu utilisée, il pourra y avoir des exemples en France, nous pouvons imaginer à ce moment-là de faire circuler des trains de fret à des vitesses bien moindres pendant le service voyageurs. Ce ne sera pas le cas pour la ligne POCL pour laquelle Thomas Allary nous a dit qu'il y avait des perspectives de trafic de l'ordre de 200 circulations par jour. Simplement, je vais vous donner l'illustration de ce que nous travaillons en ce moment sur la ligne à grande vitesse de Grande-Bretagne, entre Douvres et Londres. Nous envisageons de faire circuler des trains de fret uniquement en service de nuit, donc en dehors des circulations voyageurs. Nous envisageons de faire circuler, nous hésitons entre cinq et dix allers-retours par nuit. A ce moment-là, les problèmes soulevés par un intervenant n'existent pas. Le train de fret roule tranquillement à sa vitesse, 120-140 km/h, et les trains de voyageurs à leur vitesse pendant leur service.

Claude LEROI : Merci. Monsieur Ledenvic.

Philippe LEDENVIC : Sur la question concernant la plateforme, à ce jour, formellement, il n'y a pas encore de décision définitive sur le sujet. C'est clair. Cette question est soulevée naturellement dans le cadre de l'appel à projet sur l'autoroute ferroviaire alpine, qui est en cours d'élaboration et, clairement, c'est très lié à la question des sillons qui doivent permettre d'aboutir à la plateforme en question. C'est une des raisons pour lesquelles, pour l'instant, il n'y a pas de réponse définitive. Cela étant, à notre connaissance, les candidats sur l'autoroute ferroviaire alpine ont tous les deux demandé plutôt un accès sur une plateforme sur Grenay. Donc, je ne préjuge pas de la suite, naturellement, mais je dis simplement où en est exactement la situation à l'heure actuelle.

Claude LEROI : Merci. Monsieur Axlaimo.

Salvatore ALAIMO : Je souhaitais simplement préciser, pour revenir à la ligne LGV, que nous pouvons faire circuler des trains de fret sur une ligne LGV, à la vitesse du TGV, mais effectivement, cela reste une part modeste des volumes, qui ne sont pas prioritaires, puisque nous parlons de circulations de nuit. Je voudrais dire, par rapport à l'utilité, qu'il s'agit de continuer à répondre à la demande des clients, qu'ils soient consommateurs ou industriels, et de pouvoir les servir, en termes de délai et de qualité, par rapport à une évolution rapide de toutes les réglementations qui vont freiner les modes de transport traditionnels. Il s'agit donc de continuer à donner un service de transport alternatif pour pouvoir assurer cette rapidité et cette qualité de transport. Le seul moyen aujourd'hui est le fret sur les lignes LGV.

Claude LEROI : Merci. Je crois que le maître d'ouvrage souhaitait intervenir. Si vous le voulez bien, ce sera la dernière intervention, puisque nous nous étions fixés un objectif de 20 heures et nous allons le tenir.

Thomas ALLARY : Je voulais juste bien préciser à Monsieur qui n'a pas pu assister à l'introduction de la réunion que la position du maître d'ouvrage sur le projet est claire. Le projet qui est présenté est un projet voyageurs. Les enjeux identifiés sont des enjeux voyageurs et les scénarios que nous présentons pour y répondre sont des enjeux voyageurs. La Commission a souhaité débattre aujourd'hui du sujet fret pour nous éclairer et voir s'il pouvait exister des perspectives, soit liées, soit directement sur le projet, pour le fret, mais nous, à ce stade, nous sommes très clairement dans un projet uniquement voyageurs et grande vitesse.

En termes de phasage, aujourd'hui, il n'y a pas de phasage envisagé. Nous devons répondre aux deux piliers en même temps, doubler Paris-Lyon et desservir les territoires du Centre de la France. Les scénarios ont été élaborés de façon à être équilibrés et à répondre de façon équilibrée à ces deux piliers. Si nous phasons, forcément, un des deux piliers ne sera pas réalisé et cela coûtera trop cher par rapport aux premiers avantages que cela pourrait apporter. Donc, nous ne sommes pas sur des optiques de phasage à ce stade. Si les considérations économiques doivent y conduire, il y aura besoin de regarder les potentiels de trafic et nous pouvons imaginer peut-être que, du côté de l'Île-de-France, il y ait forcément plus de choses à regarder.

Je voulais terminer en confirmant à Monsieur le délégué régional Rhône-Alpes d'ALTRO que nous n'envisageons pas d'aller à Valence par le mont Pilat.

Claude LEROI : Merci. Si vous le voulez bien, nous allons arrêter ce débat. Merci à tous d'être venus participer, merci à nos invités qui ont, je l'espère, complété l'éclairage. Nous avons jugé utile de traiter du fret, mais je l'avais dit en introduction, même si, effectivement, POCL est d'abord un projet voyageurs.

Philippe ESSIG : Merci au président de séance.