

**Petit-déjeuner débat en partenariat avec
le Comité pour la Transalpine**

**« Comment appliquer le Grenelle de l'Environnement aux
franchissements ferroviaires transalpins ? »**

2 décembre 2009

Compte rendu synthétique

Intervenants

**Claude GRESSIER, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin,
Olivier BAUD, Directeur de la planification de l'Office Fédéral des Transports suisse,
François BERTREAU, Président du Directoire, groupe Norbert Dentressangle,
Louis NÈGRE, coprésident délégué de TDIE,
Philippe DURON, coprésident délégué de TDIE,
Jean-Pierre LACROIX, vice-président délégué du Comité pour la Transalpine,**

Animation : Michel HAGEGE, rédacteur en chef d'Infrastructures et Mobilité.

Introduction

Jean-Pierre LACROIX, vice-président délégué du Comité pour la Transalpine, salue les participants, présente les trois intervenants, et transmet les salutations de Franck RIBOUD, président du Comité pour la Transalpine. Parmi les documents remis aux participants, un dépliant paru en juillet dernier aborde la dimension économique, le lien européen et l'environnement et le grand chantier. Jean-Pierre LACROIX rappelle l'importance de ce dernier, comme c'était déjà le cas quand il s'agissait de creuser le Transmanche il y a quelques années. [...] Jean-Pierre LACROIX évoque également les signes forts de ces derniers mois :

- Un certain nombre d'intervenants, chargeurs, transporteurs, responsables logistiques, etc., se sont réunis à Lyon en septembre 2008, en présence de Laurens Jan BRINKHORST, au cours d'une réunion extrêmement active qui a permis de faire passer un certain nombre de messages.

- L'engagement national en faveur du fret le 16 septembre dernier.
- Le rapport BRINKHORST qui dit très clairement que nous sommes dans ce corridor européen la seule traversée des Alpes d'Est en Ouest et affiche une priorité pour ce grand projet.

Jean-Pierre LACROIX précise que les étapes décisives porteront sur l'avenant au Traité de 2001 et l'enquête qui l'accompagne sur le territoire français. Une lettre a été transmise au Gouvernement explicitant combien le Comité était attaché à une enquête publique sur l'ensemble du tracé français, que le phasage viendrait bien évidemment soutenir par la suite.

Jean-Pierre LACROIX souligne que la Transalpine est plus que jamais déterminée et extrêmement active et se félicite de pouvoir, selon l'idée émise par Raymond BARRE lorsqu'il était président de la Transalpine, dialoguer avec un délégué interministériel qui a une vision totale du projet.

Louis NÈGRE, coprésident délégué de TDIE, accueille l'assemblée avec Philippe DURON, coprésident délégué de TDIE et remercie les intervenants, dont la grande qualité permettra d'avoir un débat très intéressant.

Malgré le fait que la France et l'Italie comptent au total 120 millions d'habitants et en dépit du soutien de l'Europe, on a toujours des difficultés à réaliser ce tunnel, au contraire de la Suisse qui compte moins de 10 millions d'habitants, qui n'est pas dans l'Europe et en réalise deux !

En tant que Sénateur des Alpes Maritimes, Louis Nègre regrette cet état de fait : plus d'1,4 million de poids lourds passent dans sa région, l'autoroute est saturée, la pollution est au maximum et la Côte d'Azur est victime de ces poids lourds, comme l'a souligné également Christian ESTROSI, ministre de l'Industrie, maire de Nice et président de la Communauté Urbaine, évoquant ces trafics « trop lourds ».

Michel HAGEGE, rédacteur en chef d'Infrastructures et Mobilité, évoque le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport publié en février 2003, année fondatrice dans le domaine des transports.

Parmi la centaine de projets analysés par le Conseil général des Ponts et l'Inspection générale des Finances, en particulier sous la supervision de Monsieur Claude GRESSIER, une attention particulière fut accordée au projet Lyon-Turin. Ce projet était considéré comme étant d'un coût très élevé : 8 milliards d'euros pour la partie française hors LGV Lyon-sillon alpin, dont au moins 5 milliards d'euros à la charge de l'État.

Les perspectives de trafic conduisaient à préconiser un phasage en trois étapes. Il s'agissait de réaliser à l'horizon 2007 les aménagements de capacité sur les opportunités d'accès au tunnel historique, qui étaient prévus au CPER : mettre le tunnel historique au gabarit D1, lancer l'autoroute ferroviaire et contenir le trafic routier par des mesures des régulations réglementaires et tarifaires. Puis, une politique de veille active devait être menée en vue d'investissements ultérieurs, en fonction des évolutions de trafic et de la mise en service des gros ouvrages sur l'Arc Alpin et des problèmes de sécurité potentiels. À partir d'un trafic de 13 millions de tonnes dans le tunnel historique – 5 millions actuellement - Le rapport préconisait le lancement des travaux du tunnel de Chartreuse, avant le lancement et la mise en service du tunnel de base, destiné au fret classique, après 2020. Le calendrier lié au fret classique pourrait être accéléré au cas où l'autoroute ferroviaire aurait un succès à un coût

acceptable pour les finances publiques, ce qui ne semblait pas acquis au vu des exemples helvétiques.

Où en sommes-nous aujourd'hui, sachant qu'au-delà du projet Lyon Turin, un autre projet emblématique était celui de Seine-Nord Europe qui avait obtenu un avis similaire. Sur l'ensemble des traversées alpines, où en sont les trafics ? Quelles sont les bonnes solutions de franchissements ferroviaires, en termes de développement et de mobilité durable ? Comment ont-elles été prises en compte dans le Grenelle de l'Environnement ?

Michel HAGEGE présente rapidement les invités :

Olivier BAUD, ingénieur en génie civil, diplômé de l'école polytechnique de Lausanne, actuellement directeur de la planification à l'Office Fédéral des Transports suisse.

Claude GRESSIER, après avoir occupé de hautes fonctions dans l'administration et dans l'entreprise, notamment comme PDG de Geodis, directeur du Transport Maritime et en tant que Président de la section économique de CGPC, est Délégué interministériel pour le Lyon-Turin depuis un an.

François BERTREAU est depuis 2008 Président du directoire du groupe Norbert Dentressangle, où il est entré en 1998 comme directeur des Divisions Logistiques ; il a largement fait progresser le chiffre d'affaires de ce grand transporteur logisticien qui était de 1,325 milliard d'euros en 2001.

