

« La LGV PACA et le transport de marchandises » Réunion thématique à St Raphaël le 14 avril 2005

1^{ère} partie - Le trafic de transit

Les réponses du projet à la question du transit en PACA (Philippe AYOUN, directeur Stratégie et Développement, Réseau Ferré de France)

Philippe AYOUN répond à deux questions.

Comment limiter la croissance des poids lourds ? Premièrement, il faut continuer à renforcer le cabotage maritime, en mettant en place des aides incitatives accompagnées d'une politique de transport décourageant le transport routier. Deuxièmement, le ferroviaire doit miser sur son atout : la qualité de son itinéraire par Modane. A court et moyen terme, cet itinéraire va voir sa qualité améliorée avec la mise au gabarit du tunnel de Fréjus. A plus long terme, le projet Lyon-Turin va encore accroître les performances de cet itinéraire.

Quel est le rôle de la LGV PACA ? Elle a un rôle limité pour le trafic de transit. En libérant des capacités sur la ligne classique, elle permet de faire circuler les TER et les trains de marchandises locaux.

Pourquoi les marchandises voyagent-elles en camion ? (Alain BONNAFOUS, Laboratoire d'Economie des Transports)

Alain BONNAFOUS décrit le fonctionnement du marché du fret en ces termes : « *Les forces du marché ont toujours été supérieures aux forces du règlement. Le choix des chargeurs est fonction du prix et de la vitesse. Les responsables publics ont un nombre limité de manettes : le système de financement et de tarification, la réglementation, le choix des investissements et les méthodes d'évaluation* ». Pour que le rail regagne des parts de marché sur la route, il doit faire des efforts de productivité sans précédent.

Le projet Lyon-Turin détourne-t-il le trafic routier de transit de la région PACA ? (Lionel PERROLLAZ, Lyon Turin Ferroviaire)

Lionel PERROLLAZ fait le constat que la liaison ferroviaire classique ne permet pas d'absorber des quantités de fret plus importantes : « *Face à l'accroissement des trafics routiers, le Lyon Turin Ferroviaire, complété par la réalisation des projets ferroviaires vers l'Espagne et l'Italie ainsi que de mesures d'incitation au report modal, constitue une réponse.* »

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen) préconise de diversifier les itinéraires (tunnel ferroviaire de Montgenèvre, liaison Marseille-Vintimille, ligne du col de Tende) plutôt que de se focaliser sur le Lyon-Turin.

M. GIUDICELLI (URVN Cannes) fait observer que, si le Lyon-Turin est payant, les transporteurs seront tentés de passer par le littoral, qui est gratuit : pour éviter cette dérive, il faudra mettre en place une redevance « poids lourds ».

Philippe AYOUN souligne que la libération de capacité sur la ligne classique, consécutive à l'ouverture du Lyon-Turin, sera utile pour les TER et pour le fret de proximité.

Lionel PERROLAZ fait remarquer que le Lyon Turin Ferroviaire n'est pas uniquement destiné au trafic nord-sud. La distance pour les flux qui viennent d'Espagne et qui vont vers le nord de l'Italie est la même qu'ils passent par Vintimille ou par Modane.

Pour Alain BONNAFOUS, si une décision est prise sur la réalisation du Lyon-Turin, le projet PACA sera différé : « *On ne pourra pas tout faire* ».

Par ailleurs, Alain BONNAFOUS ne croit pas à l'efficacité des péages instaurés pour les camions, car leur montant n'est pas significatif. Pour lui, « *les vrais changements viendront le jour où les opérateurs seront capables de proposer un prix du fret de l'ordre de 60 % de ce qu'il est aujourd'hui.* » Monsieur BONNAFOUS pense que c'est possible.

Monsieur LOUPOT (Association des usagers de la gare des Arcs) s'enquiert du devenir des trains auto-couchettes.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) indique que les trains autos-couchettes fonctionnent surtout sur les destinations qui ne sont pas desservies par le TGV.

Bernard COLOMBO (SNCF) fait savoir qu'une étude réalisée avec RFF sur la vallée du Rhône a montré que, si la fréquence du service n'est pas très élevée, les touristes continueront à prendre leur voiture.

