

L'avenir du fret ferroviaire et du report modal en Europe du Sud après le sommet franco-italien du 8 mars 2016

Colloque

Paris, le 27 juin 2016

| Palais du Luxembourg

Programme

Accueil	3
Introduction	4
François LEPINE, Vice-Président délégué de la Transalpine	
Ouverture : état des lieux et enjeux	6
Yves POZZO DI BORGIO, Sénateur de Paris	
Laurens J. BRINKHORST, Coordonnateur européen pour le corridor méditerranéen	
Patrick MIGNOLA, Maire de La Ravoire, Vice-président de la Région Auvergne Rhône-Alpes	
Michel BOUVARD, Sénateur de Savoie	
Michel DESTOT, Député de l'Isère	
Problématique : les flux et les trafics/tendances – analyse concurrentielle et perspectives de relance	12
Armand TOUBOL, Consultant, ATB Conseils	12
Les attentes des entreprises et les enjeux du report modal pour les filières économiques	15
Delphine ANDRE, Présidente du Groupe Charles André	
Livio AMBROGIO, Président du Groupe Trasporti Ambrogio	
Thierry LE GUILLOUX, Président de la Société VIIA	
Stéphane JACQUEMMOZ, Directeur général délégué de l'entreprise G. JACQUEMMOZ et Fils	
Les perspectives et les conditions du développement du report modal sur le corridor méditerranéen	24
I. Table ronde des opérateurs ferroviaires	26
Jacques GOUNON, Président du Groupe Eurotunnel	
Sylvie CHARLES, Directrice générale Transport Ferroviaire et Multimodal de Marchandises - SNCF Logistics	
Giancarlo LAGUZZI, Président de FerCargo Italia	
II. Table ronde des infrastructures portuaires	31
Christine CABAU-WOEHREL, Directrice générale du Grand Port maritime de Marseille (GPMM)	
Santiago GARCIA MILA, Directeur général adjoint du Port de Barcelone et Président de ESPO	
Conclusions	35
Dominique BUSSEREAU	
Député de Charente Maritime, ancien Secrétaire d'Etat aux Transports	
Claude GRESSIER	
Délégué interministériel pour le Lyon - Turin	

Paris, le 27 juin 2016

Accueil

Gilles DANSART

Bonjour à tous. Bienvenue à ce colloque, dont j'espère que le programme va vous intéresser. Il ne s'agit pas, en effet, d'un colloque sur la liaison Lyon-Turin, mais de discussions autour du report modal et de la performance du fret ferroviaire qui sont indispensables à la performance d'une liaison transalpine.

Ce colloque est à l'initiative du Comité pour la Transalpine et du Comité Transpadana.

Avant l'intervention de François Lépine, je signale que ce colloque sera relayé par Twitter afin que tous puissent en profiter, filmé et enregistré. Par ailleurs, les actes seront diffusés à tous les participants et mis en ligne sur le site de la Transalpine.

Nous devons conclure à 18 heures pour des raisons pratiques et afin de limiter les débats à une durée raisonnable.

Deux grandes tables rondes auront lieu à l'issue des prises de parole liminaires d'une part sur la façon dont les acteurs économiques et les entreprises envisagent le report modal à long terme sur la zone géographique en jeu et d'autre part sur les perspectives des conditions de ce report sur le corridor méditerranéen. Nous souhaitons envisager la situation sous l'angle de la performance économique du fret ferroviaire et des conditions de son report modal.

Avant les premières prises de parole, nous vous présentons en premier lieu un film qui vous aidera à percevoir les enjeux globaux de cette liaison transalpine.

Un film est projeté en séance.

Gilles DANSART

Ce film présente succinctement les grands enjeux du Lyon-Turin.

Paris, le 27 juin 2016

Introduction

François LEPINE

Il me revient au nom du Comité pour la Transalpine et du Comité Transpadana de vous accueillir malgré les événements récents internationaux que sont le Brexit et la coupe d'Europe de football. Franck Riboud m'a chargé de vous présenter ses excuses pour son absence, car il est retenu en Espagne pour une importante réunion de travail pour son groupe. Il remercie Franco Miller, le Président du Comité Transpadana, qui s'est joint à nous pour organiser ce colloque. Nous sommes très sensibles à l'hospitalité et à l'accueil du Sénateur Yves Pozzo Di Borgo qui fut le rapporteur du traité franco-italien du 30 janvier 2012.