Quel tableau rapide peut-on dresser des différents modes de traversées alpines et des solutions envisagées pour les voyageurs et les marchandises, en clarifiant la distinction entre tonnes-kilomètres et tonnes pour les camions ?

Claude GRESSIER, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin, évoque d'abord le trafic routier. Aux tunnels alpins français du Fréjus et du Mont-Blanc, les trafics ont connu une quasi-stagnation jusqu'en 2007-2008. En effet, depuis 1994, l'entrée de l'Autriche dans l'Union européenne et la possibilité nouvelle pour les poids lourds de 40 tonnes de traverser l'Autriche, a fait exploser le nombre de camions au Brenner et le territoire suisse s'est progressivement ouvert aux camions de 40 tonnes – la limite antérieure étant fixée à 28 tonnes – par le ferroutage et en imposant la RPLP. Le trajet entre l'Allemagne ou le Benelux pour aller à Milan et même à Turin étant beaucoup plus court par l'Autriche ou la Suisse, une grande partie du trafic de transit qui passait par les tunnels transalpins français s'est reportée sur ces deux pays. Par ailleurs, le trafic continue à augmenter sur Vintimille - environ 1,4 million - notamment poussé par le transit franco-espagnol. Ce trafic de transit se situait néanmoins à 40 % pour l'ensemble des passages en 2004, entre 20-30 % pour le Mont-Blanc et Fréjus et 60 % pour Vintimille.

En ce qui concerne le ferroviaire, il n'y a quasiment pas de trafic de fret sur la ligne ferroviaire côtière. En revanche, la ligne historique du Mont Cenis est en travaux pour la mise au gabarit B1, ils vont se terminer en septembre-octobre 2010. Il sera possible ensuite d'espérer une reprise du trafic fret dans ce tunnel historique. Enfin, l'appel d'offres de la nouvelle autoroute ferroviaire est lancé.

Olivier BAUD, Directeur de la planification de l'Office Fédéral des Transports suisse, rejoint la vision de la problématique donnée par Claude GRESSIER. Un trafic de transit régional ou interbinational de l'ordre de 70 % est observé en Suisse, ce qui est un peu moins qu'en Autriche, mais beaucoup plus important que sur Fréjus et Mont Cenis en France. Le niveau de la part modale du fer est plus élevé, de l'ordre de 65 %, avec un indice plus élevé pour le trafic de transit et le potentiel est bien visible pour le fer.

François BERTREAU, Président du Directoire, groupe Norbert Dentressangle, rejoint les propos de Claude GRESSIER et ajoute que le transit est un vrai sujet en France, puisqu'un camion sur trois sur les routes françaises est en transit : il traverse donc le territoire, ne se ravitaille généralement pas en gasoil, mais contribue fortement à l'image ou à l'encombrement du camion sur les routes françaises.

60 % du trafic qui passe à Vintimille ne s'arrête pas en France et se dirige sur l'Espagne ou sur l'Europe du Nord. Le doigt a été mis sur le vrai sujet qui est l'importance du transit en France par les Alpes.

Michel HAGEGE : Le grand emprunt ne semble a priori pas favorable aux infrastructures de transport. L'extension du réseau TGV et en particulier le projet Lyon-Turin sont-ils menacés ? Où en sommes-nous sur ce projet emblématique, en termes de coûts et de délais ?

Jean-Pierre LACROIX souligne que la Transalpine appelle pour la deuxième fois l'attention des concitoyens sur ces sujets dans les magazines TGV. Le numéro de décembre-janvier porte sur la transalpine Lyon-Turin : 1 million de poids lourds dans les Alpes. La mobilisation, qui est le métier de la Transalpine, est une nécessité.

Claude GRESSIER, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin, rappelle que la mise au gabarit B1 du tunnel ferroviaire historique s'achemine vers sa fin, avec l'échéance de septembre-octobre 2010. L'autoroute ferroviaire fonctionne bien, avec un recul considérable du trafic des poids lourds en 2009 : 23 % au tunnel de Fréjus et 16 à 17 % au Mont Blanc. Parallèlement, à des niveaux beaucoup plus faibles, le trafic de l'autoroute ferroviaire transalpine est supérieur de 15 % au mois de septembre 2009 à celui de 2008. Ces chiffres modestes sont malgré tout relativement satisfaisants.

Par ailleurs le groupe présidé par le coordinateur BRINKHORST, avec RFF et RFI a bien démarré sur l'amélioration de l'exploitation de la ligne historique. Ce n'est pas tout d'avoir un tunnel au gabarit, une nouvelle autoroute ferroviaire avec des fréquences plus élevées, encore faut-il une ligne véritablement bien exploitée et ceci est en train de s'améliorer. Beaucoup de sujets sont l'objet de travaux importants de la part de RFF et RFI.

En ce qui concerne le projet Lyon-Turin, il y a le tunnel de base et les accès. Le passage en France est reconnu d'utilité publique mais les problèmes de la vallée de Suse en Italie ne sont pas réglés. Après les élections qui ont eu lieu il y a quelques mois, les opposants au projet n'ont pas eu énormément de sièges, mais suite aux alliances pour les élections à la Communauté de communes du Val de Suse, le président de la Communauté de communes est un peu « pieds et poings liés » avec les opposants au projet, ce qui préoccupe Mario VIRANO, commissaire extraordinaire chargé par le Gouvernement italien de présider l'Observatoire de la vallée de Suse, de prendre en compte les demandes locales, et de faire des études de variantes. Le 25 novembre dernier, LTF devait recevoir des autorités italiennes le tracé définitif en Italie lui permettant de finaliser un avant-projet sommaire et de fixer les coûts pour qu'ils soient intégrés par le groupe de travail binational qui travaille sur l'avenant au traité de Turin. On ne sait pas exactement quand LTF obtiendra ce tracé, peut-être fin janvier prochain, et cinq mois d'études sont ensuite nécessaires. L'échéance du début des travaux est fin 2013 et, pour le moment, on prend du retard, d'autant plus que des sondages devaient démarrer avant fin novembre et qu'ils sont également retardés en Italie.