Olivier KLEIN (CPDP) demande à la SNCF de faire une réponse par écrit pour la diffuser sur le site du débat public.

En réponse à la question de Monsieur BONNAFOUS, Philippe AYOUN assure que, dans l'esprit de RFF, il n'existe pas de concurrence entre Lyon-Turin et le projet PACA.

Eric BRUCKER (FARE Sud) est surpris que le projet de tunnel de Montgenèvre ait été élué par les intervenants.

Michel CROC (Directeur régional PACA, RFF) répond que RFF attend que les présidents de région se positionnent clairement sur le projet.

Fret maritime, cabotage, autoroutes de la mer : le transit par la mer ? (Alberto CAPPATO, Istituto Internazionale delle Comunicazioni, délégué de RAM- Rete Autostrade Méditerranée et de la Chambre de Commerce de Gênes)

Alberto CAPPATO montre que l'alternative maritime a de l'intérêt. Le gouvernement italien a fondé une société (RAM- Rete Autostrade Méditerranée) chargée de faciliter les autoroutes de la mer et de promouvoir ces autoroutes auprès des transporteurs routiers. Il présente le site web

www.mare-tir.it qui permet de récupérer toutes les informations concernant les lignes déjà en service et qui permet de comparer les trajets maritime avec celui terrestre. Il cite l'exemple de la ligne Gênes-Barcelone qui est exploitée depuis 5 ans et qui a accru de 15 % le nombre de poids lourds chargés. Elle est passée de 48 900 poids lourds en 2001 à 56 000 en 2004. Le coût de la liaison est de 210 euros inférieur par rapport au coût de l'alternative routière, pour un temps de trajet supérieur de seulement 7 heures, mais ce calcul ne tient pas compte de la congestion des autoroutes du littoral. Il informe que au cours du mois d'avril 2005 une nouvelle ligne d'autoroute de la mer relie Toulon à Civitavecchia. Il ajoute que les lignes maritimes italiennes sont loin d'être saturées (il est possible de doubler le nombre de camions transportés sans investissement supplémentaire) et que le coût moyen de construction d'un bateau est égal au coût moyen de construction de deux kilomètres d'autoroute.

Prévoir un projet mixte fret/voyageur (Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin)

Ayant reçu de RFF une lettre l'avisant "avoir écarté la mixité pour la LGV-PACA", Jacques MOLINARI interpelle le Président sur la portée de cette assertion et la signification d'un débat sur le thème.

Rassuré par le Président MARZOLF, Jacques MOLINARI rappelle les mécanismes de l'énorme croissance du trafic poids lourds transitant sur le littoral, ses conséquences sur la qualité de vie des populations, et considère nécessaire de mettre fin au scénario tendanciel analysé par M. BONNAFOUS pour s'inscrire dans une démarche volontariste qu'imposent d'ailleurs des engagements internationaux de la France (protocole de Kyoto, Convention alpine...).

Pour Jacques MOLINARI, la nature et l'importance de ces courants de trafic ne permettent pas de tout miser sur le Lyon-Turin. Considérant le retard d'investissements ferroviaires en regard des disponibilités financières allouées aux projets routiers et autoroutiers, le GIR Maralpin propose que le tracé de la ligne nouvelle soit au moins mixte sur la traversée de la Côte d'Azur, aux fins de dédier la ligne historique à la desserte de la conurbation et d'assurer, par le maillage ainsi réalisé aux nœuds ferroviaires de La Bocca, Nice et Vintimille, une sécurisation de l'ensemble de la liaison internationale. Il demande qu'une étude sérieuse soit effectuée par RFF sur cette proposition.

Michel CROC (Directeur régional PACA, RFF) est également soucieux de sécuriser la traversée de la frontière franco-italienne, mais il invite Monsieur MOLINARI à intégrer dans son raisonnement la mer. La moitié du transit qui va de l'Espagne à l'Italie passe déjà par la mer. Il insiste sur le fait qu'une LGV mixte impliquerait un surcoût de 40 %, ce qui ne lui paraît pas raisonnable par rapport à l'investissement sur les autoroutes de la mer.