Je remercie également Laurens Brinkhorst, Coordonnateur européen pour le corridor méditerranéen, les Députés Dominique Bussereau Hervé Mariton et Michel Destot et les Sénateurs Michel Bouvard et Jean-Pierre Vial qui sont présents aujourd'hui, ainsi que les élus régionaux, départementaux et locaux, dont le Vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Patrick Mignola, le Président de la CIG Louis Besson, le Commissaire extraordinaire du gouvernement italien pour le Lyon-Turin Paolo Foietta, le Délégué interministériel pour le Lyon-Turin Claude Gressier et les dirigeants de la Société du Tunnel Euralpin Lyon-Turin (TELT), son Président Hubert du Mesnil.

Je remercie par ailleurs les chefs d'entreprise français et italiens, les représentants du Medef, les représentants du port de Barcelone, ainsi que la directrice du fret de la SNCF, soit toutes les personnes qui contribuent à la vitalité de l'offre ferroviaire sur l'axe du corridor.

Je manquerais cependant à mon rôle si je ne vous faisais pas part de nos satisfactions et de nos inquiétudes. Nous ressentons une satisfaction pour l'impulsion donnée par les gouvernements français et italien en 2015 et 2016, avec l'installation de TELT et l'obtention du cofinancement européen, avec l'installation du tunnelier Federica qui commencera prochainement ses travaux et avec la mobilisation décisive des fonds européens. Sans l'Europe nous n'aurions ni liaison Lyon-Turin ni corridor méditerranéen. Ce corridor a pour objectif principal le report modal de la route vers le ferroviaire. L'opinion et la presse se concentrent sur la réalisation des infrastructures et leur financement en perdant de vue la constitution d'un réseau intégré européen destiné à désenclaver les territoires.

Notre satisfaction est grande, mais nos attentes sont encore très fortes. Nous craignons que les ratifications parlementaires n'interviennent pas en France et en Italie d'ici la fin de cette année et nous redoutons que la définition de la contribution nationale française – 2,2 milliards d'euros pour les dix années à venir, soit environ 200 millions d'euros par an – ait des difficultés à voir le jour. Par ailleurs, nous nous demandons si TELT pourra consommer les crédits européens qui lui seront attribués et s'il ne faudra pas restituer une partie de ces crédits s'ils n'étaient pas consommés.

Nous nous inquiétons aussi au sujet du trafic ferroviaire. En admettant que la construction du tunnel soit effective en 2030, nous nous inquiétons au sujet du corridor et de l'irrigation actuelle du tunnel ferroviaire existant. Sur l'autoroute ferroviaire le trafic est en chute permanente et est passé sous le seuil des 4 millions de tonnes. Les écologistes n'ont-ils pas raison d'affirmer qu'il serait inutile de construire un ouvrage d'une telle importance financière si le trafic de marchandises ne correspondait pas à ses capacités ? Où en est la politique de report modal de part et d'autre de l'arc alpin ?

Paris, le 27 juin 2016

Le débat doit se placer sur un autre plan que la programmation de la réalisation des infrastructures et de leur financement. En effet, en Europe les axes nord-sud sont bien plus avancés. Nous craignons donc un dépérissement de l'axe actuel, qui serait dû à une autoroute ferroviaire étriquée et au choix des opérateurs, qui se reporteraient sur d'autres axes pour des raisons de fluidité, de fiabilité et de prix. Nous nous inquiétons de la marginalisation des territoires le long du corridor. Nous souhaitons donc enclencher une véritable dynamique de la demande sur l'axe Lyon-Turin et depuis les façades méditerranéenne et atlantique en identifiant les obstacles à surmonter et en espérant que la mobilisation des acteurs, chargeurs et opérateurs, soit le moteur de la demande.

Gilles DANSART

Merci Monsieur Lépine d'avoir fixé les objectifs de cet après-midi.

Je demande à Yves Pozzo Di Borgo, Rapporteur de l'accord de 2012 de nous accueillir avant de participer au premier débat de cet après-midi.

Paris, le 27 juin 2016

Ouverture : état des lieux et enjeux

Yves POZZO DI BORGO

Sénateur de Paris

Bonjour à tous. Cette salle Monnerville inspire les textes de loi par les réflexions qui s’y tiennent et j’espère que nos contributions seront riches cet après-midi. Je vous invite par ailleurs à prendre connaissance du rapport que j’ai rédigé pour la ratification de l’accord de 2012 et qui pourra aussi alimenter vos réflexions.

