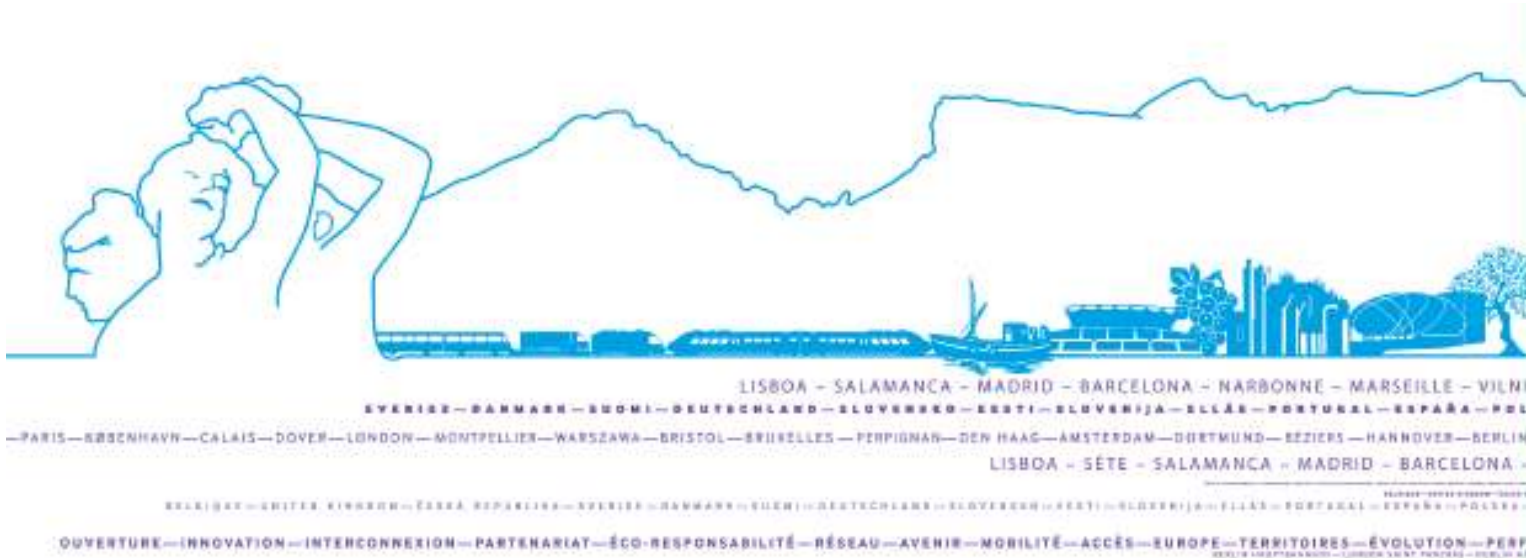


# ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

## ATELIER « Transport de marchandises »

Mercredi 6 octobre 2010 – PERPIGNAN  
Villa Duflot – Rd point Albert Donnezan



### Début de la réunion 9h45 en présence de 51 participants

NOM	PRENOM	ORGANISME
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil général de l'Aude
ROSSILLON	Murielle	Conseil général des Pyrénées-Orientales
CABAU	Emilie	Conseil général des Pyrénées-Orientales
AESBACHER	Jacques	Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée
GILBERT	Eric	Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée et SAEML Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal
SOLER	Flavien	Chambre régionale de Commerce et d'Industrie
DUBOIS	Christian	CCI de Béziers / Saint-Pons
AVELA	Mylène	CCI de Béziers / Saint-Pons
VIALLE	Jean-Pierre	CCI de Narbonne / Lézignan / Port-la-Nouvelle
MARTY	Jean-Jacques	CCI de Perpignan
RIEUTORT	Arnaud	Port de Sète
CISTERO BAHIMA	Jordi	Port de Barcelone
MIGNORANCE	Régine	Distriport Le Boulou
LOPEZ	Lionel	SNCF Languedoc-Roussillon
MONSO	Georges	SNCF
QUETIN	François	SNCF
VIGNON	William	SNCF fret
SALVA	Jean-Louis	UNOSTRA Languedoc-Roussillon
CORMIER	Valérie	Eurosud transport
MASCLE	Eric	CLTM (Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention)
PUIG	Rafael	FERRMED
LE GRATIET	Jean-Loup	Walon France
HENOT	Sébastien	VFLI
DELVIGNE	Gilles	VFLI
BOUSSANGE	Lionel	VFLI
GUIMEZANES	Yves	TPCF
SCHMITZ	Dieter	TPCF

PAPAGHIANNAKIS	Petros	TP FERRO
RENDU	Violaine	TP FERRO
BLANCHARD	Christophe	OMYA
ANDRE	Claude	BCL
DEBRAUWERE	Myriam	Eurorail
de VUILLIOD	Grégoire	Ateliers d'Occitanie
PIDOUX	Yves	Transalliance
BIRBA	Claude	Transalliance et Union maritime du Port de Sète
DONVAL	Yan	Transfesa
CHAUVINEAU	Fabienne	Syndicat Mixte Plate-forme Pyrénées-Méditerranée
GILBERT	Eric	Syndicat Mixte Plate-forme Pyrénées-Méditerranée
PATTE	David	Saint-Charles International
FOURCADE	Pascal	Agence d'urbanisme Catalane
FRALO	Cédric	IMERYS
CARAYON	Jacques	Carayon
PERRI	Gil	Lafarge granulats
HENRIC	Jean-François	SETEC Organisation
BERTRAND	Lionel	SETEC International
BELMONTE	Pedro	ADIF centre logistique de Port Bou
GALAND	Olivier	RFF
DELABORDE	Frédéric	RFF
RIPA	Xavier	RFF
MORCELLO	Estelle	EGIS mobilité (Nestear)
RICHER	Jean Pierre	Garant

**Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :**

- **Edouard Parant** – Chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
- **Bruno Beauchet** – Chargé des études économiques
- **Olivier Galand** – Chargé de mission gestion du réseau
- **Frédéric Delaborde** – Chargé de mission auprès du siège de Réseau Ferré de France
- **Estelle Morcello** – Responsable des études à EGIS Mobilité (prestataire de RFF)

Site internet : [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com)

## L'atelier « Transport de marchandises » de la Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan

Réseau Ferré de France (RFF) conduit actuellement les études environnementales et techniques de définition d'une zone de passage préférentielle, étape n°1 des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique et des études de trafics et socio-économique. Dans ce cadre, RFF a pour ambition de concevoir un projet de manière partenariale et concertée dans la continuité de la démarche adoptée lors des études préalables au débat public. Afin de mener les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, Réseau Ferré de France a mis en place des groupes de travail sous forme d'ateliers thématiques ciblés permettant des échanges directs lors desquels les acteurs contribuent à la réflexion sur le projet.

Dans le cadre des études sur les transports de marchandises, Réseau Ferré de France souhaite associer le plus en amont possible des études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique des experts de ce domaine... afin de recueillir les avis de chacun sur la pertinence des bases de données, le diagnostic et sur les perspectives du transport de marchandises.

### Le déroulé de l'atelier portait sur :

- La décision de Réseau Ferré de France à l'issue du débat public
- La présentation du garant de la concertation
  - Veille au bon déroulement de la concertation, à la qualité de l'information
  - Dresse le bilan de la concertation en fin d'étape
- Le calendrier
  - Etudes pour définir une bande de passage de 5 kilomètres
  - Etudes pour définir une zone de passage préférentielle de 1000 mètres
  - Dossier réglementaire pour obtenir la DUP
- La présentation du couloir d'étude (800 km<sup>2</sup> - 74 communes) :
- Les principaux enjeux (milieu naturel, patrimoine et paysage, milieu physique, milieu humain)
- Les premières réflexions de Réseau Ferré de France sur les options de passage
- Les objectifs de l'atelier
  - Partager le diagnostic (maritime, routier, ferroviaire)
  - Prendre en compte les perspectives de développement des activités fret

\* \* \*

### Première partie : Propos liminaires

Introduction du chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, Edouard Parant.

Présentation du garant de la concertation, Jean-Pierre Richer.

\* \* \*

## Deuxième partie : le diagnostic du transport de marchandises en Languedoc-Roussillon

Présentation sur support powerpoint commenté par le chargé des études économiques à RFF, Bruno Beauchet.

### Réactions et échanges :

#### 1<sup>ère</sup> question :

➤ **Christian Dubois, CCI de Béziers** : Pourquoi avoir omis de présenter l'A75 qui est un axe de fret important avec le Centre France ? En matière routière cet axe délestera Nîmes-Béziers.

**Bruno Beauchet, RFF** : Le schéma du powerpoint est effectivement incomplet, mais les flux de l'A75 ont bien été intégrés dans les chiffres présentés, même s'ils sont minoritaires par rapport à ceux de l'A9. L'ouverture récente de Pézenas-Béziers n'offre aussi pas encore assez de recul. Il y aura effectivement délestage de Nîmes-Béziers par des poids-lourds qui empruntent l'axe nord-sud par le Viaduc de Millau, vers ou à destination de la région parisienne, ou pour la desserte des villes intermédiaires. Cependant, de très nombreux trafics de l'A9 concernent l'Italie ou l'Europe du nord et de l'est, ces trafics ne seront pas impactés par l'A75, le gros du trafic passera toujours par la vallée du Rhône.

➤ **Edouard Parant, RFF** : a-t-on modélisé les contraintes particulières de coût de l'A75 (il faut faire monter les poids-lourds à 1000m) pour voir si les transporteurs routiers reliant Paris pourraient s'y retrouver ?

**Bruno Beauchet, RFF** : toutes les caractéristiques (linéaires, coûts etc.) des réseaux routier, autoroutier et ferroviaire sont en cours de modélisation pour voir la concurrence entre les modes et le potentiel de transfert modal : on pourra mettre en prospective ce qui peut être transféré de la vallée du Rhône sur l'A75.

#### 2ème question :

➤ **Eric Gilbert, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée / Syndicat Mixte plateforme Pyrénées-Méditerranée** : Il manque les chiffres de tonnage correspondant aux trains conventionnels sur la plateforme de Saint-Charles (il n'a été présenté que les chiffres correspondant au Chantier de Transport Combiné de Perpignan Saint Charles, CTC). Il y a au moins 15 trains qui passent sur la gare de marchandises de Perpignan ; il ne faudra pas oublier ces circulations quand on réfléchira aux sillons.

