

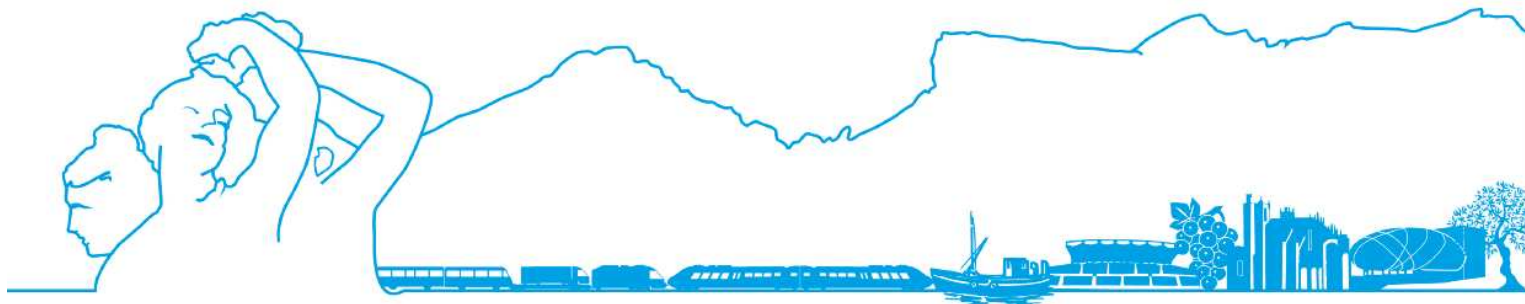
ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

ATELIER « Transport de marchandises n°2 »

Jeudi 13 octobre 2011 – PERPIGNAN

Villa Duflot – Rond -point Albert Donnezan



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —
OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERPIGNAN
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HARRINGTON

Début de la réunion à 10h en présence de 56 participants.

NOM	PRENOM	ORGANISME
AESBACHER	Jacques	Communauté d'agglomération de Perpignan-Méditerranée
AMBROGIO	Fiorenzo	Transports Ambrogio
ANDRÉ	Georgina	Agence d'urbanisme catalane
ANDRÉ	Claude	
AUGER	Claude	UPE
AVELA	Marylène	CCIT de Béziers / Saint-Pons - Service économie et développement territorial
AZAÏS	Céline	SETEC Organisation
BAÑUELOS	Toni	Generalitat de Catalogne
BATLLE	Simon	CIMALSA Centres Logistics de Catalunya
BEAUCOUSIN	Carole	Conseil général des Pyrénées-Orientales
BIRBA	Claude	Transalliance
BOISSEAU	Éric	FNAUT
BOUSSANGE	Lionel	VFLI
CANET	Pierre-François	Ceser LR Conseil économique, social et environnemental Languedoc-Roussillon
CARAYON	Jacques	CARAYON SA
CHAUVINEAU FOURNIER	Fabienne	Syndicat mixte MP ²
COLOM	Gérard	CCI Béziers - Profer
COMTE	Jean-Pierre	Comptoir languedocien de transit et de manutention
CZECHOWSKI	Silvain	AURCA
DE VULLIOD	Grégoire	Ateliers d'Occitanie
DEGAEFF	Jean-Pierre	Conseil général de l'Aude Direction des routes et des transports
DOMANGE	Olivier	DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux
DUBOIS	Christian	CCIT de Béziers / Saint-Pons - Commission aménagement
FAMERY	Stéphane	TRANSALLIANCE
FÉLIX	Pascal	Systra Lyon
FERRIERES	Eric	CCI Narbonne

FOURCADE	Pascal	Agence d'urbanisme catalane
FREMONT	Antoine	RFF
GEORGET	Philippe	SNCF Fret
GILBERT	Éric	SAEML Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal
GUILLOUX	Gaëtan	Port de Port-la-Nouvelle
HENOT	Sébastien	Groupe VFLI
JAMÀS FERRER	Laura	Cadefer
JARQUE	Fina	CIMALSA Centres Logistics de Catalunya
MANCINI	Sandrine	SNCF Géodis
MARTI	Jean-Jacques	CCI de Perpignan - Pôle études et territoires
MAUGER	Charlotte	CCI de Narbonne / Lézignan / Port-la-Nouvelle - Pôle industrie & international
MORCELLO	Estelle	Egis France
NAVARRO	Corinne	Transports Ambrogio
ODORICO	Hervé	DREAL LR
PAPAGHIANNAKIS	Potros	TP Ferro Concesionaria, S.A.
PAPIN	Stéphanie	Conseil économique, social et environnemental Languedoc-Roussillon
PATTE	David	Saint-Charles International
PLANAS	Gilles	Agence d'urbanisme catalane
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation Direction déléguée aux grands projets Département des projets de l'arc méditerranéen
REYNAUD	Christian	NESTEAR
RIBÓ	Xavier	Économiste
RICHARD	Claude	CESER
RICHER	Jean-Pierre	GARANT de la concertation