Alain BONNAFOUS demande à Jacques MOLINARI si son projet a des conséquences sur le temps global de transport.

Jacques MOLINARI concède que le passage par les centres-villes fait perdre quelques minutes, mais il met en balance les gains apportés en termes de qualité de vie. Il préconise pour la région PACA une LGV sur le modèle italien ou espagnol, c'est-à-dire une LGV qui passe par les centres des grandes villes (Marseille, Toulon, Nice).

Alain BONNAFOUS fait savoir que l'accès TGV en centre ville de Lille a coûté cher, mais n'a en rien amélioré la desserte de Lille.

Emile ROUBAUD demande si les caractéristiques de circulation des trains de fret ne sont pas incompatibles avec le projet présenté.

Andrée ALBERELLI, Conseillère régionale, n'est pas satisfaite par la manière dont se déroule le débat : elle a l'impression que la salle n'a pas souvent la parole. En guise de protestation, elle quitte la réunion.

Philippe MARZOLF (CPDP) explique que le débat public est une démarche progressive qui se compose de réunions de lancement, d'auditions publiques, de réunions thématiques et de réunions de proximité. Il précise que les réunions thématiques comme celle de ce jour sont destinées à l'information de la population sur des aspects précis du projet.

Max RICHARD (Association de sauvegarde des pays de la Ste Baume et du Mont Aurélien) demande si le pendulaire a été étudié par RFF.

Michel CROC (Directeur régional PACA, RFF) répond que la technique du pendulaire est adaptée sur les voies italiennes et suédoises, qui se caractérisent par des tracés tortueux et des lignes non saturées. Ces conditions ne sont pas remplies sur la ligne Marseille-Vintimille qui manque de capacité : introduire des trains qui roulent vite sur cette voie réduirait encore la capacité.

Max RICHARD estime que la région a besoin d'un déplacement local dans le centre Var.

Claude JULLIEN (FNAUT PACA) demande à RFF pourquoi les tunnels français sont les plus chers d'Europe.

Michel CROC (Directeur régional PACA, RFF) répond que, depuis l'accident du tunnel sous le Mont-Blanc, il est interdit que les trains de voyageurs et de fret se croisent, ce qui a entraîné une augmentation des coûts.

Pierre LAUGIER est désolé que le débat public n'ait pas été précédé d'une campagne de presse. Par ailleurs, il souhaite connaître le coût du débat public. Enfin, il s'étonne que le code de l'expropriation ne permette pas d'indemniser correctement les familles déplacées.

Philippe MARZOLF (CPDP) indique que le budget, compris entre 2 et 2,3 millions d'euros, est cofinancé par la Région, RFF et les 3 agglomérations.

Pierre BECH, APEVV trouve indécent de dépenser plus de 5 milliards d'euros pour gagner quelques minutes.

Michel CROC (Directeur régional PACA, RFF) fait observer que RFF applique les décisions du CIADT, qui a fixé comme priorité de relier Nice et la Côte d'azur au réseau grande vitesse français et dans un 2^{ème} temps de prolonger la ligne sur l'Italie. Chemin faisant, RFF s'est aperçu que le projet pourrait être très utile pour développer les TER et des trains intercity rapides. Michel CROC met en avant les gains escomptés : « *Quand le projet est complet, il permet de reporter 5000 voitures chaque jour et 1 million de passagers aériens par an sur le train.* »

Alain BONNAFOUS rappelle que les grands projets doivent faire l'objet d'une évaluation, avec la prise en compte de toutes leurs dimensions. Il n'est pas certain que l'évaluation démontre qu'un projet soit préférable à des aménagements nécessaires : il faut regarder ce qui se trouve aujourd'hui dans le dossier.

Mme DE RIDER (vice-présidente de l'association Environnement Var) critique le choix de la commission d'organiser des réunions thématiques qui découpent le problème : elle aurait souhaité que l'ensemble du problème soit abordé à chaque réunion.