**Estelle Morcello, EGIS Mobilité** : la présentation avait pour objectif de faire un focus sur quelques plateformes, dont le CTC de Saint-Charles. Sur Saint-Charles, on a bien 3 types d'activités : 700.000 t sur le CTC, 200.000t de fruits et légumes vers Rungis, et d'autres activités minoritaires. Dans les études de trafic, nous avons le souci de l'exhaustivité, tous les trafics sont bien pris en compte.

#### 3ème question :

➤ **Edouard Parant, RFF** : Un représentant espagnol pourrait-il nous dire si les chiffres de circulations sur Cerbère-Port-Bou sont du bon ordre de grandeur ?

➤ **Pedro Belmonte, ADIF** Centre logistique de Port-Bou : Pourquoi pas de chiffres au-delà de 2007. Sinon oui ils correspondent au trafic constaté.

**Bruno Beauchet, RFF** : Nous avons choisi une année représentative. 2008 et 2009 ne le sont pas en raison de la crise qui a eu une incidence forte sur le transport de marchandises ces deux dernières années.

#### 4ème question :

➤ **Eric Mascle, Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention :** Vous avez oublié les ports. Nous avons beaucoup de difficultés à y faire des trains complets. Par exemple nous sommes tenus à des programmes stricts liés à des transports dangereux (nitrate d'ammonium) : horaires, positionnement des wagons. Or, cela ne fonctionne pas bien (pas de conducteur de train, réservoirs vides...). Il n'y a aucune fiabilité dans les trafics, et pas d'interlocuteurs.

**Olivier Galland, RFF :** Je travaille sur le réseau existant. Il y a des choses à ajouter sur les ports. Port-Vendres ne connaît plus de trafic ferroviaire. Une voie descend au port : RFF travaille avec le port et le CG66 pour accompagner une reprise des trafics ferroviaires. Problème de fiabilité des opérateurs, mais aussi d'infrastructure. Sur Sète, l'interlocuteur est le Conseil Régional. Plusieurs groupes de travail ont eu lieu. La Région poursuit ses efforts sur les ports. RFF souhaite un réseau fiable en termes d'infrastructure et de sillons. Il y a aujourd'hui un renouveau sur les opérateurs : 7 Millions de tonnes transportés par le fer en 2007. 5 opérateurs circulent en Région : Fret SNCF, VFLI, Europorte, ECR, TPCF. On est tous ici pour trouver des solutions pour fiabiliser l'offre ferroviaire depuis les ports.

**Edouard Parant, RFF :** on voit les difficultés passagères liées à la recomposition du paysage ferroviaire avec plusieurs interlocuteurs. Il faut aujourd'hui s'adresser à RFF pour les sillons et les horaires. Pour la fiabilité des circulations, il faut créer des partenariats avec les tractionnaires.

#### 5ème question :

➤ **Grégoire de Vuilliod, Ateliers d'Occitanie :** Des évolutions depuis 2007 : plan fret de mars 2010. Le lotissement a été aboli sur notre région. Quel impact sur le potentiel ferroviaire de notre région ?

**Estelle Morcello, EGIS Mobilité :** l'opérateur historique a réduit la voilure sur le lotissement, mais notre horizon est 2020. Les nouveaux entrants réfléchissent à des dessertes qui s'apparentent à des formes de lotissements. Nous réfléchissons à de nouvelles formes de transport ferroviaire, avec de nouvelles formes de productivité (temps de travail, rotation de locomotive, etc.). Si on n'a pas un mode d'exploitation compétitif de l'infrastructure, on n'aura pas de chargeur ! On réfléchit à un système global plus performant.

➤ **Grégoire de Vuilliod, Ateliers d'Occitanie :** Je fais partie de PROFFER : on cherche aussi de solutions alternatives. La problématique est l'entrée de nouvelles entreprises, et la pertinence économique d'un modèle alternatif n'a malheureusement pas encore été démontré.

#### 6ème question :

➤ **François Quélin, SNCF :** L'horizon 2020 : une bonne partie du fret est longue distance, et passe par Lyon et la Vallée du Rhône. Il faut prendre en compte le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), et bien avoir une vision « réseau » : on pourrait être désaturé dans le Languedoc, mais coincé dans la vallée du Rhône.

**Edouard Parant, RFF :** Le nœud lyonnais est bien un des points critiques de saturation du réseau.

## Troisième partie : les perspectives du transport de marchandises en Languedoc-Roussillon

Lancement du débat et des échanges sur les perspectives envisagées et encouragées par les acteurs du transport de marchandises en Languedoc-Roussillon par Bruno Beauchet, RFF.

### **3.1 LES PORTS**

#### **3.1.1 Port de Sète**

➤ **Arnaud Rieutort, directeur commercial Port de Sète** : 200 millions d'euros liés au plan d'investissement de la Région pour moderniser le port et attirer les investisseurs privés : création de nouveaux quais... Faire de Sète un port de dimension internationale. Il faut avoir un bon pré et post acheminement : Comment avoir des trains complets, être bien connecté au fer et au fleuve (100 millions d'investissement sur le canal Rhône-Sète), et routier. Beaucoup de demandes de chargeurs qui souhaitent trouver des solutions sur le fer. Le port a besoin d'une solution logistique multimodale.