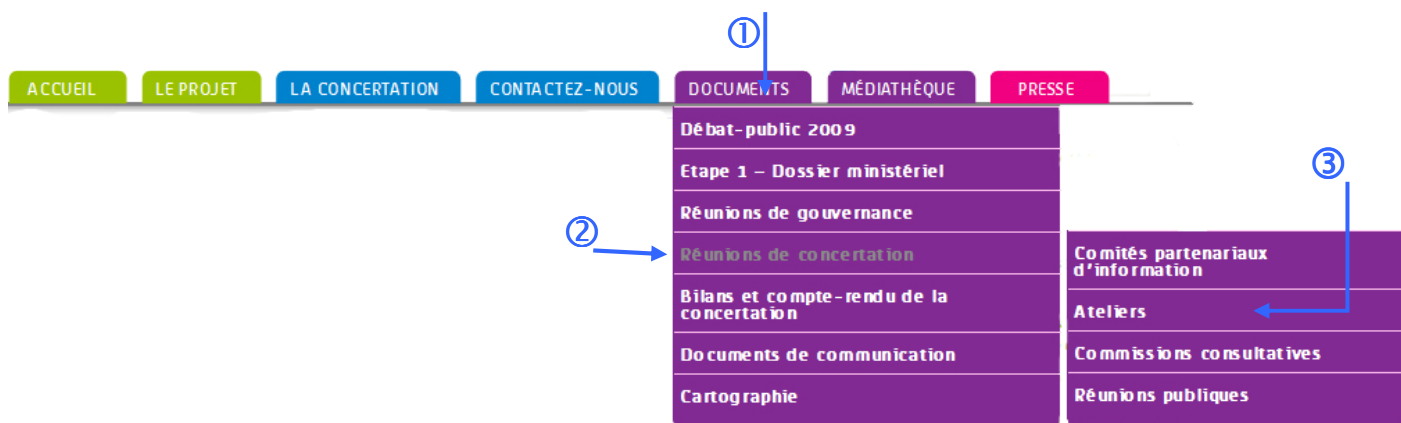
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Édouard Parant – Chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
- Bruno Beauchet – Responsable des études économiques

L'ordre du jour est le suivant :

- Rappel du diagnostic présenté en 2010 et bilan de l'année en termes de projets. Quelles sont les avancées concrètes? Quelles ont été les évolutions, sur les plateformes ou sur les ports ?
- Présentation des résultats, prévisions de trafic à l'horizon 2020
- Échanges avec l'assemblée.

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



PREMIERE PARTIE : PROPOS LIMINAIRES

Édouard Parant, Chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, Réseau Ferré de France présente le garant de la concertation, Monsieur Jean-Pierre Richer.

Bruno Beauchet, Responsable des études économiques, Réseau Ferré de France annonce que l'atelier d'aujourd'hui fait suite à celui qui s'est tenu le 6 octobre 2010 sur le « Transport de marchandises » dans le cadre des études d'étape 1, sur le projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Point d'avancement du projet

Suite au débat public qui s'est tenu en 2009, le maître d'ouvrage a pris la décision de poursuivre les études. RFF a donc engagé les études préalables à l'enquête d'utilité publique, dès 2010.

Elles se déroulent en 3 étapes :

- Étape 1 : définition de la zone de passage et définition d'une bande de 1 000 m sur les territoires traversés. Cette étape est achevée depuis l'été 2011. Suite au Comité de pilotage du 16 juin 2011, une zone de passage large d'environ 1 000 mètres a été identifiée. RFF est à présent en attente d'une décision ministérielle.
- Étape 2 : définition du tracé précis, des sections en capacité d'accueillir des circulations fret et la politique de desserte en concertation avec l'ensemble des partenaires. Cette étape a débuté à l'été 2011,
- Étape 3 : elle consistera à établir les dossiers réglementaires nécessaires à l'enquête d'utilité publique. L'objectif est d'obtenir une déclaration d'utilité publique à l'horizon 2015 pour une mise en service du projet en 2020.

Présentation du diaporama par Bruno Beauchet,

Réactions et échanges

Bruno Beauchet, RFF, demande aux participants quel est leur point de vue sur les trafics 2007 qui viennent d'être présentés.

Quels sont les faits marquants depuis un an, par exemple, au niveau des ports ? Port la Nouvelle avait parlé d'un développement de l'activité pour l'huile de palme.

Ce qui intéresse RFF pour les études à venir, c'est de connaître d'où viennent les marchandises et où vont-elles (Origine-Destination) ainsi que leur nature. Ces éléments sont importants pour estimer la part modale pour le pré- et post-acheminement des marchandises.

- **Gaëtan Guilloux, Directeur de Port la Nouvelle en Exploitation**, répond que concernant le dossier de « l'huile de palme », il y a actuellement un appel à projet de 6 hectares sur une plateforme qui devrait par la suite accéder à la mer via un nouveau terminal, une extension de port. Il indique que la représentante de la Région aura sûrement davantage d'éléments pour en parler.

La réponse à l'appel à projets aura lieu le 14 octobre et par la suite, il sera possible de communiquer à RFF des éléments complémentaires.

L'évolution du port est conditionnée notamment par cet appel à projets et par la vente du Terminal France AgriMer qui offre à peu près 80 000 m³ de stockage en liquide. Il est difficile d'en parler davantage aujourd'hui.