Par ailleurs, le groupe binational qui vise à rédiger un avenant au traité de Turin a raisonnablement avancé sur les caractéristiques du futur promoteur public, le type de société et de gouvernance, mais ne peut pas proposer et conclure cet avenant proposé au Gouvernement, tant que les coûts ne sont pas connus, soit au mieux à la fin du premier semestre 2010, en fonction du tracé et des coûts. Le partage des coûts du tunnel de base n'a pas encore été abordé avec les Italiens pour mettre à jour le mémorandum de 2004 sur ce partage des coûts du tunnel de base, qui avait attribué 63 % à l'Italie et 37 % à la France.

RFF a par ailleurs beaucoup travaillé sur les accès : tous les avant-projets sommaires des accès sont désormais finalisés et l'enquête publique pourra être lancée fin 2010 sur l'ensemble des accès. RFF travaille également sur l'APS du contournement ferroviaire de la partie nord de Lyon, qui est tout à fait essentiel pour le fret en général, et indispensable pour le Lyon-Turin en particulier.

Claude GRESSIER souligne que le coût du tunnel de base se situerait actuellement aux environs de 10 milliards d'euros, les accès côté italien étant de l'ordre de 5 milliards d'euros et les accès côté français de 10,5 milliards, incluant la partie nord du contournement de Lyon qui représente 1,5 milliard : même si ceci peut être phasé, le total général s'élève à 25 milliards d'euros.

Jean-Pierre LACROIX relève dans l'intervention de Monsieur GRESSIER le lancement de l'enquête publique sur le tracé côté français. **Claude GRESSIER** rappelle qu'il s'agit d'une proposition et que le Gouvernement décidera.

Michel HAGEGE : Quels sont les financeurs prêts à démarrer pour financer le Lyon-Turin dès que le Gouvernement aura donné le « feu vert » ?

Claude GRESSIER, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin, précise que le financement du projet adoptera une forme mixte de maîtrise d'ouvrage public et de contrat de partenariat, les entrepreneurs ne prenant pas le risque de la géologie. Les financeurs finaux évoqués - même si, dans un contrat de partenariat, le partenaire privé financera et il faudra rembourser - sont très clairement les deux États et la Commission européenne. Les péages du tunnel de base ne devraient pas couvrir plus de 10 % du coût de l'ouvrage. Pour les accès côté français, il y a davantage de financeurs : l'État, la région Rhône Alpes et les départements. L'accord négocié en 2007, qui pose les bases de participations de l'État, de la Région et de plusieurs départements devra être un peu modifié en fonction des coûts définitifs, mais une base existante existe déjà.

Michel HAGEGE rappelle qu'environ 1 milliard d'euros a été dépensé pour les descenderies, qui sont achevées côté français, alors que les études de descenderies italiennes démarrent à peine.

Claude GRESSIER précise qu'un marché a été placé et que l'arrivée du tunnelier a créé l'évènement dans la vallée de Suse. Le gouvernement italien a préféré, il y a quelques années, se passer des débats publics : or, sans qu'il s'agisse d'une panacée, Claude GRESSIER estime très utile que tout le monde s'exprime et que l'on en tire ensuite les conséquences.

Olivier BAUD revient sur le financement étatique France-Italie-Europe en précisant qu'un fond indépendant du budget de l'État a été mis en place en Suisse. Les taxes poids lourds sont principalement reversées dans ce fond, qui permet de faire fonctionner et de financer les grands ouvrages. Par rapport à d'autres États et notamment l'Allemagne où ces éléments sont soumis au budget de l'État - chaque année, «la guillotine» peut tomber et l'État peut limiter les budgets ce qui est mortel pour ces grands projets -, un fond indépendant permet d'avoir une garantie sur plusieurs dizaines d'années et de planifier à long terme des dizaines de milliards.

Jean-Pierre LACROIX évoque en France le « fantôme » du Transmanche et estime que le rôle de TDIE sera de bien dire qu'il ne s'agit pas de refaire, notamment pour les accès, un dispositif type Transmanche, dont on se souvient de l'évolution du coût de l'action quelques semaines après l'ouverture du tunnel.

François BERTREAU souhaite que le financement du projet soit bouclé au plus tôt : Norbert Dentressangle est le premier client du tunnel ferroviaire alpin. Concernant ce type d'investissement, la manière dont a été pensé le tunnel sous la Manche est une aberration. Le péage représentant environ 10 % des investissements, ces investissements sont donc très lourds et la rentabilité économique stricte ne peut être trouvée qu'à très long terme. Il faut effectivement prendre en compte toutes les économies de coûts externes, notamment en termes d'encombrements, d'accidentologie et de pollution.

Michel HAGEGE : Quelle est la part de transit dans le domaine du fret ? Faut-il des infrastructures ferroviaires de passage d'obstacles ou de plus longue distance pour concurrencer la route ? Dans un climat de plus en plus concurrentiel, les autoroutes ferroviaires seront-elles une bonne solution complémentaire au transport combiné ? Faut-il privilégier le transport combiné ou une solution mixte ?

François BERTREAU précise qu'il représente une entreprise de transports et non de transports routiers : le camion est utilisé parce qu'il est aujourd'hui le moyen de transport le plus efficace. Un camion sur trois est en transit sur les routes françaises. Ces derniers n'impactent pas l'économie française, sinon négativement puisqu'ils ne payent pas les taxes. 60 % des camions ont un impact plus que limité sur la Provence-Côte d'Azur, par exemple.

Par ailleurs, 80 % des trajets en camion portent sur moins de 200 km et une grande partie du trafic routier se fera avec des camions. Les camions progressent et la consommation de gasoil à la tonne transportée a baissé de 85 % sur 20 ans. Un camion est plus efficace qu'une voiture au poids transporté : cela restera incontournable ; l'hybride n'est pas encore au point aujourd'hui et ce n'est pas demain que l'on va pouvoir le faire circuler.

Quelle est la part du rail ? Il faut effectivement l'utiliser sur les longues distances en incluant évidemment les franchissements d'obstacles, dont les Alpes sont un cas d'école. Il est possible de mettre les camions sur les trains en investissant dans des infrastructures ferroviaires longues et européennes : le projet de la Transalpine est à l'origine Budapest-Portugal ; il y a là une vraie valeur à utiliser le fer. Le système d'infrastructures a coûté cher et c'est un investissement de long terme : le temps que tout le monde se mette d'accord, cela prend cinq fois plus de temps que prévu ; mais si l'opérateur ferroviaire est efficace, le report modal sera important, parce que l'efficacité économique impliquera de mettre les transports longue distance sur des trains. Le transit en France peut ainsi être diminué, avec une forte amélioration de l'image de marque de la profession.

