

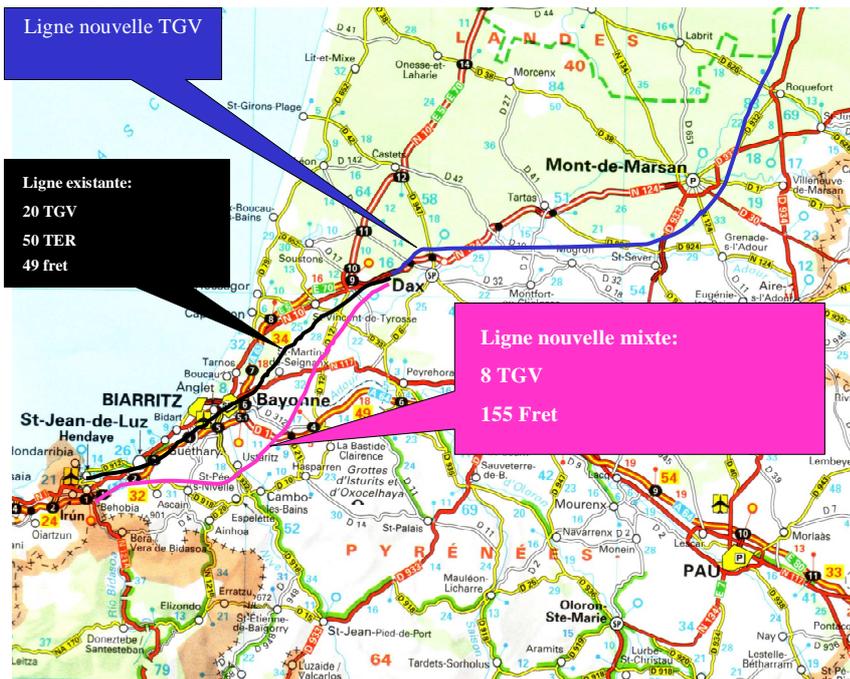
*Collectif des
Associations de
Défense de l'
Environnement
Pays Basque
Sud des Landes.
(43 associations)*



Notre position sur le fret ferroviaire.

Octobre 2008

A. Rappel du projet ferroviaire :



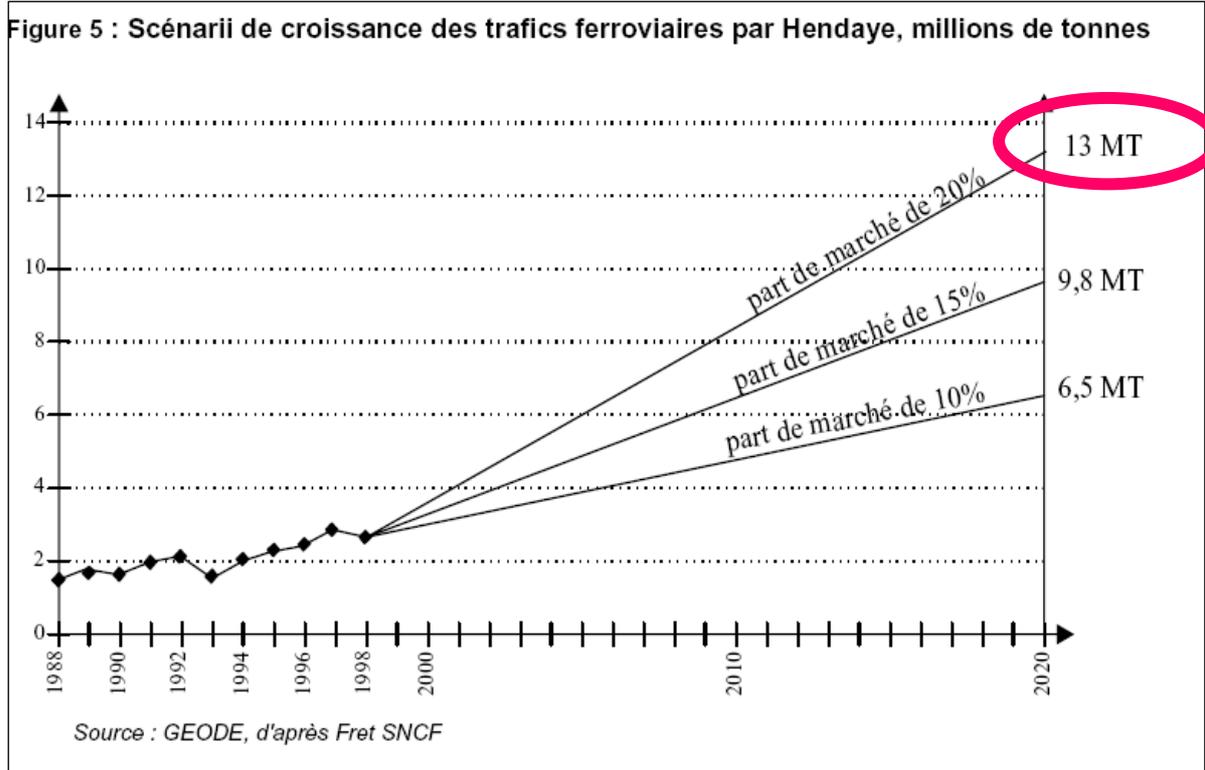
Soit un total de 204 trains de fret.