**Bruno Beauchet, RFF** : Des précisions sur l'Hinterland du port ? D'où viennent les marchandises, où vont-elles ? Visez-vous des trafics particuliers ?

➤ **Arnaud Rieutort, directeur commercial Port de Sète** : On a projet de terminal fruitier en mai 2011 (500.000 t pour la France et l'Europe), et un projet d'un terminal container, opéré par un opérateur privé (40.000 à 300.000 EVP à l'horizon 2016). Notre « hinterland » est le grand sud et la vallée du Rhône. Nos partenaires/concurrents principaux sont les Ports de Barcelone et de Marseille. L'objectif est de réattirer un hinterland du sud-ouest qui n'a plus de service maritime régulier. Le port manque d'armateur, remettre en service le Port permet d'attirer des armements. Le plus profond hinterland est Chagny, Chalon-sur-Saône avec canal du Rhône (600 à 700 km en barges). On souhaite le développer avec Voie Navigable de France (VNF) et la Région. Sur le ferroviaire, on a le projet de transport combiné opéré par Novatrans ; la Région est en pourparler pour en faire quelque chose à la hauteur des investissements.

**Bruno Beauchet, RFF** : Ce seront des services feeder ? Vous discutez avec CMA ou Maersk... pour vous insérer ? Vous avez réfléchi à votre stratégie maritime ?

➤ **Arnaud Rieutort, directeur commercial Port de Sète** : Oui, on est le 2<sup>ème</sup> port français en eaux profondes en Méditerranée. On va créer un nouveau quai de 460m de long avec un tirant d'eau de 14,5m. Cela attire les armements. On ne deviendra pas Tanger Med, mais on pourra attirer le feeder de grosse capacité, en lien avec de gros hub (pôle de Tanger Med par ex.). L'opérateur qui va opérer sur Sète est en pourparler avec des armements pour relier l'Asie à travers Tanger Med et l'Amérique Latine à travers Algésiras, et à travers la Canal de Suez pour Port Saïd. Le port de Sète est bien un port d'hinterland et non un port de transbordement.

**Edouard Parant, RFF** : Un projet d'achat de portique ?

➤ **Arnaud Rieutort, directeur commercial Port de Sète** : Oui, il est déjà acheté pour équiper le nouveau quai. 8 millions d'Euros. Il sera reçu en mars 2011.

➤ **Bruno Beauchet, RFF** : Travaillez-vous sur la stratégie containers avec Barcelone et Marseille ?

➤ **Arnaud Rieutort, directeur commercial Port de Sète** : Oui, en partenariat commercial avec Barcelone, mais cela n'a pas abouti pour l'instant. Partenariat avec Savone et Tarragone. On a en commun des terminaux fruitiers, opérés par GF Groupe du groupe Orcero. Avec Almeria on a pour objectif de faire passer des flux routiers sur le maritime.

**Edouard Parant, RFF** : Avez-vous une stratégie pour renforcer l'alimentaire sur Sète, et les hydrocarbures à Port-la-Nouvelle ?

➤ **Arnaud Rieutort, directeur commercial Port de Sète** : Les hydrocarbures sont une manne financière indispensable. On les gardera. On a un dépôt pétrolier BP à proximité de Sète. Il est embranché fer, mais il n'y a que des camions qui en repartent. L'agroalimentaire est aussi important (usine Saipol biocarburant et trituration

de graine, Agriva sur les engrais). On est un port de vrac et on le restera. La Région a respatialisé les activités. On a du vrac liquide (pétrole), du vrac solide (Sète est un acteur important sur ce volet), et des marchandises diverses (containers et marchandises conventionnelles), cette dernière part va augmenter significativement avec le terminal fruiter et le terminal container. Les opérateurs qui investissent sur le port regardent la multimodalité avec attention.

### **3.1.2 Port la Nouvelle**

➤ **Jean-Pierre Vialle, directeur du service industrie CCI Narbonne** : La stratégie est d'agrandir le port pour accueillir de nouvelles entreprises (avec la Région). Je n'ai pas le détail des projets. On vous fera passer une contribution écrite précise sous l'autorité du Président.

### **3.1.3 Port-Vendres**

➤ **Murielle Rossillon, Conseil général des Pyrénées-Orientales** : Port-Vendres est spécialisé historiquement sur les fruits et légumes. Très fort savoir-faire et paix sociale très apprécié des opérateurs et armateurs. Il gardera sa spécificité. C'est aussi l'entrée maritime du marché international de Saint-Charles. Depuis 3 ou 4 ans, le port fait l'objet de divers investissements : expansion du terminal fruiter (12000 m<sup>2</sup> de cellules réfrigérées « bord à quai »), construction d'un terminal roulier inauguré l'an dernier (remorques et containers). Deux grands projets : construction d'un 3ème quai de commerce sur les fruits et légumes en complément des quais existants (la crise a eu un faible impact sur le port grâce à la qualité reconnue des services et l'ouverture de nouveaux marchés sur le Maghreb notamment), et développement de l'intermodalité par la réactivation de l'embranchement fer. La mise à niveau de l'infrastructure est aisée, on cherche l'opérateur ferroviaire. La démarche est complémentaire du CTC. Il s'agit de séparer les flux (certains seront direct, d'autres passeront par le CTC. L'hinterland du Port est constitué de l'Europe, les pays de l'est et l'Italie.