Dans les schémas que l'on a pu observer sur le diaporama, on peut donc imaginer des flux de transport ferroviaire et de transport routier plus importants.

Bruno Beauchet, RFF : Dans cet appel à projets avez-vous envisagé des engagements de parts modales pour le ferroviaire, en termes d'acheminements ?

- **Gaëtan Guilloux, Directeur de Port la Nouvelle** ne pense pas avoir envisagé des engagements de parts modales pour le ferroviaire, il n'existe ni d'engagement écrit ni de demande verbale. Nous avons demandé à ce que la réponse soit multimodale et des engagements uniquement sur le mode maritime, en termes de volume essentiellement. Nous évaluons à 1 à 2 millions de tonnes supplémentaires, le trafic sur le Port de Port la Nouvelle.

Bruno Beauchet, RFF : Cette augmentation doublerait donc le trafic, qui passerait de 2 à 3 ou 4 millions de tonnes. Aujourd'hui, dans les autres activités qui représentent 2 millions de tonnes, attendez-vous d'autre développement ?

- **Gaëtan Guilloux, Directeur de Port la Nouvelle**, confirme que tout le fret sera conditionné. En général, on conditionne le Port de Port la Nouvelle en mentionnant que l'on « traite » 1 Mt d'hydrocarbures et 700 000 tonnes de céréales, mais nous faisons aussi les vracs solides et divers. Il y a d'ailleurs des acheminements par mode ferroviaire et nous avons l'intention de développer ce trafic.

Bruno Beauchet, RFF : Quelles sont les activités logistiques en Catalogne, notamment au niveau de Figueras ? Pouvez-vous parler des évolutions récentes ? La CIMALSA peut-elle nous présenter les projets de développement en Catalogne ?

- **Fina JARQUE, CIMALSA** précise que trois projets sont en cours de développement pour augmenter l'intermodalité autour du ferroviaire et du transport de marchandises. Il n'y a pas de planification d'infrastructures. CIMALSA n'a pas la mission de développement de ce secteur, mais le gouvernement nous demande néanmoins d'y travailler pour augmenter la part modale du ferroviaire par rapport à celle du transport routier. Le projet principal se situe à Figueras et il se développe en partenariat avec le port de Barcelone : il est très important pour le gouvernement catalan de traiter les deux à la fois.

Bruno Beauchet, RFF : Le port de Barcelone a-t-il défini une stratégie dans laquelle Figueras serait un relais ?

- **Fina JARQUE, CIMALSA:** Oui, c'est très clair.

Bruno Beauchet, RFF : Y a-t-il ici des représentants du Port de Barcelone qui pourraient apporter un éclairage sur les projets de la Catalogne du Sud ? Le Barcelone-Lyon Express a été mis en service : y a-t-il déjà des éléments connus sur les échanges entre Barcelone et Lyon ?

- **Fernand Victoria, FRET SNCF à Barcelone**, est missionné pour le Développement des échanges en Espagne. Il précise que sur le Barcelone-Lyon Express, il y a actuellement 3 trains hebdomadaires qui passent par la ligne TP Ferro et qui sont assez bien chargés dans le sens sud-Nord, de Barcelone vers Vénissieux (proche de Lyon). Il a été évoqué la possibilité d'augmenter le nombre de cadence car le fonctionnement est satisfaisant mais il y existe un problème d'équilibre Nord-Sud : il n'y a pas actuellement de trafic, pas d'exportation en provenance de Vénissieux, pour embarquer à Barcelone et partir vers l'Asie ou ailleurs. Le Port de Barcelone entreprend actuellement de gros travaux pour implanter un nouveau terminal « containers » sur le port, en gagnant un nombre considérable d'hectares sur la mer. Il devrait être efficace milieu 2012. C'est la société Hutchinson qui va exploiter ce terminal, qui a pour vocation à relativement moyen terme de traiter une capacité de 5 Millions d'EVP (Equivalent vingt pieds). Par ailleurs, Fernand Victoria est un peu surpris que la ville de Valencia ne soit pas mentionnée sur les cartes car le trafic actuel passe par cette route même s'il n'est pas connecté

au mode ferroviaire. Le trafic intéressant emprunte l'axe Barcelone-Tarragone et Valencia. Aujourd'hui, le port de Barcelone est en train de passer à 8% de parts ferroviaires en sortie de marchandises du port.

- **Xavier Ribo, économiste**, souligne un aspect très important : TP Ferro a l'exclusivité du trafic ferroviaire durant les 40 ou 50 prochaines années et tous les trains doivent passer par le tunnel. On peut donc s'interroger sur le devenir de cette ligne de marchandises entre l'Espagne et la France. Le port de Barcelone est en train de finir le terminal Hutchinson mais il n'existe pas de ligne ferroviaire, c'est une ligne provisoire qui passe en ce moment par la zone franche. La ligne entre le port et la sortie n'est pas encore prévue car le Ministère des Finances a indiqué qu'il n'y avait pas de budget fléché sur ce projet. Ce terminal devait être fini en 2009, il a été reporté à 2012-2013. Pour le moment, il n'y a donc pas de ligne définitive.