Olivier KLEIN (CPDP) répond que les réunions de proximité aborderont tous les problèmes en même temps.

Mme DE RIDER aborde la question du financement. Sachant que les coûts sont doublés tous les 7 ans, le projet va-t-il finir par coûter 15 milliards ?

Bernard GYSSELS (chef de projet PACA, RFF) confirme que le projet a été estimé entre 4,5 et 7 milliards d'euros (coûts 2004) et que ce coût évoluera en fonction de l'inflation. Le coût du projet est très élevé (30 millions d'euros/km, contre 15 millions d'euros/km pour le projet Bretagne- Pays de la Loire), parce que des secteurs sont très difficiles à traverser (au-delà du Muy, la moitié du trajet est en tunnel).

Robert VORMUS (ancien délégué régional de la FNAUT) interpelle le représentant du GIR-Maralpin : si la ligne est mixte et que les trains de fret circulent la nuit, quand l'entretien des voies sera-t-il effectué ?

2^{ème} partie : La desserte fret de la région

Les réponses du projet LGV PACA à la desserte fret de PACA (Pascal FOUET, directeur Stratégie et Développement, Réseau Ferré de France)

Pour Pascal FOUET, il est possible de développer le fer dans l'approvisionnement de PACA, par le transport combiné (rail sur la plus grande partie du trajet et camion pour faire les derniers kilomètres) et par des bases logistiques au service de la grande distribution « *Cela suppose que le système de distribution, les pouvoirs publics régionaux, les transporteurs ferroviaires et le gérant d'infrastructures travaillent dans le même sens.* » Pascal FOUET est confiant : « *On pourra faire vivre en bonne intelligence le fret et les TER, parce que le fret ne prendra pas beaucoup plus de sillons qu'aujourd'hui* ». Pour finir, il évoque des pistes intéressantes à explorer, comme les TGV fret, qui circulent sur les LGV et qui transportent le courrier, le fret aérien et les colis.

Les grandes tendances de la logistique régionale (Daniel BOUDOUIN, Laboratoire Universitaire de Recherche en Sciences de gestion, spécialisé en Logistique)

Daniel BOUDOUIN décrit les grandes tendances de la logistique régionale. Les investissements logistiques régionaux sont très majoritairement (+ de 80 %) liés à la distribution. Le rayonnement des bases est essentiellement français (Méditerranée). L'intégration complète des systèmes communautaires demandera du temps (15 ans ?). Aujourd'hui, seule la logistique liée à la production est transfrontalière. D'ores et déjà, la logistique représente 10 % de la totalité des emplois en PACA. 250 000 m² d'entrepôts (plates-formes) sont construits chaque année. La région PACA (l'ouest de la région) présente de nombreux atouts pour attirer des investissements logistiques : au centre du bassin méditerranéen, présence d'espaces disponibles (ce qui n'est pas le cas chez les voisins immédiats), disponibilité de tous les modes de transport. Pour Daniel BOUDOUIN, le ferroviaire n'a de sens que s'il s'inscrit dans une relation est-ouest longue

distance. Ceci pose des problèmes : comment aller de Cannes à Vintimille quand on connaît la topographie et l'urbanisation ? Comment circuler en Italie alors que l'adaptation de la ligne Vintimille-Gênes n'a pas été pensée pour du trafic massifié de fret ?

Pour Pierre BECH, le lien avec l'Italie n'a rien à voir avec la gestion du trafic marchandises dans la région. Par ailleurs, il s'interroge sur les raisons qui ont conduit la SNCF à abandonner la gestion des gares de proximité, qui permettrait d'avoir moins de trafic sur l'autoroute. Enfin, il déplore la généralisation du flux tendu, qui génère du transport à tout va.

Daniel BOUDOUIN explique que le fret est un outil de massification : « *En dessous de 500 km, il est très difficile d'être concurrentiel* ». C'est la raison pour laquelle il estime que créer une ligne de fret entre Marseille et Nice ne peut avoir de sens que s'il circule sur cette ligne des marchandises qui vont au-delà de Nice et de Marseille.