Sur les 155 trains de fret de la nouvelle ligne il y a 30 allers-retours d'une autoroute ferroviaire. La charge nette prévue de ces trains n'est que de 358t

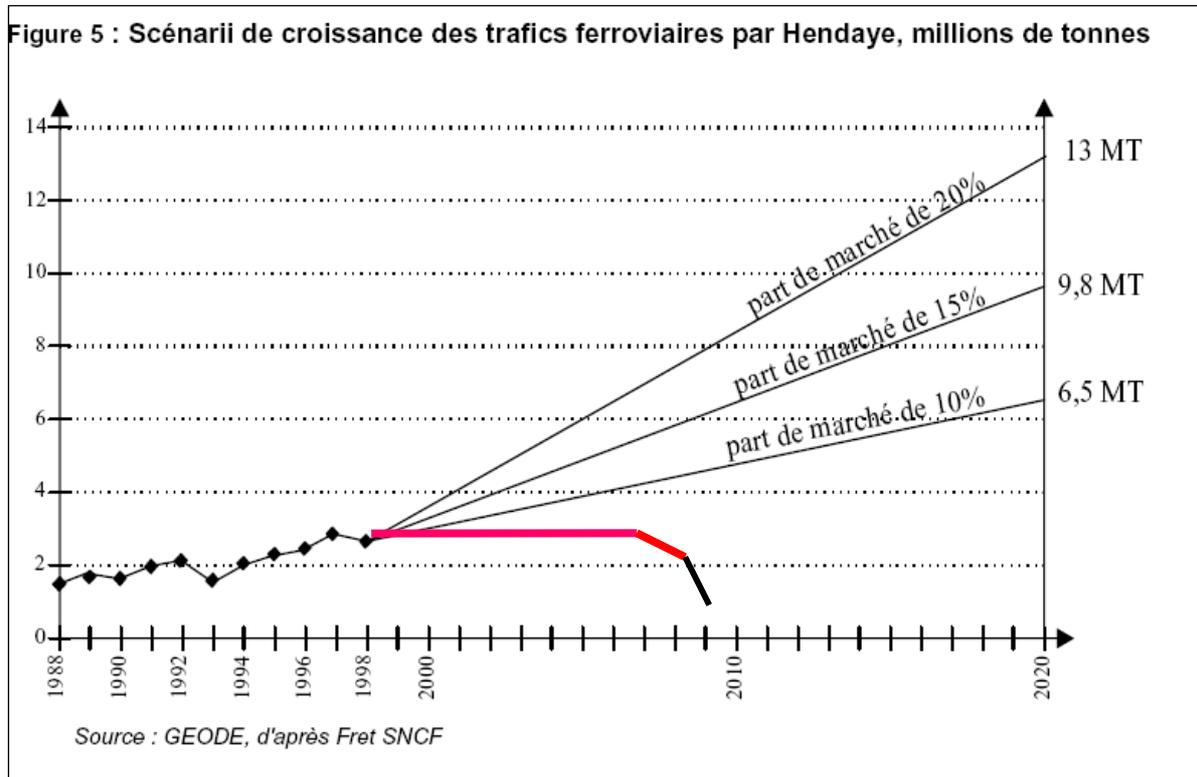
B. Tonnage surestimé :

Le projet annonce jusqu'à 21 millions de tonnes par an de fret en 2020. Soit le tonnage actuel multiplié par 10.

On trouve cependant le graphique suivant à la page 7 du CD rom du dernier débat public :



Pourtant aujourd'hui la réalité est la suivante :



Ce graphique était conçu avec des prévisions de croissance du fret comprises entre 3,2% et 6% par an.

Or pour les 12 dernières années (1998-2007), la valeur moyenne du PIB des pays de l'euro est de 1,9%. La conjoncture actuelle tire vers une croissance de 1% cette année, voire pire les prochaines années.

Dans le même temps, le débat public de la vallée du Rhône et du Languedoc Roussillon annonce une multiplication pour 2020 un tonnage de fret **multiplié par 2,78** (à comparer au **x10** prévu chez nous):

Dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien, couloirs de passage où la proportion des trafics d'échange et de transit internationaux est plus importante qu'ailleurs, ces augmentations sont supérieures pour le transport routier : 103 %.

Le scénario multimodal volontariste abaisse la croissance du transport routier sur l'ensemble du territoire national de 79 % à 43,2 %. L'application du scénario C⁺ avec transferts modaux dans les couloirs étudiés a un effet plus important : baisse de la croissance de 102,6 % à 38,5 %.

Ces transferts modaux profitent au transport ferroviaire dont la croissance des tonnes-kilomètres passe de + 31,9 % sans transfert à +178,3 % avec transferts (+ 31,9 à + 210,6 % en scénario multimodal volontariste). Il faut toutefois noter que la proportion du ferroviaire dans les deux couloirs étudiés est actuellement plus forte (19,6 %) qu'en moyenne nationale (17,3 %). De plus, la forte croissance des conteneurs maritimes dans les ports de Barcelone, Gênes et Marseille sera de nature à renforcer la part du ferroviaire et vraisemblablement à assurer plus que le triplement des tonnes-km ferroviaires dans les deux couloirs étudiés.