**Bruno Beauchet, RFF** : Des objectifs de trafics sur les fruits et légumes ?

➤ **Murielle Rossillon, Conseil général des Pyrénées-Orientales** : Oui, des objectifs de trafic, mais face à des contraintes spatiales fortes : 350 000t en 2008. On sera plus performant avec le 3ème quai, mais on arrivera au maximum à 450 000t. Il s'agit surtout de participer à la richesse locale en relation avec Saint-Charles. Nous regardons de très près les projets du Port de Sète. Ils offrent un tirant d'eau très supérieur à celui de Port-Vendres, cela destine Sète à des bateaux différents, en complémentarité.

**Frédéric Delaborde, RFF** : On a des trains fruits et légumes « style messagerie » de Saint-Charles à Rungis (2 AR par jour, principe du saut de nuit). Peut-on imaginer une logistique directe de Port-Vendres à Rungis, ou passerez-vous toujours par Saint-Charles ?

➤ **Murielle Rossillon, Conseil général des Pyrénées-Orientales** : L'opportunité technique est démontrée sur les bananes (un train par semaine). Cela concerne des trafics sur un destinataire particulier. Pour le reste des trafics, on passera par le CTC. On aura à terme une dualité de trafics, sous réserve de pertinence économique.

### **3.1.4 Port de Barcelone**

➤ **Jordi Cistero, en charge du projet d'hinterland du Port de Barcelone** : 75% du trafic de l'Asie passe en méditerranée à destination de l'Atlantique. Les 25% qui restent touchent les ports de méditerranée. Cela fait un gros volume que l'on peut tous se partager, au sein d'une complémentarité entre grands et petits ports, en fonction de souhaits des opérateurs. Le prix du carburant augmentant, cela représentera une opportunité pour les ports de la Méditerranée : il faut concentrer certaines activités logistiques de distribution dans le sud de l'Europe (Languedoc-Roussillon), c'est pour cela qu'on est partenaire de Saint-Charles. Il n'y aura pas que des trains directs de Barcelone à l'Europe, mais aussi des trains qui nécessiteront des manœuvres (rajouts ou suppression de containers) afin de favoriser la rentabilité. Enfin, il faudra favoriser les opérateurs nouveaux qui feront du porte-à-porte. Nous pourrions répondre aux questions que vous nous passeriez si nécessaire.

**Bruno Beauchet, RFF** : Nous serions intéressés à disposer des chiffres de prospective (quels trafics transfrontaliers ?), et à connaître votre stratégie (avez-vous du trafic continental etc.).

➤ **Jordi Cistero, en charge du projet d'hinterland du Port de Barcelone** : 100 trains par semaine ? On ne sait pas. Très difficile de faire de la prospective. Nous pensons qu'il y aura une relocalisation industrielle pour adapter les marchandises aux marchés locaux : avoir un produit personnalisé.



### 3.2 LE TRANSPORT ROUTIER

**Bruno Beauchet, RFF** : Quelle évolution du métier ? Quel devenir ? Quelle évolution des coûts ? Quels éléments forts à prendre en compte ? Où se situe la compétition : avec le fer, ou avec les pays de l'Est ?

➤ **Yves Pidoux, Transalliance Multimodal** : Je m'occupe principalement du multimodal chez Transalliance. Il ne faut pas mettre en concurrence fer et route. Il faut une complémentarité de moyens. On ne fera pas d'exclusif, ferroviaire, combiné ou route. On a inauguré en juillet le CTC à Perpignan. Mais malheureusement on ne peut encore faire partir les trains, on reste en phase d'études. On va revenir en décembre à la situation d'avant juin 2009. C'est le retour à une situation « normale »... Novatrans va devoir trouver des opérateurs en capacité de s'engager sur des volumes et une régularité. Vous avez omis de signaler le conventionnel sur le département : aussi bien sur le périssable que sur le produit industriel, il a un poids considérable. Il ne faut pas oublier de signaler que le conventionnel aura sa place au même titre que le combiné et la route. Enfin, RFF doit beaucoup améliorer sa réactivité face aux demandes de sillons (6 à 9 mois de traitement !).

**Edouard Parant, RFF** : oui, RFF doit améliorer sa réactivité. D'ailleurs RFF vient de créer une direction commerciale, c'est une révolution au sein de l'établissement public.

➤ **Jordi Cistero, en charge du projet d'hinterland du Port de Barcelone** : ADIF met 6 heures pour délivrer un sillon en Espagne.

➤ **Cédric Fralo, Imerys** : Le groupe a arrêté le ferroviaire suite à un appel d'offres gagné par Trenitalia. On est en passe de retrouver le ferroviaire avec TPCF. On a des tonnes de minerais à envoyer partout en France. On aura besoin de camions pour amener les minerais des carrières à Saint-Paul-de-Fenouillet, mais pour des raisons économiques on a intérêt à développer le ferroviaire.