En réponse à Gérard MERLETTE (association TGV PACA), Pascal FOUET fait savoir que RFF travaille avec Fedex, la Poste et UPS pour regarder s'il y a un intérêt économique à faire circuler du fret aérien sur la LGV.

Quelle politique de la SNCF pour la desserte fret de PACA ? (Lionnel GRAND, Fret-SNCF, direction régionale de Marseille)

Après avoir décrit le trafic de fret en région PACA, Lionnel GRAND fait part des ambitions de la SNCF en la matière. La SNCF souhaite faire passer la part de marché du ferroviaire en PACA de 8 % aujourd'hui à 30 % en 2020 (1 200 camions /jour). Pour ce faire, trois conditions doivent être remplies :

- la construction du Lyon-Turin ;
- l'ouverture de la ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon ;
- la mise en œuvre de mesures lourdes favorisant le report modal.

Le trafic sur le ligne Marseille-Vintimille devrait augmenter d'environ 40% d'ici 2020. Pour assurer ce trafic, la SNCF demande expressément le maintien à minima des capacités actuelles fret sur la ligne

Mlle MACARIO (doctorante en droit de l'urbanisme) réagit aux critiques qui ont été faites à l'encontre de la CPDP, en rappelant que cette instance a été créée par la loi démocratie de proximité et en indiquant qu'elle a participé à trois réunions et qu'elle a pu à chaque fois s'exprimer. Pour sa part, elle est plus inquiète sur la prise en compte par le maître d'ouvrage du rapport de la commission.

M. MELANEAU (Puget sur Argens) regrette de ne pas avoir beaucoup entendu parler « *des petits villages* » et souhaite savoir à quelle réunion sera abordée la question du tracé

Olivier KLEIN (CPDP) répond que les questions locales seront abordées de façon privilégiée dans les réunions de proximité : le 31 mai à Draguignan, le 2 juin à St Raphaël...

Philippe MARZOLF (CPDP) fait observer que la réunion publique n'est pas le seul moyen d'expression : les personnes peuvent envoyer à la commission des contributions écrites, des cahiers d'acteurs, etc.

Bernard GYSSELS (chef de projet PACA, RFF) rappelle que la concertation ne fait que débiter : RFF a étudié des couloirs de passage, mais il faudra plusieurs années pour arriver à définir le tracé.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen) souhaiterait que, dans l'immédiat, le trafic marchandises soit rétabli dans les Alpes-Maritimes, afin de soulager les routes et autoroutes du trafic poids lourds.

Lionnel GRAND explique que, suite au déficit important qu'elle a connu, la SNCF a été obligée de mettre en place un plan d'économies : c'est dans ce cadre qu'elle a arrêté la desserte de trafics mineurs sur la côte.

En réponse à un participant, Lionnel GRAND indique que le Lyon-Turin supprimera 2 500 camions par jour sur l'autoroute de la Côte d'Azur.

Le même participant doute que la SNCF cherche à développer le fret, dans la mesure où elle a une filiale importante dans le transport routier.

Lionnel GRAND répond que la SNCF et sa filiale transport routier travaillent en concurrence et en complémentarité quand c'est possible.

Eric BRUCKER (FARE Sud) évoque deux idées qui avaient été émises lors du débat public sur Fos XXL pour développer le fret ferroviaire :

- faire venir les trains jusqu'aux quais et construire des gares d'échange rail-route à 30 km dans les terres ;
- proposer aux Chinois des trains conteneurs de Fos vers l'Italie en passant par le tunnel du Montgenèvre.

L'activité du Port Autonome de Marseille (Luc POINTARD, Port Autonome de Marseille)

Luc POINTARD explique que les transports massifiés ferroviaires et maritimes trouvent leur intérêt dans le volume ou dans la distance, idéalement les deux. Comme la distance entre Marseille et Nice ne sera jamais de 500 km, il faut atteindre le seuil critique de volume pour créer une navette pertinente économiquement. Luc POINTARD l'estime à 20 000 conteneurs par an en ferroviaire sur moyenne distance (500 km), plus la distance est courte, plus le volume doit être élevé.