Dans la ligne transport fluvial, la colonne de droite inclut les transferts maritimes entre l'Espagne et l'Italie, alors que les deux colonnes de gauche ne comportent pas de flux maritimes. Ceci a pour effet d'accroître le coefficient multiplicateur qui n'atteindrait que 13,778 en le fluvial pur, ce qui est déjà considérable du fait du niveau actuel très bas de la voie navigable.

Transport de marchandises- comparaison des évolutions 1996-2020 des tonnes-kilomètres

Type de transport	Schémas de service		Couloirs	
	C ⁺	MV	C ⁺	C ⁺ & transferts
Routier	1,790	1,432	2,026	1,385
Ferroviaire	1,319	3,106	1,319	2,783
Fluvial	1,368	2,281	1,368	20,464
Total	4,476	6,819	4,713	22,632

On s'aperçoit ainsi que le triplement des GT.km ferroviaires est quasiment atteint dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien : on obtient un coefficient multiplicateur de 2,78 en hypothèse médiane.

Ceci s'explique notamment par le choix de critères légèrement trop restrictifs (notamment le choix de la distance minimale pour le report sur le fer à 500km) et également par l'emplacement des chantiers de transports combinés (points d'entrée sur le réseau ferroviaire pour les reports) qui ne permettent pas la prise en compte de certaines O/D (notamment les trafics concernant Valence²).

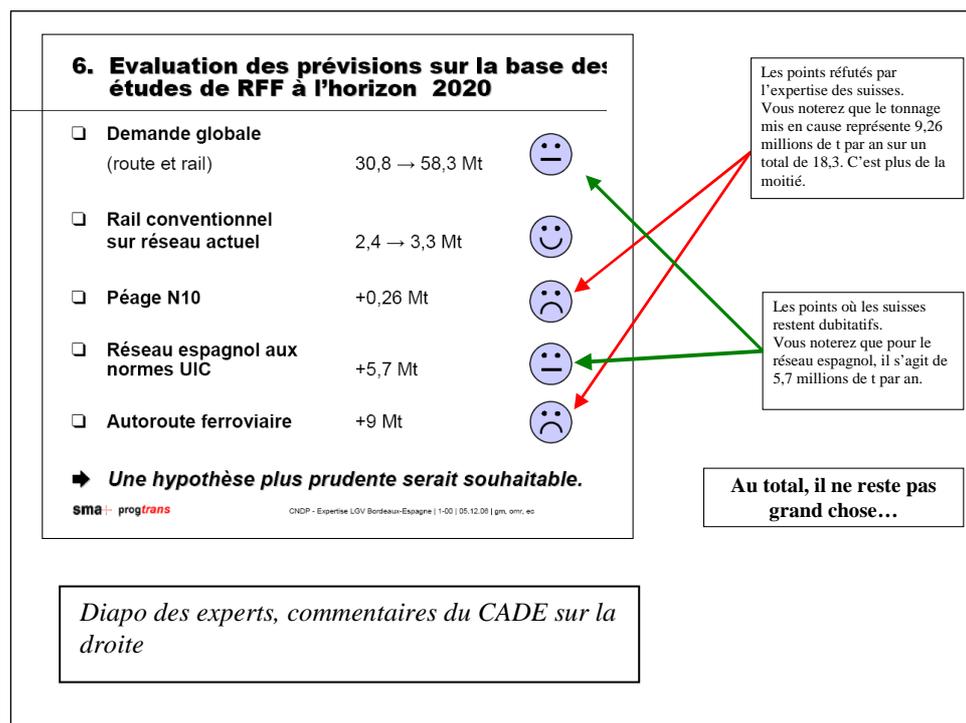
Le débat public sur les transports dans l'arc languedocien et la vallée du Rhône a eu lieu de mars à juillet 2006

C. L'expertise suisse :

L'expertise suisse commandée par la commission du débat public a elle aussi souligné la surestimation du fret :

« Globalement les prévisions de transport de marchandises par le rail à l'horizon 2020 sont donc jugées optimistes et un scénario prévoyant des hypothèses plus prudentes serait souhaitable. »

Elle le détaillait de la façon suivante :



Les experts soulignent que l'autoroute ferroviaire n'est pas rentable. L'absence de bankability plombe le projet. Pourquoi aucune banque ne mettrait un euro sur ce projet ?

Les experts expliquent que le prix proposé aux transporteurs est de 0,6 euro au km. Ils soulignent que la plus grosse entreprise de ce type (HUPAC) a des tarifs situés entre 0,78 et 0,82 euro/km. Ils expliquent aussi qu'un tiers du convoi sera occupé par des chargements accompagnés (le camion entier avec le chauffeur et non pas seulement la remorque), que cela occupe 50% de place en plus et que cela a un prix : au moins 0,9 euros/km. De fait l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg pratique le prix de 0,9 euros/km.

Les experts suisses relèvent également:

- 1) Les faibles tonnages des chargements (358t par train en moyenne)
- 2) la conjoncture industrielle espagnole qui risque de souffrir des restructurations de délocalisations de l'industrie automobile (page12).

Le rapporteur européen Etienne Davignon notera l'incohérence entre le projet de l'Etat espagnol principalement voyageurs et le projet de l'Etat français, principalement marchandises. Il souligne que les 5,7 millions de tonnes issues de la mise à écartement international ne sont pas au rendez-vous.

A noter que le premier avril 2009, le GEIE SUD EUROPE ATLANTIQUE VITORIA DAX a lancé un appel d'offre à un bureau d'étude pour évaluer la viabilité d'une autoroute ferroviaire.

