

## **Débat public POCL Lyon, 13 décembre 2011**

### **Intervention de Philippe Essig au nom du COE**

Je m'exprime au nom de Philippe Mangeard, président du Cercle pour l'Optimodalité en Europe. Vous connaissez l'objectif de ce cercle qui rassemble les principaux acteurs du transport et de la logistique, entreprises, établissements financiers, instituts divers et experts - comme moi. Ce cercle cherche à optimiser le secteur des transports, secteur crucial de l'activité économique du pays par une approche volontairement multimodale. Philippe Mangeard est en effet retenu à Paris par une commission des Assises Ferroviaires à la veille de la remise du rapport de cette commission à la ministre jeudi prochain. Il m'a demandé de vous présenter notre analyse de la dimension fret du projet POCL, ou encore du rapport entre le fret et la grande vitesse.

C'est un vieux débat qui a débuté dans les années 1970/80, opposant les conceptions de la France et de l'Allemagne de la grande vitesse. Pour la France, des lignes uniquement réservées au trafic voyageurs et réalisées avec de fortes rampes 35 ‰ ; en Allemagne, des lignes volontairement mixtes réalisées au départ avec des gradients plus faibles. En fait, à l'usage, la DB ne fait circuler que peu de trains de fret sur ses lignes à grande vitesse et elle a construit sa dernière ligne Francfort Cologne avec des rampes de 40 ‰.

Après l'intermède de la proposition SNCF d'autoroute ferroviaire sur ligne nouvelle dédiée, abandonnée il y a 15 ans compte tenu de son coût, le débat a repris avec l'examen des projets Lyon Turin et Rhin Rhône, branche sud, avec une tendance marquée au rejet de la mixité compte tenu des contraintes qu'elle impose à la construction de la ligne (gradients, garages) et à son exploitation.

A contrario, en Grande-Bretagne, les propriétaires de la ligne à grande vitesse entre Douvres et Londres ouvrent leur infrastructure au trafic fret en service de nuit même si la ligne a des gradients de 25 ‰. Il en sera de même pour la future ligne à grande vitesse Barcelone frontière française.

Entre-temps est apparu le projet CAREX dont parlera tout de suite M. Salvatore Alaimo. Ce projet ne permet de faire la transition vers ce qui sera l'essentiel de mon propos : les profondes évolutions techniques qui vont certainement marquer le fret ferroviaire dans les 10 prochaines années. La conscience qu'on ne peut plus continuer à exploiter cette activité avec des techniques, des équipements et des modes d'exploitation du XIXe siècle se renforce. Le projet MaxiPerfo piloté par RFF en partenariat avec l'UTP, le GNTC et le COE est là pour le prouver. Son contenu : des trains longs jusqu'à 1500 m et lourds, dotés de l'attelage automatique et d'un freinage à commande électrique donc à réponse instantanée ; des informations données en temps réel aux conducteurs des trains pour qu'ils adaptent leurs marches pour éviter rattrapages ou conflits de convergence. Des trains performants avec suffisamment de puissance et d'adhérence pour s'accommoder de lignes à fortes rampes et s'insérer dans les graphiques avec des vitesses commerciales égales ou supérieures à celles

des TER. Et qui pourront être traités, du point de vue des priorités, à l'égal des trains de voyageurs. Cette perspective renouvelle complètement l'analyse des utilisations fret qu'on peut faire de toute infrastructure ferroviaire nouvelle.

D'autant plus qu'un marché prometteur existe, celui des autoroutes ferroviaires. Les exemples de l'autoroute ferroviaire alpine et de Lorry Rail montrent que la technique marche bien, y compris dans des conditions climatiques extrêmes, que la demande est forte et constante malgré la crise, que l'équilibre financier est acquis, même dans des conditions d'exploitation médiocres d'aujourd'hui. Avec des trains au format MaxiPerfo, on pourra augmenter la productivité de 50 % ou plus, ouvrant la voie à des services plus diversifiés sur l'ensemble du territoire.

Les autoroutes ferroviaires représentent déjà 5 % des activités du fret ferroviaire en France. Avec l'autoroute ferroviaire Atlantique on atteindra 12 %. De nombreux projets sont à l'étude au départ de Marseille, Saint-Nazaire, le Havre, Londres et Lille. Lorry Rail sera certainement prolongé au sud jusqu'à Barcelone en utilisant la ligne à grande vitesse, l'autoroute ferroviaire Atlantique à Vitoria grâce à la ligne à grande vitesse basque. En 2003, lors des études préliminaires du concept d'autoroute ferroviaire, le président Gallois avait fixé à 30 allers-retours/jour un objectif crédible pour le nombre de circulations d'autoroute ferroviaire sur les grands axes en particulier l'axe Nord-Sud. Avec des trains de 1500 m ceci représenterait un trafic annuel de l'ordre de 12 milliards de tonnes kilomètres, la moitié du trafic fret SNCF d'aujourd'hui.

Inutile d'ajouter que pour assurer ces trafics, toutes les infrastructures seront sollicitées, POCL au même titre que les autres, d'autant plus que le projet relie la région Rhône-Alpes, son potentiel industriel, sa position de carrefour entre la Suisse, l'Italie, la Provence, l'Espagne avec la région Île-de-France, elle-même carrefour des destinations vers les ports maritimes Saint-Nazaire, le Havre et Dunkerque, la puissante région agricole de Bretagne, la Grande-Bretagne, le Benelux et l'Europe du Nord.

Comment cela se fera-t-il ? Inutile de tirer aujourd'hui des plans sur la comète à 15 ans, mais on peut affirmer que le potentiel est là, ne serait-ce qu'en service de nuit. 10 allers et retours en service de nuit comme cela est envisagé aujourd'hui en Grande-Bretagne permettraient déjà un trafic de l'ordre de 1 milliard de tonnes kilomètres.

Ceci entraînera des conséquences sur l'aménagement des terminaux, en région Île-de-France et en région Rhône-Alpes. En Île-de-France on songe facilement à Villeneuve-Saint-Georges qui a un potentiel considérable ; en Rhône-Alpes entre Saint-Germain, Sibelin, Grenay ou ailleurs on devrait trouver son bonheur

Bref : il y a de la matière grise à affecter à ce dossier POCL. Le COE apportera sa pierre à l'édifice.

\*\*\*\*\*