- **Petros PAPAGHIANNAKIS, de TP FERRO**, rappelle que les deux États, français et espagnol, n'ont pas vraiment donné d'exclusivité à l'entreprise TP FERRO. Ils ont manifesté leur volonté d'augmenter le trafic au travers d'une ligne performante en exploitation, disposant d'une autre échelle que celle d'aujourd'hui. Quand un État concédant souhaite faire un investissement, une étude technico-économique est faite. En termes de trafic, au niveau de la ligne actuelle, les études de capacités ont montré que nous sommes très loin d'une saturation : il est possible de faire circuler plus de 200 trains par jour et la concession n'est pas un goulot d'étranglement.

- **Pierre François CANET, Ceser Languedoc-Roussillon**, fait une analyse succincte de l'activité sur le Port de Sète (il n'y a pas de représentant dans la salle). Depuis que la Région a repris en main le port de Sète, cela a permis de le remettre aux normes, notamment les quais de débarquement. Ceci a également permis d'accroître les flux pour les entreprises qui étaient déjà présentes sur le port et de donner en même temps confiance à celles qui voulaient s'installer. L'intérêt de lier la zone de Poussan avec le Port de Sète par le train est évident. La Région a fait des réserves foncières de dizaines d'hectares sur la zone de Poussan pour réaliser cette plate-forme intermodale avec des rentrées par la mer et des départs par le train vers l'Espagne voire vers l'Europe de l'Est ou du Nord. C'est une opportunité de développement économique très important pour le Port de Sète qui inciterait les entreprises existantes à continuer à se développer sur cette zone et, à très court terme, inciterait également d'autres entreprises à venir s'installer en Languedoc-Roussillon et plus particulièrement sur le Port de Sète.

Bruno Beauchet, RFF demande s'il y a eu des études de marché précises pour déterminer le potentiel des trafics du port sur cette zone de Poussan, sur la nature des marchandises et leur Origine-Destination ?

En effet, RFF a besoin de connaître le potentiel de cette zone en termes de trafic afin de savoir s'il y a un intérêt ferroviaire. Si la marchandise vient d'un périmètre de moins de 500 km, il sera difficile de la reporter sur le mode ferroviaire.

Le risque est de faire un investissement très important en faisant cet embranchement, pour finalement se rendre compte du potentiel limité de la zone. En revanche, si ce sont des marchandises qui viennent de l'Europe du Nord ou du Nord de la France, ou encore d'Italie et qui trouvent un intérêt à venir sur cette zone de Poussan pour ensuite partir vers le Port de Sète, le mode ferroviaire serait pertinent et l'embranchement fer de la zone, intéressant.

Est-il possible de reporter ces marchandises sur le mode ferroviaire ? Toutes les marchandises ne conviennent pas au mode ferroviaire, mais en container c'est possible. RFF souhaiterait pouvoir se procurer les études qui montrent d'où viennent ces marchandises et où elles vont pour comprendre le potentiel de la zone de Poussan, avant d'étudier un embranchement qui coûterait des dizaines de millions d'euros.

Il faut prendre en compte le fait que les TGV vont rouler à grande vitesse sur cette ligne et qu'un train de fret devra atteindre sa pleine vitesse avant d'arriver sur la ligne pour péjorer au minimum la capacité de la ligne. De ce fait, il faudra une très longue voie avant que le train de fret n'arrive sur la ligne nouvelle et le

cout en sera élevé. RFF a besoin d'éléments plus précis pour déterminer l'intérêt de cette fonctionnalité du projet.

- **Pierre François CANET, CESER Languedoc-Roussillon**, ajoute qu'il existe effectivement un réseau de transport routier important, et qu'il y aura des difficultés à faire transiter les marchandises par le train.

Il est ici abordé des transports sur des distances en dessous des 500 km. Cependant, il est évident que cet embranchement fer est essentiel pour le développement de la région. Le fait d'avoir un gros embranchement et ces trois modes de transport possibles en un même point est capital pour l'investissement à venir : des entreprises qui investissent sur le Port de Sète, peu nombreuses actuellement, pourraient investir davantage à terme grâce à ces zones et ces opportunités nouvelles.

Si le mode de gouvernance est bien établi au niveau régional, il sera possible de faire transiter une grosse partie des flux par le train. L'investissement sera coûteux au départ, mais à terme, il sera rentable pour notre région et pour les investisseurs, ce qui amènerait une croissance économique régionale notable. Le CESER transmettra à RFF une étude précise sur les chiffres demandés en séance et le compte-rendu du travail de cette commission sur le fret ferroviaire.

Bruno Beauchet, RFF indique qu'il y a actuellement sur le port de Sète le mode ferroviaire. De ce fait, nous pouvons nous poser la question de l'intérêt d'un raccordement ferroviaire entre la zone logistique de Poussan et la ligne nouvelle. Il serait a priori plus intéressant de transborder la marchandise directement du bateau vers le train, à Sète, plutôt que de l'acheminer d'abord à Poussan pour ensuite la mettre sur le train.