➤ **Gilles Delvigne, représentant commercial VFLI** : Nous sommes un nouvel entrant depuis 3 ans. Nous sommes une entreprise de traction ferroviaire certifiée depuis 2007, prestataire de service pour la partie desserte ferroviaire ou la partie traction. Dès qu'un donneur d'ordre fait part de sa manifestation pour un report modal par appel d'offres, nous répondons. On a démarré l'autoroute ferroviaire depuis la gare du Boulou depuis 3 ans. On a répondu à PROFFER, sans succès à ce jour. Nous travaillons donc sous forme d'appel d'offre et de négociation commerciale. SNCF, actionnaire principal de VFLI, n'a pas tous les torts sur la question du wagon isolé : la question du tarif y est essentielle. Les nouveaux entrants se positionnent essentiellement sur du train long massif facile à produire. VFLI intervient lui à partir des ITE avec une solution de bout en bout ce qui permet de la flexibilité et un engagement sur le résultat.

➤ **Georges Monso, délégué à l'aménagement du territoire ferroviaire SNCF** : le wagon isolé n'a pas été abandonné par Fret SNCF. Le marché concurrentiel a obligé à avoir une nouvelle offre technique et tarifaire multilots-multiclients, qui s'applique sur la plateforme de Perpignan.

➤ **Christian Dubois, PROFFER** : 30 industriels de la région, et 4 CCI (Béziers, Narbonne, Sète et Nîmes) : On est en mesure de faire un business plan pour un opérateur ferroviaire de proximité. Les éléments principaux seront : l'existant (ports de Sète et La Nouvelle avec une liaison ferroviaire intermédiaire) et une relation sur Nîmes vers Alès. Nous terminons le business plan avec la SNCF pour fixer les prix de prestation. Nous engageons une discussion avec Sète pour le volume échangés, et plus tard avec Port La Nouvelle. Le système des opérateurs de proximité pourrait se développer d'un coup, une fois qu'il y en aura assez en France pour assurer l'ensemble de la chaîne logistique, au départ et à l'arrivée du train.

### **3.3 LES PLATEFORMES**

#### **3.3.1 Cerbère – Port-Bou**

**Bruno Beauchet, RFF** : Quel devenir des activités sur les plateformes, des activités sur ces zones avec la réalisation de ligne nouvelle ? Quel impact de la création d'un troisième rail entre Figueras et Port-Bou ?

➤ **Yann Donval, Directeur du site de Cerbère, Transfesa** : On ne fait que du transit. On n'a peu d'information sur le matériel en transit. 90% est de l'automobile ou de la pièce auto. On fait des trains complets origine-destination (issus de terminaux embranchés largeur ibérique, à destination de terminaux largeur UIC en Angleterre ou Allemagne). La ligne nouvelle ne nous portera sans doute pas préjudice. Mais le trafic baisse fortement depuis 2007. On essaie d'avoir de nouveaux trafics qui passent par la frontière, mais il faut que ce soit de l'embranchement à embranchement avec changement d'essieu. On peut faire un mini lotissement de trains à la frontière (3 trains espagnols pour deux trains UIC) ce qui nous permet de « jouer » un peu. On essaie de faire du fruit, du préfabriqué béton... Mais l'avenir n'est pas rose a priori.

**Edouard Parant, RFF** : La vitalité de votre activité dépendra-t-elle de la vitalité des installations terminales embranchées (ITE) espagnoles ?

➤ **Yann Donval, Directeur du site de Cerbère, Transfesa** : Tout à fait, on ne fait que du transit, la localisation et son relief nous empêche de sortir du matériel par la route.

**Edouard Parant, RFF** : Votre marché captif, ce sont les ITE ibériques, pas le développement du port de Barcelone qui s'équipe pour passer à l'UIC ?

**Bruno Beauchet, RFF** : Des entreprises embranchées espagnoles passeront-elles à l'écartement UIC ?

➤ **Yann Donval, Directeur du site de Cerbère, Transfesa** : J'ai du mal à y croire. Les entreprises embranchées ont déjà du mal à maintenir leur trafic. Ce n'est pas un problème de capacité autant sur Cerbère que sur Port-Bou ; ce n'est pas un problème économique non plus (les techniques sont rodées). Je doute que les fabricants de voitures passent à un autre système en passant à du matériel UIC. Le poids de marchandises est aussi important : cela peut poser problème sur les pentes du tunnel TP Ferro. Nos clients essaient de maintenir les prix sur des flux de plus en plus faibles en maintenant la fiabilité des temps de parcours.

**Bruno Beauchet, RFF** : Des informations sur le troisième rail ?

➤ **Pedro Belmonte, ADIF** : Le troisième rail est au stade des études. En principe, la ligne TP Ferro répond au besoin. La frontière Port-Bou Cerbère a-t-elle besoin de l'écartement UIC ? Les grandes usines comme SEAT commencent à étudier l'arrivée de l'écartement UIC, mais les trains qui pourront descendre au format UIC ne peuvent aller que sur les gares de Barcelone Can Tunis et Barcelone Morrot. Les entreprises se préoccupent avec la crise à voir comment on peut tenir avec l'écartement ibérique. 80% du trafic à Port-Bou est du trafic de l'Allemagne ou pour l'Allemagne (gare de transit). Que passera-t-il par TP Ferro ? En Espagne, on n'en est qu'au niveau de l'étude, et il faudra attendre au moins 10 ans pour que cela progresse. C'est un effort important pour tout le monde en Espagne : le voyageur est beaucoup plus important que la marchandise.