Je me suis intéressé au Lyon-Turin en premier lieu parce que ma femme est italienne et vit à Turin et qu’un trajet de huit heures en train me semble trop long. En outre, la liaison Lyon-Turin permet de relier le Grand Paris et le Grand Milan, l’Est et l’Ouest. J’ai donc demandé à mon collègue des Affaires étrangères, Monsieur Vallini, de me confier ce dossier.

Fernand Braudel estimait dans son étude sur la Méditerranée que la chaîne des Alpes formait une barrière difficilement franchissable et qui divisait les peuples. Le Lyon-Turin est un maillon indispensable à l’optimisation rapide du corridor méditerranéen et au rapprochement des peuples. Je considère que la liaison Lyon-Turin est prioritaire, car elle constitue le maillon central du réseau ferroviaire qui s’étend du sud de l’Espagne à la frontière orientale de l’Union européenne, avec la possibilité de s’étendre au-delà, vers l’Afrique ou Budapest. Le Lyon-Turin représente donc un enjeu d’avenir à plusieurs titres. Il s’agit d’une chance unique de rééquilibrage territorial entre l’Europe du Nord et celle du Sud.

Toutefois, le trafic du fret ferroviaire a chuté de 31 % en France entre 2003 et 2013. Sur la même période, la chute est cinq fois moins importante en Italie, et le Royaume-Uni et l’Allemagne connaissent dans le même temps de fortes hausses dans ce domaine, respectivement de 15 % et 43 %. Le potentiel est pourtant présent, dans la mesure où le trafic de l’arc alpin est en hausse continue. Les vallées alpines franco-italiennes sont saturées par le trafic routier et les opportunités de report modal sont extrêmement importantes. En effet, 91 % du trafic est réalisé par la route et seulement 9 % par le ferré. Avec le Lyon-Turin, la part de 55 % pourrait être atteinte.

Dans le paysage hautement concurrentiel que nous connaissons, la mise en service du nouveau tunnel du Gothard sur l’axe Rotterdam-Zurich-Milan-Gênes à partir de fin 2016 accroîtra encore la compétition ferroviaire à travers l’Europe. Par ailleurs, l’ouverture du nouveau canal de Panama va drainer le trafic chinois, ce qui implique l’existence d’un axe est-ouest en plus de l’axe nord-sud.

Nous devons nous montrer à la hauteur de ce rêve, qui doit être digne des prouesses techniques de nos prédécesseurs. Nous devons faire valoir notre vision. Faisons du Lyon-Turin et du corridor méditerranéen une réalité pour l’Europe pour l’amitié et les échanges entre la France et l’Italie et tous les pays d’Europe. Il sera la preuve effective d’une Europe qui gagne.

Paris, le 27 juin 2016

I. LA POLITIQUE EUROPEENNE, LES ENJEUX ET LA SITUATION DU CORRIDOR MEDITERRANEEN

Gilles DANSART

Laurens J Brinkhorst, vous êtes Coordonnateur européen pour le corridor méditerranéen. Est-ce que les difficultés du fret ferroviaire entre la France et l'Italie et plus généralement sur le corridor méditerranéen ne vous inquiètent pas, au moment de prendre les dernières décisions sur la construction d'une telle infrastructure ?

Laurens J. BRINKHORST, Coordonnateur européen pour le corridor méditerranéen

J'ai toujours eu confiance dans la position raisonnable des gouvernements. Je suis convaincu que le projet verra le jour, mais nous n'avons pas de temps à perdre.

Gilles DANSART

Vous êtes chargé de la coordination du corridor. Quelles sont vos priorités pour aboutir dans les mois et les années à venir ?

Laurens J. BRINKHORST

Le dernier verrou politique devra être levé avant le 1^{er} janvier 2017 lorsque les parlements français et italien ratifieront le protocole. L'Europe paie 40 % du projet et les deux partenaires minoritaires doivent prendre leurs responsabilités. En 2017, nous aurons deux visions des perspectives financières 2014-2020. Si les projets sont en retard nous perdons de l'argent. Il existe en effet neuf corridors, qui sont tous concurrents. Si le Brenner se construit plus rapidement que le Lyon-Turin, les fonds iront vers ce corridor. Il est dans l'intérêt de la France et de l'Italie de ne pas perdre de temps.

Gilles DANSART

Garantissez-vous le financement de 41 % jusqu'à fin 2017 ?

Laurens J. BRINKHORST

L'argent existe et il dépend de vous qu'il soit dépensé. Je suis optimiste, mais des fonds importants ont été perdus pendant les périodes précédentes.