Limiter le transit suit exactement la même logique que le projet Transalpine : avoir des moyens de transit Nord-Sud, Nord-Europe, Sud-Europe plus efficaces ou développés. Une seule ligne de transit fonctionne mais pas de façon tout à fait satisfaisante. Il en faudrait sûrement plus, plus de capacités Nord-Sud, une capacité Est-Ouest renforcée, soit par la Transalpine, soit par des autoroutes maritimes (*shortsea*) : les expériences *shortsea* Italie-Espagne n'ont pas été totalement probantes, en dépit de leur fort impact sur le passage Sud-est de la France, mais on peut aussi penser au *shortsea shipping* entre l'Espagne et la Grande Bretagne ou la Hollande, où les expériences actuelles portent encore sur des volumes très limités.

Olivier BAUD ajoute que l'Office Fédéral constate que le potentiel du trafic de marchandises par voies ferrées se situe très clairement dans le trafic de transit longue distance, avec une érosion du marché sur les faibles distances. Cela sera difficile pour le fer dans les distances de 100 à 200 km, mais il y a un réel potentiel dans les longues distances en transit.

Pour essayer de capter ce potentiel – déjà situé à 70 % en Suisse – on doit mobiliser l'infrastructure concurrentielle pour que les marchandises prennent les chemins de fer et les tunnels de base sous les Alpes : non pas les tunnels de fret actuels mais ce que l'on essaye de faire au Gothard, avec un gain de vitesse et de productivité obtenu par l'utilisation d'une seule locomotive.

Néanmoins, un élément seul au milieu d'une chaîne logistique ne sert pas à grand-chose et les voies d'accès sont très importantes. Le Lötschberg n'est typiquement pas un vrai tunnel de base, mais c'est vraiment le Gothard qui sera l'élément pilier en Suisse. L'ancien Gothard a coûté très cher à l'époque, mais cela fait bien plus de 100 ans qu'il est utilisé. L'infrastructure seule est un élément, mais il faut aussi avoir des outils de report modal tels que la RPLP, taxe-redevance poids lourds liée à la performance. L'idée est que le poids lourd paye vraiment ses coûts externes : environ 300 FS pour les poids lourds pour traverser la Suisse.

Le dernier pilier est l'ouverture des marchés, avec des opérateurs dynamiques qui proposent le même type de produits que dans le domaine de la route et qui soient très réactifs.

Michel HAGEGE : Concernant la politique du transport global, faut-il raisonner en termes de réseaux orientés ou dédiés au fret ? Comment gérer la concurrence entre le fret et le transport de voyageurs sur un même itinéraire ? Peut-on avoir confirmation par la Transalpine d'une infrastructure mixte Lyon-Turin ? Peut-on évoquer les plateformes de chargement-déchargement qui sont des outils de base indispensables ?

Claude GRESSIER précise qu'il peut y avoir, dans certains cas, des portions de réseau dédiées fret, comme actuellement sur la rive droite du Rhône, mais il y aura la plupart du temps des voies mixtes fret-voyageurs. Le problème de la concurrence se pose entre le transport de voyageurs, notamment les TER et le transport de fret. RFF essaye d'aménager cela, en faisant un cadencement pour les TER et en introduisant des sillons catalogues de bonne qualité pour le fret : les TER peuvent se prévoir longtemps à l'avance, les trains réguliers pour le fret sont rares et ils se décident à la demande des clients dans un délai d'une semaine ou 15 jours. Il faut aussi prépositionner les « blancs travaux », pendant lesquels on intervient sur une section de voie ferrée.

L'audit de l'école polytechnique fédérale de Lausanne recommandait de le prévoir au moins deux ans à l'avance et RFF est en train de le mettre en place d'ici un an à un an et demi avec la nouvelle direction des sillons autonomes de la SNCF. Cela devrait améliorer les choses, mais il faudra sans doute des arbitrages entre quelques TER de plus et des trains de fret.

Concernant les plateformes, le problème de leur positionnement se pose et la clientèle a son mot à dire. Claude GRESSIER rappelle le débat concernant l'appel d'offres de l'autoroute ferroviaire alpine : une plateforme est envisagée à Grenay et une autre du côté d'Ambérieu. RFF doit indiquer le sillon dont les clients de l'autoroute ferroviaire vont pouvoir disposer pour arriver à telle ou telle plateforme dans un réseau actuellement saturé. Ceux qui vont répondre à l'appel d'offres se référeront également aux clients de la région Lyonnaise pour déterminer où la plateforme doit se situer afin que l'autoroute ferroviaire soit la plus efficace possible.

François BERTREAU souligne que, même en supposant un réseau rail développé et qui fonctionne bien, le camion est fluide et représente de petites unités. En supposant que des camions aient été mis sur un train, l'effet d'agglomération de véhicules au départ et à l'arrivée devra être pris en compte. Ceci est géré dans le tunnel Transmanche : c'est simplement un problème de réserve foncière et de mise en place d'infrastructures. « Le supermarché de proximité des domiciles n'est pas desservi par le train » et lorsque la marchandise arrivera sur une plateforme, il faudra toujours un camion pour l'amener au supermarché.

Le camion écologique de Monoprix, que cite Claude Hagège, reste de ce point de vue une expérience partielle : une fois arrivé au bout des lignes RER, il faut avoir une flotte de petits véhicules pour la distribution. En termes d'émissions de CO², d'encombrement et de dangerosité des petits véhicules, il n'est pas sûr que les petits véhicules soient gagnants. Un supermarché représente environ un véhicule semi-remorque par jour - 66 palettes – soit beaucoup de scooters et de camionnettes et plus d'encombrement que de gros véhicules.

Jean-Pierre LACROIX précise l'attention que porte la Transalpine aux plateformes qui sont un sujet central. Il y a 4 ou 5 ans, la FNTR recommandait de se situer le plus au Nord possible, d'où l'idée d'Ambérieu ; il faut aussi tenir compte de l'activité des agglomérations lyonnaise, stéphanoise, grenobloise : certains grands commerçants lyonnais utilisaient dans le passé des camions électriques à l'intérieur de la ville, mais cela a été oublié.