Confirmation par la CCI de Bayonne :

Ci-dessous extraits de la lettre de conjoncture n°4 pour le premier semestre 2008, avant l'énorme crise de cet automne et ses importantes répercussions sur le marché automobile

CCI Pays basque lettre de conjoncture n°4

RAIL :

(source : SNCF)

Nombre de passagers : baisse de la fréquentation dans les principales gares du Pays Basque

732 654 personnes ont fréquenté les gares de Bayonne, Biarritz et de St-Jean-de-Luz au cours du premier semestre 2008, soit une baisse de 5.9% du trafic de passagers par rapport à 2007. L'ensemble des gares est en régression par rapport à 2007 et notamment la gare de Biarritz qui a accueilli 11.4% passagers en moins (180 051 voyageurs).

Nombre de passagers*	1 ^{er} semestre 2007	1 ^{er} semestre 2008	Evol 07/08
Gare Bayonne	433 895	423 984	- 2.3%
Gare Biarritz	203 286	180 051	- 11.4%
Gare St Jean de Luz	141 185	128 619	- 8.9%

*Nombre de passagers montés et descendus en gare

Evolution du Fret ferroviaire : diminution du trafic sur la section Hendaye/Irun

Le premier semestre 2008 affiche une baisse de 8.7% du trafic de fret de la section Hendaye/Irun. 1 250 838 tonnes ont été transportées par la SNCF. Dans une moindre mesure, les Pyrénées-Atlantiques et l'Aquitaine enregistrent également une diminution de leur trafic (respectivement -7.2% et -5.7%).

Expéditions & Arrivages	1 ^{er} semestre 2007	1 ^{er} semestre 2008	Evol 07/08
Aquitaine	4 641 732	4 375 922	- 5.7%
Pyrénées-Atlantiques	1 941 554	1 801 427	- 7.2%
Hendaye / Irun	1 369 344	1 250 838	- 8.7%
Arrivages	888 975	816 284	- 8.2%
Expéditions	480 369	434 554	- 9.5%

Représentant 65% du trafic, les arrivages ont diminué de 8.2% (816 284 tonnes). Les expéditions ont également baissé de 9.5%.

Cette baisse générale s'explique par une diminution du trafic de véhicules et des pièces détachées (morosité générale du marché automobile avec une répercussion sur les sites de production espagnols).

Les marchés sidérurgiques sont stables avec deux tendances : légère hausse des trafics ferroviaires Sud - Nord mais une baisse des flux Nord - Sud.

D. L'autoroute ferroviaire (Les camions entiers ou leur remorque seulement montent sur des wagons surbaissés):

Voici tout le mal que nous pensons de l'autoroute ferroviaire :

- Elle gaspille de la place.
- Elle gaspille donc de l'énergie.
- Elle transporte peu de masse (358t en moyenne)
- Elle nécessite que l'on retouche tous les tunnels (1,3 millions d'euros de la frontière jusqu'à Brétigny.)
- Elle s'arrêtera à Brétigny alors qu'actuellement, tous les jours un train combiné (containers sur wagons) fait l'aller-retour Mouguerre-Dourges (Bayonne-Lille).
- Elle nécessite des bases importantes alors que le combiné peut s'installer avec plus de souplesse. Là où l'autoroute ferroviaire implique des pôles de départ et d'arrivée, le combiné peut proposer des unités pouvant capter un maillage plus fin.
- Elle coûte 40% plus cher que le combiné (0,9 euros du km au lieu de 0,6 euros du km).

SNCF. Guillaume Pépy, directeur général de la SNCF, a confirmé hier aux élus aquitains les malheurs du fret, tout en les invitant à anticiper l'arrivée des LGV

TGV en rose, fret en noir

de Bernard Broustet

La région va de plus en plus ressentir les bienfaits du TGV, mais elle doit se préparer avec le plus grand soin à l'extension des lignes à grande vitesse (LGV). Malgré leurs problèmes de ponctualité, les TER connaissent un succès foudroyant. Mais le réseau des grandes lignes hors TGV reste déficitaire. Et le fret demeure un énorme point noir pour la SNCF, dont le partage des rôles avec Réseau ferré de France (RFF) n'est pas toujours, par ailleurs, de la plus grande lisibilité. Telles sont les principales conclusions du débat qui a eu lieu hier à Bordeaux entre Guillaume Pépy, directeur général de la SNCF, et une vingtaine d'élus aquitains. Les propos du bras droit d'Anne-Marie Idrac, PDG de la compagnie nationale, peuvent se résumer de la façon suivante :

■ **TGV.** Dans le courant de la prochaine décennie, le Sud-Ouest cessera d'être une zone d'ombre en matière de lignes à grande vitesse. Bordeaux se trouvera même au centre d'un triangle desservant à la fois Toulouse, la frontière espagnole et Paris. Guillaume Pépy prévoit que le rail se taillera quelque 90 % des parts de marché entre Paris et Bordeaux. Mais il a incité les élus à anticiper dès maintenant les divers effets de la réalisation des nouvelles lignes. Il leur a conseillé de veiller à ce que les problèmes d'isolation phonique soient pris en compte dès le stade de la construction, car ensuite ce type d'aménagement coûte deux à trois fois plus cher. D'autre part, il a invité les collectivités locales concernées — et entre autres Bordeaux — à ne pas manquer d'ambition dans l'aménagement des quartiers concernés, notamment en termes de parking. Bien souvent, dans ce domaine, les besoins ont été sous-estimés au départ.