Gilles DANSART

Si les parlements ne ratifient pas le projet d'ici fin 2017, l'argent sera donc affecté à d'autres projets ?

Laurens J. BRINKHORST

Les candidats des autres corridors considéreront à juste titre que j'ai gâché mon projet et que les fonds doivent leur être redistribués.

Gilles DANSART

La deuxième priorité consiste à préparer les conditions d'un report modal et d'une augmentation de la performance du fret ferroviaire. Comment crédibiliser les trafics ferroviaires à l'horizon 2030 ?

Paris, le 27 juin 2016

Laurens J. BRINKHORST

La Commission européenne avait proposé un report modal dix ans auparavant. Le report des camions sur le rail est effectivement une grande priorité. Le gouvernement français avait aussi émis des objectifs, que j'avais salués, mais ils ont pris du retard. Les Français et les Italiens attendent que leurs gouvernements fassent ce qu'ils ont annoncé. Le populisme agit en effet contre ceux qui ne tiennent pas leurs promesses. Je comprends les personnes qui ont des doutes sur ce que les gouvernements n'accomplissent pas. Je suis donc heureux des initiatives de la Transalpine et de la Transpadana.

II. LES ENJEUX POUR LES TERRITOIRES

Gilles DANSART

Je me tourne vers Patrick Mignola, Maire de La Ravoire et Vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le Coordonnateur européen s'adresse aux gouvernements. Vous êtes Vice-président d'une Région très intéressée par la construction de cet axe. Comment envisagez-vous la réponse à l'exigence de performance du fret ferroviaire sans laquelle le percement d'un tunnel de 8,3 milliards n'aurait pas de sens ?

Patrick MIGNOLA, Maire de La Ravoire, Vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, délégué aux Transports

Nous devons donner une légitimité à ce projet. Pour que la France ne devienne pas un « Finistère continental » et que la Savoie ne devienne pas une porte fermée dos au mur des Alpes, nous devons nous préparer pour regagner l'opinion publique. Pour cela, l'Etat doit tenir parole au sujet du financement du tunnel, de la mise en place d'une taxation sur les véhicules polluants, car 550 000 poids lourds traversent actuellement Chambéry. Sans ce message politique et cet engagement de financement, rien ne sera possible. La relance de l'autoroute ferroviaire alpine est nécessaire, car le report permanent de l'appel d'offres donne le sentiment au citoyen que la procrastination de l'Etat est un allié objectif de tous les opposants à ce projet. En effet, leur meilleur argument consiste à affirmer que le marché est inexistant. Il est indispensable de se fixer une perspective à 15 ans et de relancer dès maintenant l'autoroute ferroviaire alpine et de démontrer par les faits que ce projet répond à un besoin actuel en utilisant l'existant et en allant jusqu'à la saturation des lignes existantes. Actuellement, nul ne démontre par une actualisation des chiffres qu'il existe un besoin et une possibilité de mettre les camions sur le rail. Nous devons prendre nos responsabilités et relancer dès aujourd'hui le fret ferroviaire à travers les Alpes, y compris en utilisant des dispositifs existants pour rendre une légitimité au projet et ne pas attendre 15 ans pour dépolluer les Alpes.

Gilles DANSART

Etes-vous prêts en région Auvergne-Rhône-Alpes à faire le nécessaire pour résorber les « points noirs » en amont du tunnel ?

Patrick MIGNOLA

Nous avons confirmé le financement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ainsi que notre disponibilité à financer la relance du fret ferroviaire dès aujourd'hui.

Paris, le 27 juin 2016

Gilles DANSART

Michel Bouvard, tous les éléments sont présents, du financement de l'Union européenne aux engagements des gouvernements, mais il manque la certitude que cet axe permettra vraiment de réaliser le bénéfice écologique et environnemental qu'attendent les populations qui supportent de plus en plus difficilement les camions. La dynamique qui doit être issue d'une réunion telle que celle d'aujourd'hui vous semble-t-elle nécessaire pour franchir le dernier pas avant la concrétisation des financements ?