Olivier BAUD souligne qu'il est important d'avoir les deux types de trafic fret et voyageurs pour rentabiliser au maximum ces grands éléments d'infrastructures. Cela a été observé en Suisse : un réseau seulement dédié au fret est encore plus difficile à financer. Le trafic voyageurs a été pris en compte dès l'origine pour le tunnel de base du Lötschberg, mais un intérêt croissant est apparu dès la mise en service : il a en conséquence « grignoté » des sillons en trafic fret pour atteindre actuellement 40 % de l'ensemble du trafic.

Michel HAGEGE :

Quelle répartition fret-voyageurs est anticipée par la Transalpine ?

Jean-Pierre LACROIX estime que le trafic fret représentera 85 %.

Claude GRESSIER précise que ce taux correspond à un nombre de trains. La proportion de TGV ne sera pas considérable. En revanche, il y a relativement peu de TER franco-italiens. L'Europe va se construire peu à peu, mais il y a encore un effet frontière pour les voyageurs. Même si l'Eurostar marche bien depuis longtemps et que les trafics sont extrêmement importants entre Londres et Paris, ils seraient nettement supérieurs si les deux capitales étaient dans le même pays. Cela augmente peu à peu, mais il faut du temps.

Olivier BAUD souligne que l'effet de l'A6 est très important pour le trafic voyageurs. Le gain considérable de temps entre Le Valais et Berne, grâce au Lötschberg a vraiment totalement dopé la demande voyageurs au-delà de toute attente et peut être aussi un élément intéressant pour le Lyon-Turin. Les analyses avaient prévu une demande voyageurs beaucoup plus faible : certaines personnes travaillent à Berne et habitent en Valais. L'espace est raccourci : c'est très important sur le trafic voyageurs et cela permet de rentabiliser les investissements.

Concernant l'autoroute ferroviaire, l'autoroute roulante, la Rola, est un élément important dans la politique de transfert modal, mais représente une valeur modeste. D'après des chiffres 2008, le trafic des wagontiers diminue peu à peu au fil des années. L'explosion a vraiment lieu sur le trafic combiné au cours des 15 dernières années et on sent un potentiel énorme pour ce mode de trafic.

Michel HAGEGE : La Suisse est souvent citée en exemple pour sa volonté politique de reporter le trafic de la route vers le fer, en s'en donnant les moyens grâce à la RPLP. Quel est le bilan en Suisse en termes de trafic, de mobilité globale et de coûts pour la collectivité, en particulier pour le Lötschberg ?

Olivier BAUD rappelle les trois piliers du transfert modal : la construction d'infrastructures, du tunnel de base et des voies d'accès ; l'outil de transfert modal qui est la RPLP, sous l'angle du transfert modal et du financement ; l'ouverture à la concurrence du marché. Les poids lourds ne payent pas leurs coûts externes : ils payent leurs coûts directs, mais les impacts sur l'environnement, l'accidentologie etc.... ne sont pas couverts. Pour la RPLP, l'idée de base est d'internaliser les coûts extérieurs. Concrètement, au-delà de 3,5 tonnes, tous les poids lourds payent cette taxe qui dépend du kilométrage effectué, du tonnage possible du véhicule, vide ou non. Ce n'est pas contrôlé, pour le tonnage maximum et le type de poids lourds plus ou moins polluants selon les normes européennes, les poids lourds ont un petit « mouchard ». Les trafics étrangers qui traversent la Suisse de façon très occasionnelle n'ont pas accès à cet appareil, mais ils peuvent prendre une sorte de ticket pour payer ces coûts.

Olivier BAUD estime qu'il y a clairement un effet de report que l'on peut apprécier sur la globalité des chiffres - environ 70 % pour le transit par le fer - sans pouvoir distinguer l'effet dû à la RPLP et celui dû aux infrastructures. Le Lötschberg est un premier tunnel de base mais, comme on le prévoyait, on n'a pas observé de changement radical : il y a des

rampes assez importantes, entre autres au-dessus du Simplon et une voie unique sur les deux tiers (22 km sur un peu plus de 34 km). Le tunnel de fret est toujours en exploitation et le trafic notamment Sud-Nord passe normalement par ce tunnel de fret.

Michel HAGEGE rappelle que l'objectif était de 650 000 poids lourds en transit par an lorsque cette politique a été votée.

Actuellement, l'objectif poids lourds est loin d'être atteint, mais le trafic poids lourd a plutôt tendance à augmenter. Est-ce que cela ne devient pas un coût un peu lourd ? Est-ce que les Suisses ne risquent pas de voter autrement bientôt ?

Olivier BAUD estime que l'objectif de 650 000 véhicules à travers les Alpes était très ou trop ambitieux. On a observé avec le Lötschberg et la RPLP que la croissance du trafic routier a vraiment pu être contenue au-delà de la crise. À partir des années 2005-2006, un ralentissement et une stagnation ont vraiment pu être observés. Concernant le coût pour la société, il y a d'une part le fonds externe en Suisse et d'autre part la RPLP qui sert à freiner le trafic, mais aussi à financer ces coûts externes. Cela ne disparaît pas dans le financement global du budget de l'État, mais va à la construction NLFA. C'est actuellement 19 milliards de francs suisses pour toutes les NLFA et environ 12 milliards d'euros pour les trois tunnels : le principal, le Gothard, sera en principe fini en 2017, le Lötschberg qui a été mis en service en 2007, dont deux tiers à voie unique et le tunnel du Monte Ceneri qui est beaucoup plus court.

Louis NÈGRE souhaiterait savoir ce que signifie le dernier outil de transfert modal : l'ouverture du marché.

Olivier BAUD précise qu'il s'agit du cadre juridique qui permet cette ouverture. L'Etat subventionne l'autoroute ferroviaire principalement au niveau du coût du sillon pour essayer d'abaisser les coûts. Le but est aussi de limiter cela dans le temps, mais y faire appel au début permet à ce marché de décoller. L'ouverture des marchés est juridique, puis axée sur le subventionnement.