G. Pépy hier à Bordeaux. « Pensez aux problèmes d'isolation phonique pour les nouvelles lignes ». PHOTO A. S.K.

■ **Grandes lignes.** Contrairement au TGV et aux TER — fortement subventionnés par les Régions —, les trains intercitys (Bordeaux-Lyon, Bordeaux-Nantes, etc.) constituent une source de déficit pour la SNCF, qui a perdu en 2006 une centaine de millions d'euros dans cette activité. Guillaume Pépy a souligné qu'il s'efforçait de contenir ce déficit. On peut en déduire que cette activité — partiellement concurrencée par les TER — ne connaîtra pas un fort développement ces prochaines années, sans pour autant que la SNCF l'abandonne.

■ **RFF.** Plusieurs élus présents, et notamment Guy Gérard, maire de Monsempron-Libos (Lot-et-Garonne) se sont plaints de la difficulté d'identifier le bon interlocuteur lorsqu'ils cherchent, par exemple, à acheter des terrains déclassés des emprises ferroviaires. Guillaume Pépy a reconnu lui-même que les questions de partage des proprié-

tés entre la SNCF et RFF — propriétaire du réseau — étaient parfois d'une effroyable complexité. Certains souterrains de gares appartiennent ainsi à la SNCF, et d'autres à RFF. Pour aider les élus à ne pas trop galérer, le numéro deux de la compagnie nationale a invité son directeur régional Xavier Ouin à rencontrer une fois par mois son homologue de RFF, afin d'examiner les problèmes en suspens. Cela sera-t-il suffisant ?

■ **Fret.** C'est le boulet de la SNCF, qui devrait perdre 350 millions cette année dans ce domaine, après en avoir englouti plus de 240 en 2006. Il faut enrayer cette hémorragie, ce qui explique que la SNCF se désengage des trafics diffus et intermittents. Guillaume Pépy a en revanche confirmé son intérêt pour les « autoroutes ferroviaires » permettant de charger des camions entiers sur les trains pour des parcours de longue distance. Une « autoroute de ce type » va être

inaugurée entre Luxembourg et Pérignan. Une autre est prévue dans le contrat de projet État-Région de l'Aquitaine à partir de la plate-forme Bayonne-Mouguerre. Mais la formule a ses limites : Guillaume Pépy a indiqué hier que les camions chargés dans le sud-ouest de la France risquent de ne guère pouvoir aller par ce biais au-delà d'Orléans ou de Brétigny. Il a rappelé quel le contournement ferroviaire de l'agglomération parisienne pour des convois de ce type constitue malheureusement un casse-tête. Car les lignes supplémentaires n'ont pas été construites à une époque où cela était réalisable. On peut redouter, dans ces conditions, que les murs de camions entre le nord et le sud de l'Europe n'aient encore de beaux jours devant eux.

■ **Précision.** À la suite d'une regrettable confusion, la photo que nous avons publiée hier avec l'interview de M. Pépy était celle d'Hubert du Mesnil, PDG de Réseau ferré de France.

Interview annonçant que l'autoroute ne dépassera pas Brétigny.

L'expérience Perpignan-Bettembourg :

L'expérience d'autoroute ferroviaire menée depuis presque 2 ans à Perpignan est un fiasco :

L'autoroute ferroviaire Le Boulou-Bettembourg ne connaît pas les succès annoncés

Le 29 mars 2007, les ministres français et luxembourgeois des transports, Dominique Perben et Lucien Lux, inauguraient la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe, entre Le Boulou (Pyrénées-Orientales) et Bettembourg (Luxembourg). Plus de six mois après le lancement commercial de la ligne, les chiffres de réservation ne sont pas à la hauteur escomptée.

Inauguration en grandes pompes juste avant l'élection présidentielle, lancement officiel en septembre en plein Grenelle de l'environnement : la communication avait pourtant été soignée. Mais l'autoroute ferroviaire, technique qui consiste à transporter des camions sur des rails, va de péripiétie en contre-performance. Il y a d'abord eu l'épisode, pour le moins rocambolesque, de son ouverture reportée, les wagons n'ayant pas été prévus pour résister à la forte tramontane qui balaie les Pyrénées-Orientales et l'Aude... Puis, ce fut la révélation de chiffres très mitigés alors que la ligne, présentée comme « une alternative crédible au modèle de transport par route », devait permettre de transporter pendant la phase de démarrage 30 000 semi-remorques afin de décongestionner les axes routiers de la vallée du Rhône et du Languedoc. Or, sur les premiers mois d'exploitation, seuls huit poids lourds par jour en moyenne l'auraient empruntée, avec une pointe à 21 en décembre. Et, en ce début d'année 2008, Lorry Rail, qui assure le développement, la promotion et l'exploitation du service, annonce un taux de remplissage d'à peine 50 %, avec entre 25 et 50 poids lourds par jour. Nicolas Welsh, son



La gare de ferroutage du Boulou (Pyrénées-Orientales) de la ligne de fret Perpignan-Luxembourg, inaugurée il y a moins d'un an pour décongestionner les axes routiers de la vallée du Rhône et du Languedoc.