Brigitte GOURMANEL (collectif d'associations de la région niçoise) constate que les débats deviennent de plus en plus confidentiels. Elle regrette l'absence de relais dans la presse locale. Elle trouve que le projet se rétrécit au fur et à mesure des réunions : où est passée la grande ambition de faire de la LGV PACA le maillon de l'arc méditerranéen ? Elle ne comprend pas que le projet s'arrête à Nice. Enfin, elle souhaite vivement que soient abordés dans le débat les risques naturels et technologiques.

Philippe MARZOLF (CPDP) fait savoir que plus de 3 000 personnes ont participé aux 11 réunions qui ont eu lieu jusqu'à ce jour et que 285 personnes consultent chaque jour le site de la Commission. Par ailleurs, il reçoit plus de dix articles par semaine qui parlent du débat public.

Olivier KLEIN (CPDP) ajoute que les synthèses et les verbatims de toutes les réunions sont mis en ligne sur le site internet du débat public, ce que confirme une participante, Melle MACARIO.

Robert VORMUS proteste : il ne peut pas consulter le site puisqu'il n'a pas Internet.

Julie ANDRE (CPDP) invite tous ceux qui n'ont pas Internet à appeler l'un des bureaux de la CPDP à Nice, Toulon ou Marseille : les synthèses et les verbatims seront adressés par courrier gratuitement à tous ceux qui en feront la demande.

Sur les risques naturels et technologiques, Philippe MARZOLF (CPDP) n'exclut pas de « *faire quelque chose* ». Enfin, il fait observer que, pour l'instant, le projet régional n'apparaît pas dans le débat : ceci ne peut être mis sur le compte de la commission, car celle-ci ne peut pas faire le lien entre les Alpes-Maritimes, le Var et les Bouches-du-Rhône.

Michel CROC (Directeur régional PACA, RFF) fait valoir que RFF n'a pas escamoté le prolongement vers l'Italie. A l'appui de ses propos, il cite la plaquette de présentation : « *réaliser le maillon central du projet de grande vitesse* ».

Robert VORMUS (ancien délégué régional de la FNAUT) fustige les politiques qui, selon lui, « *ne se mouillent pas* ». Il cite notamment Jean-Claude Gaudin et Hubert Falco. Par ailleurs, il se demande pourquoi RFF n'a pas repris les études Querrien.

Bernard GYSSELS (chef de projet PACA, RFF) répond que l'un des scénarios de la famille à 3 axes reprend le tracé Querrien. Par ailleurs, il fait savoir que, pendant 18 mois, RFF a travaillé avec les élus (le Conseil régional, les 3 Conseils généraux et les 3 agglomérations) dans le cadre d'un comité d'orientation et de comités techniques.

Jacques MOLINARI (GIR-Maralpin) se souvient que, lors d'une réunion à laquelle il a assisté sur les relations entre les ports de Gênes et de Marseille, les présidents de la CCI de Gênes et de Marseille disaient à l'unisson qu'ils avaient besoin du ferroviaire pour faire face à l'afflux de transports maritimes de Chine : s'agit-il d'un échange de conteneurs entre les ports de Gênes et de Marseille ?

Luc POINTARD précise que Monsieur Cardella n'est plus président de la CCI. Il indique qu'aujourd'hui, il n'existe pas d'échanges de marchandises terrestres entre les ports de Gênes et de Marseille. Si le port de Gênes reçoit des marchandises en provenance d'Asie par bateau et que ces marchandises sont destinées à Marseille, les marchandises restent sur le bateau et descendent à la prochaine escale : Marseille.

Luc POINTARD ajoute que les marchandises qui circulent par voie terrestre entre Marseille et Gênes sont des transports continentaux d'échanges entre industriels sans contrepartie maritime. Ce n'est pas parce qu'une marchandise est en provenance de la zone industrielle de Fos qu'elle a une origine portuaire.

Pour finir, Robert VORMUS donne lecture d'une synthèse des positions de la FNAUT-PACA sur la LGV Méditerranée.