- **Fiorenzo AMBROGIO, Transports Ambrogio**, souhaiterait avoir connaissance d'éléments concrets sur les trois projets évoqués par le CIMALSA.
- **Fina JARQUE, CIMALSA**, répond qu'actuellement, il y a à Figueres une zone logistique « classique » mais, qu'un projet dans la continuité de cette zone devrait favoriser l'intermodalité. L'objectif est d'avoir une double voie de 750 mètres qui connecterait cette nouvelle zone pour capter une partie du trafic du port de Barcelone et favoriser le transport automobile, en fluidifiant la circulation routière. Il y a aussi deux autres projets, à Penedes et à Montblanc (secteur Tarragone), soit trois « back-office ».

Bruno Beauchet, RFF confirme qu'il y a trois zones, dont une connectée à Barcelone.

- **Fina JARQUE, CIMALSA**, ajoute que les deux autres fonctionneraient avec le port de Tarragone.

Bruno Beauchet, RFF s'interroge sur les trois zones : deux auraient le double écartement pour faire le transfert et la troisième, connectée au le Port de Barcelone aurait-elle la norme UIC avec un troisième rail?

- **Fina JARQUE, CIMALSA**, précise que l'écartement ibérique existerait pour l'une des trois et que, dans les deux autres, la norme UIC serait choisie pour Figueres, avec un troisième rail.

Bruno Beauchet, RFF demande si certaines entreprises actuellement installées au Boulou ou à Rivesaltes par exemple, envisagent de se diriger plus au sud et vers l'Espagne.

- **Fiorenzo AMBROGIO, Ambrogio** répond que son entreprise possède son Terminal au Boulou depuis 1982.

A l'heure actuelle, il y existe ce nouveau projet qui se trouve à 15 minutes de la route du Boulou, plus au Sud. Le coût de l'arrêt à Figueres pour un camion est d'environ 1,45€ à 1,90€ pour l'autoroute et entre 12-13€ pour le gazole.

Fiorenzo AMBROGIO s'interroge sur l'intérêt à son entreprise à se rendre à Figueres. Quelles raisons pourrait-on avancer pour changer de terminal, en tenant compte des millions d'euros qu'il faudra dépenser pour cette autre structure ?

Par rapport au projet de trafic de Barcelone, s'il y a un projet de faire partir et arriver des trains au port, quelles motivations les opérateurs maritimes auront-ils pour prendre la route à Figueres sachant qu'ils peuvent partir de Barcelone.

- **Philippe Georget, chef d'agence Patrimoine sud-ouest, SNCF fret** : RFF et la SNCF sont propriétaires de nombreux terrains et se questionnent sur l'utilisation de ces zones logistiques dans les années à venir, leur souci étant de faire vivre des projets sur le long terme.

Actuellement, les entreprises travaillent avec la SNCF fret sur le court terme et des questions concrètes se posent.

Prenons l'exemple du Boulou : la SNCF est propriétaire du terrain où se situe Lorry Rail. Son Directeur Général s'inquiète de la situation en France et envisage de regarder vers l'Espagne, mais à quel coût ? Où seront-ils positionnés ? Notre idée est donc de développer le Boulou jusqu'à saturation et d'y faire des travaux. Nous avons démarré la gestion de ce site il y a quelques années dans un secteur très contraint. Nous avons construit en sachant que ce serait une vitrine et les résultats sont positifs, mais il n'est pas possible de faire plus. Nous sommes dans l'obligation de suivre les évolutions dans les années à venir.

Sur la zone de Perpignan, SNCF fret est propriétaire de 13 hectares de foncier et travaille avec de nombreux industriels, sur des installations vieillissantes.

La question qui se pose porte sur les investissements dans les années à venir: l'arrivée du tunnel est une question cruciale pour nous propriétaire, allons-nous continuer à investir ? Quels sont les volumes qui vont nous rester ? Nous devons chercher d'autres marchés, le papier, la sidérurgie, les automobiles peut-être...

Les industriels qui ont des emplois sur le secteur vont vivre une mutation importante : ils travaillent au jour le jour et parlent de projet à court terme. Ils n'ont pas le choix.

Comment vivre cette mutation ? Il faudrait instaurer un accompagnement, malheureusement les finances publiques et les finances de la SNCF sont très mesurées, donc nous avançons timidement.

Après discussion avec TRANSALLIANCE , des questions se posent sur notre avenir. Sur la zone de Sète, nous travaillons beaucoup avec le Conseil Régional sur l'évolution du secteur, le fret notamment, mais le sujet de la gare maritime n'a pas été abordé.

J'ai été surpris de lire que l'on allait refaire un chantier de transport combiné sur Sète alors que l'on parle de démolir ce même chantier pratiquement neuf. Nous sommes déçus que l'entreprise Agrexco qui avait prévu d'arriver avec de nombreux volumes, ne vienne finalement pas.

Nous disposons de vastes réserves foncières et si l'opportunité de les mettre à disposition des entreprises pour faire des embranchements particuliers, se présente, nous le ferons.

Pour mémoire, nous avons travaillé pendant des années sur le dossier de Rivesaltes (Zone d'activités Fer) qui représente des millions d'euros.

Malheureusement, ce projet arrive presque trop tard puisqu'entre-temps, TP FERRO a travaillé sur la réalisation du tunnel. Il est très coûteux de faire venir des entreprises industrielles pour pouvoir amortir une Installation Terminal Embranchée (ITE). Le projet de Rivesaltes risque de pâtir de cette concurrence.