directeur général, se déclare malgré tout satisfait : « C'est un projet de développement rapide, assuré-t-il. Entre la création de la société et le lancement de l'autoroute, il ne s'est écoulé qu'un an. Nous montons en puissance. Et puis, nous avons souffert de deux grèves successives, en octobre et novembre. Mais, sinon, nous sommes contents du travail effectué, de la qualité de la logistique et de la ponctualité des trains. »

Pour les prochains mois, l'exploitant ne s'aventure pas à donner des objectifs chiffrés, ce qui n'étonne pas Jean-Paul Deneuville, le délégué général de la Fédération nationale des transports

routiers : « L'autoroute ferroviaire est confidentielle. Pour nous, c'est une niche. Il n'aurait pas fallu la présenter comme la panacée. C'est une technique complémentaire, pas une alternative. Qu'est-ce,

« Qu'est-ce que 50 camions sur rail quand on sait que sur l'A7 et l'A9 il en circule 12 500 par jour ? »

en effet, que 50 camions sur rail quand on sait que sur l'A7 et l'A9 il en circule 12 500 par jour ? » Jean-Louis Delmas, consultant en transports à Perpignan, se montre encore plus sévère. Il dénonce un « coup politique qui visait à créer une image forte, celle d'un camion sur un train », et conteste le choix de l'itinéraire « qui aurait

dû être entre Avignon et Lille, là où se concentrent les flux ».

Au Groupement national des transports combinés, on avance une autre raison de ce lancement difficile : celui du coût. « L'autoroute ferroviaire est un pari très risqué, dont la rentabilité est difficile à atteindre. Les wagons sont plus lourds et plus longs que les caisses mobiles déjà existantes, explique Jean-Claude Brunier, son président. Le prix au kilomètre peut être 40 % plus cher. » À ce jour, les deux autres exemples d'autoroute ferroviaire, sous la Manche et sous les Alpes, se sont révélés des réussites techniques, mais des échecs commerciaux.

GWENAËLLE MOULINS
(à Perpignan)

Difficultés confirmées par l'institutionnelle revue « La Vie du Rail » qui déclare elle : « *le taux de remplissage est inférieur à 30%, soit pas plus de 24 camions par jour en moyenne sur une capacité totale de 80 places.*

Les chiffres sur les 3 derniers mois sont d'ailleurs loin d'être encourageants puisque d'après nos informations, le taux de remplissage serait en déclin. »

Aujourd'hui, les convois ont remplacé 23 wagons Modlhor par 23 wagons normaux où on pose des containers, revenant ainsi piteusement à la méthode que nous jugeons la plus efficace pour capter des marchandises de la route : le combiné par caisses !

M Maudet, chef de projet, nous a d'ailleurs déclaré à ce sujet : « *RFF a toujours été contre l'autoroute ferroviaire, c'est une solution qui nous a été imposée par le lobby de l'industrie ferroviaire.* »

Illustration : voici un compte rendu d'une réunion qui s'est tenue à Mouguerre :
(le compte rendu est écrit par celui qui anime la réunion, M Essig pour Modalhor)

Vous remarquerez que celui qui essaye de vendre sa solution pour l'autoroute ferroviaire (wagons Modalhor) est mandaté par les ministres Borloo et Bussereau ainsi que par M Rousset pour animer la réunion où il est question de choisir le matériel dont le sien. Lors de la réunion suivante, M Essig représentera le ministère de l'environnement (nous avons aussi la photocopie du document l'attestant).

Ici le lobbying crève le plafond. **Comment ça s'appelle quand le lobbying dépasse les limites du lobbying ?**

Vous noterez en passant la confirmation du taux de remplissage minable.

Et, ultime remarque, M le ministre des transports, si on en croit la Vie du Rail du 28 Mai 2008, envisage une aide à l'entreprise **privée** Lorry-Rail.

Autoroute Ferroviaire

Compte rendu de la réunion du 20 juin 2008

1- Participants :

Monsieur le Sous-Préfet
accompagné de M. CREMON et Mmes LASSALLE, ROSIER
Conseil Régional : MM PROVINCE, DURANTON
Conseil Général : Mme ELICHONDEBORDE, IRALOUR, MAZAUD
Ville de BAYONNE MM RIGABER, WITTEMBERG
DRE MM CRIQUI, GABRIELLI, SANTRO
DDE M. PERINO
DRIRE M. AMIEL
RFF M. GRAND
→ « Modalohr » M. ESSIG
SEPA M. CHAMBON
SMACEF M. VOVARD

Pas d'élu autour de la table

2- Présentation

Monsieur ESSIG est mandaté par les ministres BUSSEAU et BORLOO sur ce sujet (auparavant il l'était par Monsieur ROUSSET). Il fait un historique durant 1h30 sur le sujet et nous informe qu'un « appel à manifestation » va être lancé.

Les candidats devront présenter leur offre en précisant à partir de quels sites l'autoroute doit démarrer, quelles fréquences et quelle qualité de service.

Pour répondre à une question de Mme ELICHONDEBORDE, 3 techniques sont connues à ce jour :

- la route roulante (wagon à petites roues type suisse, non homologué en France, hauteur des camions limitée à 3m80 en dessous du gabarit routier))
- Modalohr
- La corbeille AFL développée par NOVATRANS

Lorryrail fonctionne sur l'axe Perpignan Bettembourg, avec des wagons ModaLohr ; il y a 2 allers et retours. Taux de remplissage de 30%

Première page du compte rendu de la réunion.