Michel HAGEGE souhaiterait que Claude GRESSIER intervienne sur la transposabilité de cette expérience suisse et sur les projets français, puisque la France va aussi avoir une taxe poids lourds.

Claude GRESSIER souligne qu'il avait été proposé dans le document cité précédemment de mettre en place une taxe poids lourds sur les routes nationales et autoroutes rétrocédées. Ceci a été pris en compte par le Gouvernement et devrait voir le jour en 2012. Un travail est fait par ailleurs sur l'application de la directive Eurovignette sur les franchissements alpins, ce qui permettrait d'augmenter les péages.

L'augmentation de la tarification du tunnel routier du Fréjus et de celui du Mont Blanc a été décidée - 3,5 % par an en euros constants pendant cinq ans - pour payer notamment la galerie de sécurité du tunnel routier du Fréjus. Néanmoins, les taxes ne suffisent pas. Le but n'est pas de renchérir le coût du transport, mais de faire du transfert modal ; encore faut-il des alternatives qui fonctionnent.

Une étude est également menée sur la possibilité de régulation ou de tarification notamment à la congestion sur l'itinéraire de Vintimille, en espérant qu'il sera possible, sur le

plan juridique communautaire, de considérer qu'il s'agit d'un itinéraire alpin ou qui participe au franchissement alpin, notamment en termes de report d'un itinéraire vers l'autre.

Michel HAGEGE : Concernant les projets transfrontaliers et leur prise en compte par le Grenelle de l'Environnement, quel est l'avenir des grands corridors ferroviaires et en particulier leur nécessaire connexion aux grands ports maritimes ?

Claude GRESSIER, précise qu'il s'agit de corridors européens : c'est une bonne chose que des coordinateurs européens de haut niveau, comme Monsieur BRINKHORST, ancien ministre des Finances des Pays-Bas, qui succède à Madame de PALACIO, puissent prendre en compte la dimension européenne du projet sur un itinéraire long. Claude GRESSIER n'a pas connaissance des projets franco-espagnols, mais Thierry LOUIS, présent à cette rencontre, pourra éventuellement faire le point sur la question.

En ce qui concerne les ports maritimes dans le cadre du RTE-T, en dehors de Marseille, cela n'a pas été très bien fait mais cela n'empêche pas de travailler. Claude GRESSIER est par ailleurs président du Conseil de coordination interportuaire de la Vallée de la Seine qui vient de se mettre en place - Paris-Rouen-Le Havre - et dont les deux premières priorités sont le fluvial et le ferroviaire. Lors de la prochaine réunion du 1^{er} février 2010, des projets d'amélioration du ferroviaire seront mis sur la table avec RFF : le contournement de Mantes par Gisors ; un terminal multimodal à l'intérieur du port du Havre pour massifier les flux ; ou des trains complets pour aller soit sur Paris, soit au-delà de Paris, par différents types de contournement. Un travail important est donc à mener ; même si la réforme portuaire est déconnectée, elle permettra aux directeurs de ports de se centrer sur ce type de sujets, alors qu'ils étaient auparavant mobilisés sur des problèmes d'efficacité immédiate qui seront désormais du ressort des manutentionnaires. C'est donc un point essentiel dans le développement du fret, mais également des ports.

Michel HAGEGE évoque l'autoroute ferroviaire, LGV, entre Paris et Le Havre.

Claude GRESSIER précise qu'il s'agit au Havre de transport combiné classique : c'est ce qu'il faut améliorer, sans savoir encore comment cela se combinera avec la LGV, car les pentes et les tracés sont différents. La LGV va libérer des sillons sur les voies existantes, mais certaines améliorations sont réalisables sans attendre la LGV, en particulier d'autres entrées dans l'agglomération parisienne que l'entrée de Mantes qui est complètement saturée, comme le confirmera l'ancien président de la région Basse Normandie.

Philippe DURON, coprésident délégué de TDIE, précise que le président de l'Assemblée Nationale a demandé à toutes les commissions de travailler sur le Grand Emprunt et qu'avec Alain GEST, député de la Somme, il a remis des propositions - le rapport est consultable via internet - d'amélioration logistique des deux grands ports de Marseille-Fos et du Havre en suggérant de dédier 2,5 milliards d'euros à ces deux sujets. L'Assemblée Nationale suggère donc une réserve sur le Grand Emprunt pour un élément essentiel concernant l'efficacité des transports.

Michel HAGEGE : Le passage en Suisse coûte-t-il cher au groupe Norbert Dentressangle ? Comment envisager sa transposabilité en France et redoutez-vous une taxe poids lourds ? Qu'en est-il du point de vue du développement durable ?

François BERTREAU distingue les impôts qui servent à faire entrer de l'argent dans la caisse de l'État et ceux qui visent à changer les comportements. La taxation évoquée sur les poids lourds porte l'économie et non sur le transport routier, puisque les possibilités de report modal sont faibles, voire nulles. En tant que transporteur, François BERTREAU se sent donc peu concerné : ayant une marge nette de 1,5 %, il ne peut payer de taxe supplémentaire et cette taxe serait retransférée sur les clients, qui l'intégreront dans le prix de vente.

Cette taxe sur l'économie aurait donc un impact sur la compétitivité des entreprises françaises et sur le niveau de vie des Français.

Pour la taxe poids lourds, le coût de collecte varie selon les estimations de 16 à 25 %, soit 800 millions d'euros en net pour 1, 2 milliards d'euros collectés. Les Français qui ne sont pas bons dans le rendement de la collecte fiscale, seraient les champions du monde de l'inefficacité bureaucratique.

Une vraie prise en compte du développement durable consisterait à s'intéresser aux camions. Norbert Dentressangle a réalisé un gros effort d'investissement dans les camions neufs, qui lui permet d'atteindre le niveau 4 ou 5 de la norme européenne pour 60 % de sa flotte. Le problème posé est plus celui des distorsions concurrentielles entre les entreprises françaises et non-françaises, que celui de la taxe ajoutée à la taxe gasoil, qui n'est qu'une augmentation de la taxe TIPP, puisque la taxe carbone existe depuis longtemps avec la TIPP : les concurrents belges ou espagnols chargent 600 litres en Espagne et 600 litres en Belgique et ils traversent la France sans payer la TIPP mais uniquement les péages d'autoroute. Ces distorsions de concurrence sont non négligeables : le carburant représente 20 % du coût d'un camion ; avec 10 % d'écart sur le prix du carburant à cause des taxes, cela représente 2 %, alors que la marge des sociétés de transports varie de 1 à 1,5 %. Les entreprises de transport gagnaient donc juste leur vie : elles perdront de l'argent.