➤ **Petros Papagiannakis, directeur de l'exploitation TP Ferro** : La coopération est quotidienne avec l'ADIF. Le fameux troisième rail jusqu'au port de Barcelone (depuis Figueras) n'est plus au stade de l'étude. Des travaux sont en cours. Au 1er semestre 2011 on pourra aller jusqu'au port de Barcelone à partir de Perpignan à l'écartement UIC (mais pas par Port-Bou). La ligne nouvelle de TP Ferro n'impactera pas les trafics sur Port-Bou, car nous ne sommes pas sur les mêmes marchés. L'objectif commercial est lié au port de Barcelone. On souhaite développer avec ADIF le trafic fret ; tout le monde veut aujourd'hui développer le fret ferroviaire ; ce n'est plus un objectif de deuxième catégorie. D'ailleurs la future ligne ADIF à grande vitesse Figueras-Barcelone sera aussi ligne mixte. D'ici 2012, la ligne conventionnelle sera équipée d'un 3ème rail pour faire passer des trains à l'écartement UIC. Le faisceau UIC ira jusqu'au port de Barcelone.

### **3.3.2 Le Boulou**

**Bruno Beauchet, RFF** : On aura donc la continuité avec des trafics partant de Barcelone et allant vers le nord de l'Europe à l'écartement international. Comment ceux qui travaillent sur le Boulou voient-ils l'avenir du site dans ces conditions ?

➤ **Régine Mingorance, distriport du Boulou** : Au niveau de la logistique, on a ce site. On est spatialement limité. Mais je n'ai pas d'information particulière sur le sujet. Des problèmes de voisinage etc., nous restons aujourd'hui en attente.

**Bruno Beauchet, RFF** : Et la concurrence avec des plateformes à Figueras ?

➤ **Régine Mingorance, distriport du Boulou** : Tout est en étude actuellement avec un atelier littoral pour étudier les possibilités transfrontalières. Il n'y a aucune décision de prise aujourd'hui. On a 40 trains qui passent par semaine.

### **3.3.3 Le CTC de Saint-Charles**

➤ **Eric Gilbert, CA Perpignan-Méditerranée** : J'ai suivi les travaux. Pas beaucoup de perspectives sur le futur. La mise en service des installations n'est pas faite car le montant des redevances est en négociation avec RFF : la baisse des trafics ne permet pas d'équilibrer l'activité du CTC aux conditions initialement prévues lors de la signature du projet en 2006. On n'a pas de vision sur l'arrivée de la Ligne à grande vitesse TP Ferro. On ne connaît pas bien l'aspect technique du dossier (quelle concurrence entre le fret à grande vitesse et le fret classique ?). On souhaite bien sûr développer le trafic sur le site pour utiliser la plateforme à son maximum de capacité. 3 trains quotidiens aujourd'hui (Rungis, Lille, Suisse), or on pourrait traiter 12 à 15 trains (standard 750 m UIC). On n'a uniquement du trafic général cargo sur les 3 trains, mais on sait qu'il y a un fort potentiel naturel sur le fruit et légumes (rien n'est fait en combiné rail-route), sous réserve d'horaires adaptés et de fiabilité de service.

➤ **Petros Papaghiannakis, directeur de l'exploitation TP Ferro** : sur l'aspect technique des pentes sur la nouvelle ligne, il faut bien voir que la pente maximale n'a rien de catastrophique par rapport aux pentes du réseau actuel. Les rayons de courbures avantageux de la ligne TP Ferro facilitent même le passage. Il n'y a donc pas de problème de pente. Enfin, les opérateurs ne voient aucun problème à avoir des tractions multiples. Les trains de 750 m seront admis sans aucun problème. Enfin, les lignes équipées d'un 3<sup>ème</sup> rail possèdent des voies d'évitement de 750 m. Le 3<sup>ème</sup> rail sera bien une réalité dans les 6 prochains mois.

➤ **Yves Pidoux, Transalliance Multimodal** : Il y a des caisses de fruits et légumes qui vont à Paris par train classique, mais c'est très réduit faute d'horaires pertinents et des volumes trop faibles. Une fois que Roussillon Express sera mis en place, on pourra acheminer entre Perpignan et Lille, et dans un deuxième temps sur Nancy, voire sur la Bretagne. Novatrans mettra en place ses réflexions au fur et à mesure de l'évolution des projets. Le nombre important d'importateurs et la force de frappe commerciale de Saint-Charles permet d'être optimiste par rapport aux projets concurrents de plateforme. Le fait de bénéficier sur le même site de transport conventionnel, de transport combiné et d'une offre routière pertinente qui permet d'expédier en Europe de la palette au « complet » sera difficile à trouver sur un autre site concurrent. La massification est très importante sur Perpignan, et s'amplifie grâce aux produits venant de Port-Vendres.

➤ **Eric Gilbert, CA Perpignan-Méditerranée** : Sait-on quel est l'impact d'une ligne à grande vitesse sur le transport de marchandises ? A-t-on appris des choses dans d'autres régions ?