Pour en finir avec l'autoroute ferroviaire, voici la position des transporteurs routiers :



Paris, le 25 mars 2008

COMMUNIQUE

Autoroute ferroviaire : un triste anniversaire

Le 29 mars 2007, Dominique Perben, ministre des transports, inaugurerait, avec son homologue luxembourgeois, l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan. Cette autoroute ferroviaire devait, dans un premier temps, permettre d'acheminer 30 000 camions par an (soit 10% du trafic poids lourds entre la frontière espagnole et le Luxembourg). Les prix proposés aux transporteurs devaient être attractifs et concurrentiels. Rapidement le nombre de trains devait évoluer pour transporter pas moins de 300 000 camions par an !

Un an après les résultats sont loin d'être à la hauteur des promesses: en moyenne moins de 10 camions par jour soit environ 3 600 camions par an (10 fois moins que ce qui était prévu initialement !). Les tarifs pratiqués (0,90 centimes du km) ne sont pas compétitifs par rapport aux tarifs routiers à l'international alors même que l'autoroute ferroviaire vise les trafics internationaux, et sont très au-delà de ceux du transport combiné par caisse mobile (0,80).

Pourtant, les subventions ont été, elles, à la hauteur : 38 millions d'euros investis pour la mise au gabarit de l'itinéraire et la réalisation de la plate-forme du Boulou et 8 millions d'euros accordés à la société Lorry Rail qui exploite l'autoroute ferroviaire... En dépit de l'échec de la ligne Bettembourg-Perpignan (10 camions par jour) et des déficits (on évoque 1 million d'euros par mois), il est aujourd'hui envisagé d'ouvrir en 2009 une deuxième ligne atlantique... Tout ceci, avec des prêts garantis par l'Etat (il s'agirait de 800 millions d'euros).

A l'occasion du premier anniversaire de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan, la FNTR tient à rappeler que l'autoroute ferroviaire est une technique qui, si elle enrichit la palette d'offre de transport combiné, constitue une niche :

- sur longue distance, elle ne concerne que les trajets routiers supérieurs à 1 500 km alors que ¾ des marchandises en France et en Europe sont chargés et déchargés dans une même région économique,
- sur courte distance, elle peut être pertinente pour les franchissements d'obstacles naturels, là où l'économie de marché n'est pas la règle première (l'autoroute ferroviaire alpine est actuellement subventionnée à hauteur de 800 euros par wagon),
- transportant essentiellement des camions étrangers, elle n'améliorera en rien le bilan carbone de notre pays.

La FNTR réaffirme son soutien au développement du transport combiné et de la co-modalité. Elle réclame plus de transparence dans les facilités de toutes sortes offertes à l'autoroute ferroviaire. Elle rappelle également que la solution principale aux émissions de gaz à effet de serre du transport routier de marchandises sera également trouvée, comme pour les gaz polluants (moins 80% en 20 ans), dans le transport routier lui-même. La FNTR continue de travailler avec les entreprises à mettre en œuvre les moyens et méthodes lui permettant de concourir à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport routier de marchandises, en s'appuyant sur l'expertise de ses partenaires (constructeurs, pétroliers, manufacturiers, formateurs etc.) et de son Observatoire de la Performance durable.

Contacts presse :

Nicolas Paulissen
01.44.29.04.10
nicolas.paulissen@fntr.fr

Anne-Sophie de la Coste-Messelière
01 40 70 83 17
annesophie.de-lacostem@cbgconseil.com

FNTR - 6, RUE AMPÈRE 75017 PARIS - TÉL. 01 44 29 04 29 - FAX 01 44 29 04 01
Site : www.fntr.fr

Nous sommes donc favorables à la solution du transport combiné par caisse (et notamment le container normalisé) qui nous semble être le système le plus efficace pour capter des marchandises sur le rail.

E. Les trains longs :

Pendant le débat public, la question des trains longs a été posée.

Voici la définition des trains longs telle qu'on la trouve dans le débat public de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien :

L'augmentation de la longueur des trains de fret

En France et en Europe, la longueur des trains de fret est actuellement limitée à 750 m, voire moins, pour des raisons d'infrastructure (longueur de voies d'évitement permettant le doublement des trains de fret par les trains de voyageurs) et de comportement dynamique des trains au moment du freinage. L'évolution du parc des wagons et les recherches de dispositifs techniques d'assistance à freinage permettent d'envisager un allongement des trains. Dans le cas d'un projet particulier, les Pays-Bas, la Belgique et la France cherchent à porter cette longueur à 1000 m afin de faire circuler des trains longs de conteneurs entre les Pays-Bas et la France (Rotterdam-Anvers / Lyon-Marseille et au-delà vers l'Espagne). L'accroissement de longueur pourrait s'effectuer graduellement avec un passage à 850 m, puis 1000 m à des horizons proches. Des essais communs avec la Belgique et les Pays-Bas sont actuellement en cours pour finaliser les tonnages possibles pour les trains de grande longueur.

Cet allongement des trains de fret permettrait d'améliorer la productivité et la compétitivité de l'outil ferroviaire en limitant les conflits d'usages à offre de sillons constante. Toutes les marchandises peuvent être concernées.