En revanche, François BERTREAU est assez favorable aux taxes sur le transit surtout si cela sert à financer l'infrastructure des transports : les entreprises françaises se sont faites « sortir » du transit en Europe depuis 15 ou 20 ans pour des raisons de réglementation fiscale et sociale ; il n'y a plus aucun transporteur routier français sur le pavillon international réel ; ceux-ci se sont fait progressivement éliminer des vraies lignes de transport international et comme pour le maritime, la part du pavillon français a baissé. Sur le plan concurrentiel, ce serait un juste retour des choses par rapport à ceux qui ne payent pas de taxe sur le gasoil sur le territoire français.

Jean-Pierre LACROIX souligne en premier lieu qu'il faut une uniformisation fiscale, notamment sur le sujet carburant en Europe. C'est un travail qui n'est pas simple mais qui doit se faire en même temps que la réflexion qui est en cours.

En outre, les retours positifs ne sont pas pris en compte dans le changement de trafic. Une de nos récentes publications a explicité la façon de réduire la facture des coûts externes, qui sont un peu éludés avec une norme euro 5 : selon des données communiquées par des experts européens si un million de poids lourds sont placés sur des trains, c'est-à-dire 19 milliards de tonnes-kilomètre, soit deux fois le trafic actuel des wagons isolés SNCF, les économies réalisées sont de l'ordre de 493 millions d'euros par an. Ce calcul permet

d'équilibrer et de voir comment ce sujet très important peut être pris en compte financièrement.

François BERTREAU estime incontournable le transport par camion, même si l'on peut espérer qu'il soit électrique demain, alors que la longue distance est intéressante en train. Le groupe Norbert Dentressangle est tout à fait favorable à des infrastructures de longue distance en train et de *shortsea*, qui a du sens sur Espagne-Europe du Nord et Italie-Espagne, mais, en tant que citoyen, on ne peut que déplorer la lenteur usuelle des prises de décision et des investissements publics.

Concernant les grands ports maritimes, des économies de CO² ont été faites, parce que depuis 20 ans, les ports français ont été tellement « mauvais » qu'une grande partie du trafic s'est reportée sur Rotterdam et, accessoirement, sur Gênes et Barcelone : l'*hinterland* de Rotterdam arrive au fond de la vallée du Rhône, alors que l'*hinterland* de Marseille n'arrive pas dans la banlieue de Rotterdam. François BERTREAU est très favorable au développement maritime et ne comprend pas que la France qui a une telle façade maritime ait pu ainsi gâcher ses chances.

En revanche, le transport français routier ou ferroviaire a été handicapé par des ports inefficaces et inversement, plus les ports français sont efficaces, plus ils génèrent de trafics conteneurs vrac, plus l'impact sera positif sur les entreprises de transports, ferroviaires, fluviales, ou routières. En tant qu'entreprise de transports, Norbert Dentressangle est tout à fait favorable à ce que les grands ports français regagnent une forte activité.

Olivier BAUD souligne l'importance de la coordination au niveau des pays voisins et estime également que l'avenir du fer se joue avant tout sur le trafic longue distance. Il faut donc faire des accords entre pays, ce qui est un peu plus difficile pour la Suisse, qui n'est pas dans l'Europe, pour sécuriser et assurer les développements des voies d'accès.

Michel CANIAUX, délégué général d'ALTRO, association logistique transport Est, promotrice du projet Transline, précise que le projet ALTRO est une branche centrale européenne entre Lyon et Bordeaux et complémentaire de la Transalpine. ALTRO joue la complémentarité des projets et non leur opposition, en offrant une capacité supplémentaire au Lyon-Turin, capable d'irriguer les grands ports maritimes. La question est dans quelle mesure, compte tenu de ces points d'intérêt communs, la Transalpine et les acteurs du Lyon-Turin pourraient soutenir, dans le cadre de l'inscription du SNIT, les morceaux manquants de Transline de façon à avoir vraiment un autre axe européen en continuité ? Il y a un manque de débouchés en venant de l'Est : il faut tourner soit à gauche, soit à droite pour continuer.

Jean-Pierre LACROIX ne s'estime pas le mieux placé pour répondre, puisque la Transalpine n'est pas un organisme administratif de décisions, mais les réflexions menées montrent que, si l'accent est mis sur la colonne vertébrale, dépeinte très officiellement comme essentielle par Monsieur BRINKHORST, s'y brancheront bien évidemment le plus vite et le mieux possible non seulement l'Est-Ouest, mais aussi le Nord-Sud pour alimenter les villes comme Bordeaux ou la partie plus centrale de la France. La force de la Transalpine est aussi d'offrir cette capacité de développement sur la base de cette colonne vertébrale essentielle. Le Lisbonne-Kiev n'est pas tout à fait pour demain et l'horizon est déjà 2023 pour le Lyon-Turin. Il faut travailler pour réussir cela et soutenir en même temps, dans une projection intellectuelle, les projets évoqués par le représentant d'ALTRO.

Paul DUBOITEIL, conseiller scientifique de TDIE, rappelle que le trafic dans les passages français - tous modes de transports - stagne depuis plus de dix ans pour les raisons qui ont été évoquées. S'agissant d'une infrastructure qui sera en service entre 2020 et 2030, avec les raccordements, et qui est faite pour durer 100 ans, comme l'a souligné le représentant du Gouvernement Fédéral Suisse, quelles sont les perspectives de développement des trafics transalpins sur l'ensemble de l'Arc alpin - Suisse, Autriche et France - et quelle part devrait, dans la longue durée, passer par les franchissements français ? En d'autres termes, la stagnation observée depuis près de quinze ans sur les transits français va-t-elle durer ou va-t-on au contraire assister à une reprise du trafic ?