Seul, le projet de Lorry Rail aurait pu contribuer à l'équilibre du projet mais l'entreprise ne semble pas être intéressée par ce secteur .

- **Frédéric Soler, Lorry Rail, Responsable d'Exploitation**, confirme que 99% de ses clients se trouvent de l'autre côté de la frontière.

Actuellement il n'y a pas d'endroits précis identifiés pour implanter une plateforme du côté espagnol. L'entreprise Lorry Rail ne peut pas se développer davantage au Boulou en raison du

foncier et de la voie unique. Il est donc important de ne pas négliger toutes les difficultés que cela impose en termes d'exploitation.

Malgré la saturation, le Boulou continuera d'exister du fait de son propre marché. Pour Lorry Rail, l'objectif est de se développer en fonction des distances entre Barcelone et le Boulou, et le reste de l'Espagne, en raison de forts trafics en provenance du Sud de l'Espagne.

Bruno Beauchet, RFF demande s'il fut comprendre suite à ce discours que Lorry rail fonctionnerait en complémentarité, entre une plateforme du côté Espagnol et celle du Boulou ?

- **Frédéric Soler, Lorry Rail, Responsable d'Exploitation** indique que Lorry Rail n'a pas de raison de quitter le Boulou du fait du marché existant qui assure de l'activité à l'entreprise et remplit des trains sur ce site.
Lorry Rail est à saturation et les projets d'autoroutes ferroviaires intéressent l'entreprise car ce sont des projets de fort développement.
Par exemple, les liaisons réalisées pour le Boulou-Luxembourg sont faites pour les clients qui viennent d'Espagne mais qui chargent aussi vers des destinations du nord de l'Europe.

Bruno Beauchet, RFF s'interroge sur le fonctionnement de ce type de liaison.

- **Frédéric Soler, Lorry Rail, Responsable d'Exploitation** répond qu'il s'agit de trains différents pour des liaisons différentes. Actuellement, Frédéric Soler ne peut pas développer davantage car des études sont en cours : par ailleurs, il ne faut pas s'intéresser qu'au seul axe le Boulou-Bettembourg, d'autres axes se développeront ultérieurement.

Bruno Beauchet, RFF demande si d'autres structures souhaitent apporter des compléments d'informations sur les activités fret et logistiques ?

- **Eric Gilbert, Communauté d'Agglomération Perpignan-Méditerranée**, intervient sur le chantier de transport combiné de Saint Charles.
Il y a peu d'avancées concrètes par rapport à l'an dernier. Beaucoup d'échanges sont menés avec différents partenaires et acteurs qui évoluent autour du projet mais ces acteurs ont souvent des intérêts divergents. La difficulté est de mettre en synergie Réseau Ferré de France et des acteurs privés, les clients du transport combiné, les transporteurs eux-mêmes et, en amont, des transporteurs et leurs clients chargeurs.
Les institutions telles la PMCA, sans qui rien n'est possible puisque ce sont ces institutions qui financent ces projets extrêmement coûteux et les opérateurs de transport combiné qui sont des entreprises concurrentes sur les plateformes, ont du mal à travailler en synergie et à développer des projets .
Les entreprises ont des enjeux financiers et économiques importants et la principale difficulté rencontrée pour la mise en exploitation de ce terminal est de coordonner les intervenants, tous indispensables, par ailleurs.
Actuellement pour le développement de la plateforme, il y existe un opérateur historique sur place, qui a des difficultés au niveau national : ses projets de développement de trafic sur la plateforme sont malheureusement assez faibles pour les prochaines années.
La difficulté est d'arriver à rentabiliser un investissement qui a été fort coûteux et de rendre la plateforme économiquement viable.

DEUXIEME PARTIE : LES RESULTATS

Les résultats sont présentés par Bruno Beauchet, RFF, à partir de la diapositive 22.

Réactions et échanges :

Bruno Beauchet, RFF demande aux participants de développer leur perception du potentiel de report modal.

- **Claude Auger, Energie TGV** demande quelle hypothèse RFF a retenu en termes de longueur des trains.

Bruno Beauchet, RFF précise que longueur retenue est de 750 mètres au maximum. Des tests seront réalisés dans les prochains mois sur des trains plus longs.

- **Xavier RIBÓ, économiste** demande des précisions sur les interlocuteurs de RFF en Espagne. Concernant le contournement Nîmes-Montpellier, les travaux qui devaient commencer en 2007 ne sont pas à ce jour. Xavier RIBÓ sollicite RFF pour savoir si ces travaux commenceront l'année prochaine. Concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, l'horizon 2020 de mise en service peut-il toujours être tenu ?

Bruno Beauchet, RFF: Concernant les interlocuteurs de RFF en Espagne, avant de lancer ces études l'année dernière, RFF a rencontré le Port de Barcelone, la Generalitat de Catalogne et CIMALSA. Depuis RFF continue d'échanger et de partager les expériences et les études dont celles qui ont été réalisées par la Generalitat en termes de trafic de marchandise.

Edouard Parant, RFF: Concernant votre question sur le contournement de Nîmes-Montpellier, effectivement ce projet n'est toujours pas en service et les travaux, après l'annonce il y a un mois du Président de la République, démarreront normalement en 2012.