Michel BOUVARD, Sénateur de Savoie

Le rappel de la convention alpine montre que nous avons pris des engagements en matière de protection du patrimoine naturel constitué par le massif alpin. Celui-ci est également un poumon économique et touristique du pays. La France envisage d'accueillir 100 millions de touristes, ainsi que l'a affirmé le précédent ministre des Affaires étrangères Laurent Fabius, ce qui implique que les Alpes, site touristique majeur, ne soient pas un site pollué. Les 677 000 poids lourds qui circulent dans la vallée de la Maurienne, et les 577 000 poids lourds qui passent au Mont-Blanc constituent une atteinte à l'économie touristique, tout comme les poids lourds qui transitent par le littoral, et dont le nombre excède le chiffre de 2008. Jamais autant de poids lourds n'auront circulé sur la Côte d'Azur qu'en 2015. La croissance du trafic n'est donc pas éteinte partout. Les trafics se sont déplacés, mais ce trafic tend à se concentrer sur les secteurs les plus fragiles en matière environnementale et les plus stratégiques pour le tourisme.

Nous devons en outre rappeler les fondamentaux. Il existe de grands courants d'échanges internationaux dans le monde. Le train de la route de la soie est passé par l'Allemagne pour rejoindre Lyon, alors que cette route passait précédemment dans les Alpes. Elle est à l'origine du financement par les Anglais du premier tunnel entre la France et l'Italie. Ces routes historiques d'échanges internationaux existent donc depuis toujours. Il s'agit aujourd'hui d'adapter les infrastructures pour les adapter au niveau de compétitivité nécessaire et au niveau des enjeux environnementaux. Il n'est pas possible d'avoir milité et signé pour la COP 21 et la convention alpine et de ne pas se doter de l'outil nécessaire pour disposer d'une infrastructure performante correspondant à un axe d'échanges pluriséculaire.

Gilles DANSART

Laurens Brinkhorst, quels enseignements tirez-vous de la réussite programmée du corridor Rotterdam-Gênes ? Faut-il s'en inspirer pour que le corridor méditerranéen ait une réussite comparable ?

Laurens J. BRINKHORST

Je vis à 20 kilomètres de Rotterdam et je suis persuadé que le Sud doit faire un effort.

Je m'inquiète que l'Europe ne réagisse pas correctement aux nouveaux défis. Le risque que le Nord et le Sud ne se rencontrent pas est réaliste. Renforcer la capacité industrielle et logistique du Sud est donc très important. La ligne Rotterdam-Gênes attire les entreprises industrielles et les structures logistiques. Tant que l'axe est-ouest dans le sud des Alpes ne sera pas réalisé, un risque d'une croissance économique plus faible dans le sud persistera. Je suis par ailleurs convaincu que le Brexit est une opportunité pour que le Sud s'organise mieux. Bien que l'axe Lyon-Turin soit avant tout considéré comme important pour la France et l'Italie, j'ai peu entendu que l'Espagne d'une part et les pays d'Europe de l'Est d'autre part (Roumanie et Hongrie notamment) dépendent aussi de la construction de ce tunnel. Certains ne se rendent pas compte des conséquences géostratégiques de ce qui se déroule actuellement.

Paris, le 27 juin 2016

Gilles DANSART

Je vous remercie de nous rappeler cet élément relatif à la consolidation de l'Europe du Nord et du Sud par l'intermédiaire de ces nouvelles infrastructures.

Michel Destot, pouvez-vous faire un point sur la contribution financière des Etats, qui est au centre du financement de 200 millions d'euros par an pendant dix ans ?

III. CONTRIBUTION FINANCIERE DES ETATS

Michel DESTOT, Député de l'Isère

Je partage entièrement les propos du Coordonnateur européen. Il ne s'agit pas d'un projet français, ni italien, ni franco-italien, mais avant tout d'un projet européen. Au moment du Brexit, nous devons absolument affirmer que l'Europe ne réussira qu'avec des investissements considérables, comme le souhaitait Jacques Delors, Président de la Commission vingt ans auparavant, avec des politiques intégrées notamment en matière de transport et de production. Nous ne pouvons pas accepter que les pays d'Europe du Sud, dont les échanges commerciaux sont considérables – l'Italie et la France sont réciproquement leur deuxième fournisseur et deuxième client – ne bénéficient pas de ce projet. Nous devons affirmer que ce projet n'est pas financièrement colossal. La critique principale des opposants au projet porte en effet sur le montant des investissements nécessaires.

Nous avons proposé un financement public, en particulier par l'intermédiaire de la mission parlementaire qui nous a été confiée. L'Eurotunnel relève d'un financement privé, et grâce au pilotage de Jacques Gounon et de son équipe, nous avons démontré qu'il a contribué à un relèvement économique considérable de la partie du nord de l'Europe (Royaume-Uni, Belgique et France du nord). Nous avons avec le Lyon-Turin les mêmes conditions, avec l'avantage d'un financement essentiellement public.