L'intérêt de cette mesure doit être apprécié à l'aune de l'existence d'un marché et des coûts d'aménagement des infrastructures nécessaires.

Document disponible sur le site internet du débat public transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

A St Jean de Luz, M Radenac de la SNCF a considéré qu'ils seront opérationnels en 2020 :

« A mon sens, les projets en cours sont cohérents avec les perspectives de trafic pour 2020. »

Extrait du résumé de la réunion de St Jean de Luz rédigé par la commission du débat public.

Le Grenelle de l'environnement a d'ailleurs fixé cet objectif (retenu dans l'arc languedocien) pour notre zone également :



23 novembre 2007

Ce document reprend la trame initiale de la table ronde en y insérant ses conclusions des 24 au 26 octobre 2007

- renforcer le transport combiné : mise en place de trains longs sur les deux axes Nord – Sud ; développement des capacités sur l'axe atlantique après la mise en service de la ligne LGV SEA entre Tours et Bordeaux ; ouverture des sillons aux opérateurs du combiné ; renouvellement du système d'aide au combiné.

Extrait page 7

La mise en route des trains longs éclaire sous un autre angle le problème de la saturation des voies. Dans l'arc languedocien, son utilisation permet de fixer des objectifs de 940 tonnes nettes par train la charge transportée. En comparant avec nos 358t de l'autoroute ferroviaire et aux 418t du mode conventionnel prévus dans notre projet, les trains longs permettent au **moins, de diviser le nombre de trains de fret par deux.**

Avec les hypothèses suivantes : 1 PL transporte en moyenne 15 tonnes, 1 train 700 tonnes (option 940 tonnes en 2020) et un bateau 1500 tonnes, on peut donner une estimation des véhicules qui circuleront dans la vallée du Rhône et le couloir Languedocien à l'horizon 2020, avec ou sans les transferts volontaristes liés au scénario MV.

Transports de marchandises dans la vallée du Rhône et le long de l'arc méditerranéen
CETE Méditerranée - CETE de Lyon - CETE de Bordeaux – Juillet 2002

F. L'audit SNCF :

L'audit SNCF sur le fret qui sera rendu public en juin s'annonce catastrophique avec des pertes de 300 millions d'euros en 2008 et des prévisions de pertes de 600 millions d'euros en 2009. A tel point que la SNCF envisage de cesser son activité fret (ce que nous ne souhaitons pas au contraire) ou tout du moins la calquer sur le privé en ne conservant que les trains

massifs. Le privé Véolia annonçant pour sa part des résultats en baisse de 30% et cherchant à se débarrasser de sa branche fret.

Que proposons-nous ?

Nous proposons de favoriser le combiné (notamment par containers) par rapport au ferroutage. Il nous paraît plus performant, moins cher, plus souple pour la reconquête du fret par le rail.

Nous sommes pour le maintien de l'activité des wagons isolés.

Nous proposons la mise en route des trains longs avec un objectif non pas de 940 t comme l'arc languedocien mais 800t. Sachant que les trains en provenance de l'Etat espagnol font 450m, il convient de prévoir l'endroit où seront constitués les trains longs à base de 2 trains de l'Etat espagnol pour un train long.

Nous proposons que cela se passe sur les voies existantes avec l'allongement de la plateforme Hendaye-Irun.

Nous requalifions les estimations de fret à un objectif de 10 millions de tonnes par an ce qui constitue l'hypothèse haute envisagée par le rapport Becker tout en multipliant le tonnage actuel par 5 (à comparer au multiplié par 2,78 de l'arc languedocien).

Dans ces conditions, sur la base de 300 Jours Ouvrables de Base par an, cela donne une **quarantaine** de trains de fret de 800t par jour sur les voies existantes contre **204** envisagés par le projet ferroviaire. Cela rend inutile la construction d'une voie nouvelle, les voies existantes étant largement capables d'accueillir tout le trafic prévu, voyageurs et fret, et ceci pour une très longue période.

Pour les voies existantes, nous souhaitons que soient mis à l'étude :

- Un tunnel de dérivation de Guéthary-nord jusqu'à Acotz.
- Le scénario dit « mixité courte » prévu par le projet avec la traversée Adour à 3 voies (le pont doit être refait cette année).
- BAL (Blocs automatiques lumineux) et modernisation de la voie de Bayonne à Dax (cela permet 100 nouveaux sillons dit la SNCF, et cela permettrait de revenir aux 160 km/h qui étaient possibles avant la détérioration de la voie).
- Des tranchées couvertes ou couverture des voies sur les zones urbanisées.
- Une gare légère sur la ZAC de Maignon destinée à l'axe Hendaye-Pau (avec travaux à Glain à Bayonne pour rejoindre directement la voie ferrée vers Pau sans traverser l'Adour pour les trains Hendaye Pau qui n'ont pas de correspondance à Bayonne.
- Une gare légère à Glain (avec correspondance navette gratuite) terminus des TER de St Jean Pied de Port qui n'ont pas de correspondance à Bayonne.

D'une manière générale, que tous les crédits prévus pour l'isolation phonique de la nouvelle ligne soient reportés intégralement sur les voies existantes. Et que sur ces anciennes lignes RFF applique pour les riverains les mêmes règles de sécurité et les mêmes règles environnementales que celles qui sont appliquées pour la construction des lignes nouvelles.