Pour tenir le calendrier, il est impératif que l'offre que va recevoir Réseau Ferré de France d'ici fin 2011, des entreprises VINCI, BOUYGUES et EIFFAGE, soit acceptable financièrement. Si l'offre choisie à l'issue de l'appel à concurrence est trop élevée, ceci risque de retarder le projet. Nous espérons que les « majors » du BTP seront raisonnables.

Concernant le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, aujourd'hui, Madame la Ministre de l'Environnement était présente à Port-Leucate pour inaugurer une station de traitement des eaux. A cette occasion, le sujet de la ligne nouvelle a été évoqué autour d'une table ronde avec les élus locaux auxquels elle a fait passer un message simple : « Il est nécessaire de vous mobiliser et de faire du lobbying si vous souhaitez que votre projet avance. » L'Espagne peut utilement aider les élus du Languedoc-Roussillon à se mobiliser pour porter le projet.

La Ministre a également rappelé que le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est en concurrence avec d'autres en France. A l'heure où est bâti le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), la perception de la mobilisation des élus locaux par l'Etat est fondamentale.

L'importance à l'heure actuelle n'est pas l'échéance 2020/2022, mais bien la question du financement.

- **AMBROGIO Fiorenzo, Transports Ambrogio,** demande pourquoi dans le cadre des hypothèses de trafic présentées, RFF a pris en considération le trafic maritime, l'autoroute ferroviaire mais pas les transports combinés. Par ailleurs, pourquoi la mention Rivesaltes-Perpignan est présente sur les cartes, alors que celle du Boulou n'y est pas ?

Bruno Beauchet, RFF confirme que RFF n'a pas oublié le Boulou, mais les résultats n'ont pas été présentés en détails par plate-forme, ni les potentiels de chacune. Nous y reviendrons lors d'une présentation plus focalisée sur le fret local. Aujourd'hui, notre intention était de présenter les principales données sur les trafics au sud de Perpignan et de définir les hypothèses d'offres au départ de chacun des chantiers de transport combiné.

- **François QUETIN SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation - Direction déléguée aux grands projets - Département des projets de l'arc méditerranéen**, souhaite des compléments d'information. En effet, il n'a pas vu présenté dans le diaporama l'effet du projet lui-même.

Ce que RFF présente à l'horizon 2020, ce sont les estimations potentielles de ce qui pourrait se passer sans prendre en compte les effets de congestion.

Qu'apporte le projet pour le fret ? D'après le débat public et selon Jean-Claude Gayssot, la ligne nouvelle n'apportait que 3 millions de tonnes lorsque 50 millions de tonnes transitent par la route dans le même temps.

De plus, quand il est recherché à déterminer l'attractivité d'un mode de transport, et c'est vrai pour le ferroviaire qu'il soit destiné aux voyageurs ou au fret, parmi les critères de choix, il y a : l'attractivité technique (temps de parcours), la fiabilité des sillons et le prix, qui n'a pas été cité.

Lorsque RFF estime les parts modales, ferroviaires, routières, fluviales ou maritimes, le prix des services est-il pris en compte et non pas uniquement le coût ?

Bruno Beauchet, RFF répond qu'au cours du débat public, RFF a mis en évidence que la ligne nouvelle permettait la prise en charge de 3 millions de tonnes, liées à un problème de congestion.

Avec la ligne nouvelle la réponse est faite au potentiel de demande : il est possible de prévoir de charger 3 millions de tonnes supplémentaires qui ne passaient auparavant pas par le mode ferroviaire.

Aujourd'hui RFF ne présente que le potentiel. Après, il sera nécessaire de mener des études de capacité d'exploitation sans le projet pour observer ce que cela donnerait en termes de résultat et s'assurer que l'on sait répondre à ce potentiel.

Ensuite RFF réalisera ces mêmes études en intégrant les données de trafic voyageurs pour étudier comment la ligne peut être exploitée lorsque il y a des problèmes de congestion, de saturation et savoir comment se fera la répartition entre les sections de ligne nouvelle et de ligne classique.

C'est au terme de cette étude de trafic et des études de capacités d'exploitation qu'une vision précise de l'apport du projet en termes de marchandise et de transport de voyageurs pourra être observée.

MORCELLO Estelle, Egis France: En ce qui concerne le coût et les prix, la démarche s'est faite en deux étapes, nous avons reconstitué les coûts pour les différentes activités en concurrence.

Pour le mode ferroviaire, nous avons reconstitué des comptes d'exploitation d'opérateurs en distinguant le transport combiné, l'autoroute ferroviaire, les trains autos, les trains entiers et trois activités de lotissement, en d'autres termes wagons isolés, car le terme a maintenant changé.

Ces coûts sont faits selon un coût routier et selon un principe de fonction trinôme : coût fixe, coût variable au Km et coût variable horaire.

Ces coûts évoluent dans le temps selon certaines hypothèses de gain de productivité. Par exemple, en ferroviaire, on utilise davantage de matériels roulants, on rallonge un peu les trains. Actuellement, ils peuvent aller jusqu'à 750 mètres. En réalité, ils sont parfois plus courts pour diverses raisons, le personnel est davantage polyvalent, etc...