Jean-Luc GUYOT, délégué général de la Transalpine, répond que les propos évoqués par Claude GRESSIER concernent uniquement les passages du Mont Blanc et ceux du Fréjus, qui sont une exception dans tout l'Arc alpin. Le trafic n'a pas arrêté d'augmenter au travers des Alpes depuis vingt ans et Louis NÈGRE a bien rappelé que le trafic augmente à Vintimille, comme dans tous les autres tunnels transalpins. S'il y a stagnation sur le Fréjus et le Mont Blanc, c'est d'abord pour une question de prix, car ce sont les passages les plus chers, et du fait d'un report depuis l'accord avec la Suisse en l'an 2000 : ce qui ne passait pas en Suisse auparavant c'est-à-dire les camions de 40 tonnes a fait perdre au Mont Blanc environ 5 millions de tonnes. C'est un facteur conjoncturel qui ne se reproduira pas dans le futur.

Philippe MANGEARD déplore qu'il n'y ait pas d'Italiens autour de la table et rappelle que cette assemblée est au cœur d'une réponse à un appel d'offres international sur lequel transparait un déficit de communication avec les transporteurs, les opérateurs de transports et les entreprises ferroviaires italiennes. Tout le monde doit y travailler : il faut améliorer la relation avec les Italiens. Le passage ne se fera pas de l'autre côté sans les Italiens.

Philippe MANGEARD souligne que François BERTREAU pourrait en effet devenir transporteur ferroviaire grâce aux énormes développements, déploiements, et progrès de la technique ferroviaire à travers les autoroutes ferroviaires. Par ailleurs, il estime que la Suisse a aujourd'hui une technologie et a tracé la bonne voie il y a 25 ans avec les autoroutes ferroviaires alpines Rola. Il souhaiterait un discours d'ouverture vis-à-vis des Suisses car la France n'arrive pas à passer ses technologies en Suisse et exprime le souhait d'en parler avec M. BAUD après la réunion.

Jean-Pierre LACROIX rejoint cette intervention sur la relation avec les Italiens. Beaucoup de travail a été effectué avec la Transpadana avec qui un certain nombre d'initiatives sont communes. La réunion commune franco-italienne du 11 septembre 2008 sera renouvelée : les Italiens prennent conscience d'un projet qui a été peu évoqué de façon technique dans leur pays, alors qu'il n'y aucune comparaison avec les démarches accomplies en France pour mieux informer. 80 à 100 réunions ont été menées, des dizaines de dossiers différents ont été distribués par centaines ou par milliers pour informer la population et les élus de ce qui allait se passer dans les années à venir. Rien de tel ne s'était passé dans le Val de Suse et en Italie, qui découvrait brusquement ce travail sur le trafic.

Le travail franco-italien est donc tout à fait essentiel et la relation a été nourrie : un comité commun permet d'agir auprès des deux gouvernements respectifs pour les inciter à aller de l'avant.

Conclusion

Philippe DURON, coprésident délégué de TDIE, remercie d'abord les invités de cette matinée qui ont bien voulu aborder cette question difficile et cet « effet tunnel » connu sur cette infrastructure à la fois essentielle et d'une très grande ampleur, en évoquant trois points principaux :

Tout d'abord, le projet Lyon-Turin, qui comprend des questions de percement du massif, mais aussi des questions d'accès qui sont au moins aussi importantes. C'est un projet de grande ampleur : son coût global a été estimé par Claude GRESSIER à environ 25 milliards d'euros et c'est un projet qui connaît aussi des difficultés d'acceptabilité sociales. Un des invités a évoqué une pédagogie du projet insuffisante côté italien ; en tout cas, les effets secondaires d'un grand projet peuvent aussi perturber les habitants d'une vallée ou d'un milieu extrêmement fragile.

Il a ensuite été question du transfert modal et de la priorité qui pouvait être donnée au fret. C'était l'objet d'un petit-déjeuner en juillet avec le directeur du fret de la SNCF, Pierre BLAYAU. Les pouvoirs publics souhaitent augmenter la part du fret, ce qui a beaucoup de mal à se concrétiser, Pierre BLAYAU évoquant actuellement un report modal inversé. Les difficultés budgétaires et financières de la SNCF ont obligé le gouvernement et la SNCF à mettre en place un nouveau plan de confortement du fret, qui va privilégier les sillons fiables et les grands corridors, dans le sens d'une efficacité notamment pour ce qui concerne le transit.

Enfin, la difficulté de ce transfert modal a été mesurée au travers des propos de François BERTREAU, qui a rappelé l'importance et l'efficacité du camion et a insisté sur la nécessité de moderniser celui-ci pour en limiter l'impact et les effets externes. La norme euro-6 permettra en 2012 d'en réduire également les effets.

En dernier lieu, comme souvent dans les petits-déjeuners de TDIE, des questions financières et de financement ont été évoquées. Philippe DURON évoque à ce propos un colloque organisé au Sénat, il y a 4 ans, autour d'une étude comparative sur la façon de financer les infrastructures dans neuf pays européens : le caractère vertueux et efficace de la Suisse avait été mis en évidence. Tous ici sont à la recherche d'un modèle qui permet de cantonner une recette pour l'amélioration du système de transports et d'alimenter suffisamment cette recette pour réaliser les grands projets sur un temps raisonnable.

Philippe DURON rappelle que l'AFITF qui doit l'année prochaine financer 4 milliards d'euros de travaux, n'atteint pas pour l'instant 1,8 milliard de recettes assurées et compte beaucoup sur la taxe poids lourds pour réduire ces difficultés de financement. Cette taxe poids lourds a été évoquée d'une façon un peu contradictoire : imaginée par les pouvoirs publics comme un prélèvement sur le système des transports et pour alimenter le financement de ces infrastructures, elle permettrait également d'équilibrer les coûts d'usage entre les transporteurs français et les transporteurs en transit, dont il a été très justement dit qu'ils ne payaient pas leur part du passage en France ; enfin, elle peut aussi être un moyen de rétablir un équilibre entre les coûts externes et les différents modes de transport, comme le souhaitent en tout cas le Gouvernement et le législateur.

Par ailleurs, l'efficacité des grands ports français, sujet du précédent petit-déjeuner de TDIE organisé le mois dernier à Marseille avec TLF, a également été évoquée.

Philippe DURON remercie les participants de leur présence et de leur fidélité à TDIE, ainsi qu'à Infrastructures et Mobilités et leur donne rendez-vous le mois prochain pour un nouveau petit-déjeuner.