**Edouard Parant, RFF** : Le modèle français de la grande vitesse était exclusivement centré sur le trafic voyageur. Pas d'impact sur le trafic marchandises, sauf la libération de sillons sur les lignes classiques (qui a plutôt bénéficié aux TER). Le gain est surtout qualitatif sur le transport de marchandise (c'est ce qui est attendu par les transporteurs) : on espère qu'avec la ligne nouvelle on pourra avoir un respect des vitesses moyennes des trains de marchandises. Il y a aussi des projets de fret express (type CAREX) : c'est de la messagerie type colis postaux (permet d'éviter les nuisances sonores du fret aérien de nuit).

➤ **Pedro Belmonte, ADIF** : la part du fret ferroviaire est de 3 à 4% en Espagne. On espère la porter à 8%. Mon opinion personnelle, et je ne parle pas au nom d'ADIF, c'est qu'il n'y a pas assez de trafic pour que toutes les plateformes logistiques (au moins 8 grosses entre Barcelone et Perpignan) puissent vraiment fonctionner. Il y en a trop, dans 10 ou 15 ans, la logistique sera rationalisée, et certaines plateformes auront disparu. Il faudrait que la communauté européenne harmonise tous les projets individuels entre France et Espagne. Il faut rationaliser.

### **3.3.4 Rivesaltes**

➤ **Jean-Loup Le Gratiet, Walon France** : Nous avons subi un virage à 180 degrés : 2 trains complets par semaine en 2007, 2 à 3 wagons isolés par semaine aujourd'hui... Les constructeurs ont changé radicalement leur façon de faire avec l'arrivée des pays émergents : ils confient une grande majorité de leur marchandise aux transporteurs « polonais ». Au niveau ferroviaire, on ne reçoit plus rien. Idem pour les constructeurs français, qui privilégient le camion en livraison direct. On souffre énormément. Il va falloir se diversifier et chercher d'autres niches. Les constructeurs favorisent d'abord la route, puis le maritime, et enfin le ferroviaire.

➤ **Yves Guimezanes, TPCF Fret** : on a démarré l'OFP le 22 juillet 2010. On s'est placé dans le cadre du Grenelle : on a voulu soulager l'axe routier d'un trafic de camions important. L'infrastructure RFF avait un trafic important jusqu'au années 2000 (150 000 t de produits de carrière, et l'identique en ballast). On a un trafic faible de 15 000 t. L'intérêt est de répondre aux besoins des chargeurs. Un OFP est une entreprise ferroviaire qui travaille sur un périmètre réduit, et donne des trafics aux entreprises ferroviaires longue distance. Ces dernières ont du mal à prendre en compte les OFP : problèmes techniques « basiques » mais qui posent beaucoup de difficultés. Fret SNCF a mis en place le multilots-multiwagons, mais ce n'est pas vraiment viable à cause des prix pratiqués. Il faut retravailler sur des trains complets, mais c'est difficile à monter (il faut fournir un train complet par semaine pour être économiquement rentable). Il faut retrouver une meilleure synergie avec les entreprises ferroviaires pour redynamiser des trafics perdus. TPCF fret a aussi un train touristique sur la ligne. Nous arrivons de notre côté à avoir un sillon en 2 jours sur notre ligne ! Pas de contrainte particulière sur Rivesaltes en termes de voies. Il y aurait possibilité de développer un vrai trafic sur cette plateforme qui a l'avantage d'être sur la double voie Narbonne Port-Bou.

➤ **Murielle Rossillon, Conseil général des Pyrénées-Orientales** : Il n'y a pas que Walon sur Rivesaltes, à l'avenir il y aura d'autres entreprises. Il reste beaucoup d'espace sur Rivesaltes. La Région l'a identifié en PRAE. Les terrains de la ZAC Fer seront embranchés directement, cela favorisera le développement du ferroviaire sur le site. On est en relation avec Lorry Rail qui étudie la possibilité d'une nouvelle plate forme d'autoroute ferroviaire sur le site de Rivesaltes, sachant que 95% du trafic vient de l'Espagne, il ne s'agirait pas de faire venir beaucoup de camions d'Espagne pour les embarquer à Rivesaltes.

### **Etude prospective de Réseau Ferré de France**

**Bruno Beauchet, RFF** : présente une étude prospective de recherche d'une nouvelle plate forme d'autoroute ferroviaire a été menée par Réseau Ferré de France en 2008. L'objectif de l'étude était de trouver un site en Languedoc-Roussillon pouvant traiter jusqu'à 20 services A/R d'autoroute ferroviaire par jour. A travers la présentation, RFF décrit les modalités d'exploitation pour traiter 10 A/R par jour puis 20 A/R par jour (avec des trains de 750m). Cette étude met en évidence que les secteurs potentiels pouvant accueillir une telle plate forme sont limités en Languedoc-Roussillon et le meilleur secteur étant localisé à Rivesaltes à proximité du camp Joffre.

### **Conclusion de la séance**

Réseau Ferré de France remercie la cinquantaine de participants et note la grande diversité d'acteurs présents à cet atelier. RFF se réjouit de la richesse des échanges et des interventions (près d'une quarantaine) et cela montre l'intérêt de poursuivre le débat.

RFF rappelle que le PowerPoint de présentation est en ligne ainsi que le compte-rendu sur le site [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) sous la rubrique documents - réunions de concertation / ateliers.

\* \* \*

**Fin de l'atelier 12h30**