Nous avons différents scénarios de gains de productivité à différents horizons. Cela nous permet d'obtenir les coûts des différentes solutions modales en concurrence.

Ensuite il suffit d'ajouter des hypothèses de marge, puisque l'on part du principe d'un système pérenne à l'horizon 2020, ce qui signifie que les opérateurs, quel que soit le mode sur lequel ils opèrent, gagnent de l'argent, car les logiques industrielles doivent nous être présentes à l'esprit.

On ne peut pas demander à Renault, par exemple, de perdre de l'argent et de rester sur un marché pendant 20 ans. C'est la même chose en ferroviaire.

Donc le principe d'un système ferroviaire pérenne et installé sur le marché est notre guide : on prend des coûts et on rajoute une marge estimée comme étant une marge industrielle qui préserve les enjeux capitalistiques de l'investisseur.

Ces prix sont finalement mis en concurrence dans les choix modaux du modèle. Les prix sont fixés à partir de coûts, ce qui ne veut pas dire que l'on suppose qu'un opérateur s'aligne par rapport au prix de la concurrence de l'autre mode. Nous partons du principe qu'un acteur sur le secteur du transport doit gagner de l'argent pour rester présent sinon le mode disparaît.

Bruno Beauchet, RFF demande aux chargeurs s'il y a d'autres remarques sur ces résultats potentiels de trafic, ou par rapport aux résultats obtenus pour les autoroutes ferroviaires. Existe-il des études menées par Lorry Rail par exemple ? Sur le potentiel de développement, le devenir ? Y a-t-il des services sur lesquels vous pensez vous développer, qui pourraient rejoindre ceux qui ont été testés ou y en aurait-il d'autres à tester ?

- **Frédéric Soler, Lorry Rail, Responsable d'Exploitation** répond que le service de Lorry Rail est de transporter des semi-remorques sur le train ; ce n'est pas faire du combiné ou du train complet. En ce qui concerne les échéances 2020, Frédéric Soler, ne peut pas répondre actuellement par rapport à la construction de la Ligne nouvelle.

Bruno Beauchet, RFF demande si le résultat des études confirme-t-il le fait que Lorry-Rail prospecterait plutôt en Espagne pour compléter son activité sur le Boulou.

- **Frédéric Soler, Lorry Rail, Responsable d'Exploitation** : répond par la positive, mais, comme Frédéric Soler l'a mentionné précédemment, au Boulou il existe deux problématiques : le foncier et surtout la voie unique.

Bruno Beauchet, RFF : Avez-vous pensé à Figueras et Rivesaltes ?

- **Frédéric Soler, Lorry Rail, Responsable d'Exploitation** : Toute la clientèle de l'autoroute ferroviaire représente du transit, malheureusement Lorry rail n'a pas de clients locaux, mais uniquement des clients de l'Europe du Nord et d'Espagne.

FÉLIX Pascal, Systra Lyon, Assistant du Maître d'Ouvrage revient sur le développement de Lorry Rail : Puisque votre entreprise veut réaliser une plateforme et que Figueras a le projet de développement d'une grande zone d'activité, pensez-vous installer votre projet dans cette zone d'activité ?

- **Frédéric Soler, Lorry Rail, Responsable d'Exploitation** explique que Lorry Rail existe depuis 2007. L'entreprise a démarré avec un seul train, fin 2007. Aujourd'hui Lorry Rail réalise 4 allers-retours, soit 8 trains (4 allers-4 retours) et a donc pu faire ses preuves. Lorry Rail pense effectivement à des développements, il y a des perspectives, mais Frédéric Soler ne peut pas dire aujourd'hui si ce sera sur Figueras, Barcelone, Valencia ou ailleurs. Ces études prospectives sont en cours et annoncent des possibilités de développement non négligeables et tout à fait possibles. L'entreprise est implantée au Boulou, et historiquement la volonté était de faire une plateforme expérimentale, il ne faut pas l'oublier. Aujourd'hui, Lorry Rail a prouvé qu'effectivement le système fonctionne mais que sur le site du Boulou, par rapport aux problèmes locaux de foncier et de voie unique, les potentiels de développement sont moindres.

Bruno Beauchet, RFF : Par rapport aux prévisions, aux hypothèses de TP Ferro de développement sur cet axe de trafic, avez-vous des compléments à apporter ? Il semble qu'il existerait un potentiel sur cet axe entre la Catalogne et le Languedoc-Roussillon.

- **Petros PAPAGHIANNAKIS, TP FERRO** affirme qu'il existe effectivement un potentiel, mais le fret ferroviaire prend du retard pour se développer. Il est vrai que nous avons une ligne qui a une grande capacité de transport. Petros PAPAGHIANNAKIS pense que la ligne nouvelle apportera forcément du nouveau trafic. Il est impératif que tous les acteurs puissent aussi y mettre de la bonne volonté.

Conclusion de la séance

Réseau Ferré de France remercie l'ensemble des participants. RFF se réjouit de la richesse des échanges et des interventions et invite l'assemblée à continuer le débat autour d'une collation.

* * *

Fin de l'atelier 12h30