40 % du financement de 8,3 milliards est d'origine européenne. Pour chaque pays, le montage financier est essentiellement public, provenant pour les deux tiers de l'Eurovignette et pour un tiers du budget de l'Etat, qui doit participer au même titre que les collectivités locales. Nous pouvons en outre réguler les financements - l'augmentation du péage – en fonction des accès. Les lieux les plus pollués, où les encombrements sont les plus manifestes, comme le littoral, connaîtront une augmentation plus forte que celle des accès d'Europe du Nord.

Ce financement revient à environ 200 millions d'euros par an, ramenés aux capacités d'investissement avec des prêts à taux réduit sur 50 à 60 ans concédés par la Caisse des Dépôts et Consignations par l'accès aux fonds d'épargne et par la BEI, pour qui cette opération n'est pas colossale, mais plutôt normale. Il est impératif d'affirmer à tous les niveaux (Etat, Parlement) notre volonté de réaliser cet investissement rapidement, mais aussi au niveau européen. Il n'existe pas d'autre exemple d'investissement géostratégique aussi important pour la relance de la construction européenne. Il est nécessaire de le coordonner au niveau local, national et européen. Par ailleurs, si le trafic dans le tunnel du Mont Blanc retrouve son niveau de 2008, le trafic sur le littoral méditerranéen est plus important que jamais, et les élus locaux souhaitent unanimement une vignette fixée à un taux élevé pour pénaliser le trafic routier au profit du trafic ferroviaire.

Gilles DANSART

Le montant de 200 millions d'euros représente la moitié de ce que coûtera le tarif unique en Ile-de-France à partir de 2017 !

Paris, le 27 juin 2016

Michel BOUVARD

Nous attendons l'inscription et l'instauration de l'Eurovignette dans la loi de finances de 2017. L'ingénierie financière prévoit l'adossement d'un prêt de longue durée gagé par une recette instaurée pour 50 ans en plus de la durée du chantier. Cela suppose que l'outil permettant d'enclencher la recette soit créé. Nous attendons donc avec confiance que la loi de finances 2017 mette en place le dispositif de l'Eurovignette, qui sera la meilleure preuve pour l'Union européenne de la détermination des gouvernements français successifs à inscrire cette réalisation dans la durée. L'Union européenne nous a donné l'outil pour instaurer cette recette dédiée. Alors qu'on déplore souvent que l'Union européenne prenne des décisions en ignorant les problématiques des Etats, elle décide dans le cas présent d'accompagner le financement d'une infrastructure sur son propre budget en donnant aux Etats les moyens de dégager des ressources propres. Ce serait un mauvais signal envoyé à nos concitoyens que ne pas saisir cette occasion qui serait une réalisation positive associée à des enjeux multiples, y compris pour la façade maritime française, avec l'ouverture du canal de Panama, qui bouleversera les échanges maritimes dans le monde en acceptant un gabarit supplémentaire. Les conséquences de cette ouverture sont probablement plus importantes que celles découlant de l'ouverture du canal Seine-nord Europe.

Michel DESTOT

Le report modal est essentiel. N'oublions pas cependant qu'il s'agit d'une liaison mixte. Nous nous adressons à une population qui a également besoin d'une accélération du réseau ferroviaire pour les voyageurs. Nous devons affirmer les priorités, à savoir le tunnel et les liaisons, d'une part entre Ambérieu et Aix, et d'autre part entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry. En montrant que les priorités sont extrêmement bien définies et que le projet est associé à un financement public modulé, nous convaincrions nos interlocuteurs qu'il ne s'agit pas d'opportunisme.

Yves POZZO DI BORGO

Un colloque a été organisé par le Comité pour la Transalpine à la Caisse des Dépôts sur les nouveaux financements. Avec les masses financières créées par Bercy, vous disposeriez d'un socle financier important. Je ne comprends pas le manque d'imagination de Bercy à ce sujet, qui semble ne pas avoir donné suite aux réflexions issues du colloque qui s'est tenu à la Caisse des Dépôts.

Hubert Du MESNIL

Nous ne butons pas sur l'impossibilité d'un montage financier. Celui-ci a été proposé et pourra être mis en œuvre lorsque cela sera nécessaire.

Michel BOUVARD

La ligne du fonds d'épargne consacrée au projet s'appelle « mobilité verte » et elle sera employée dès lors que le ministre autorisera l'emploi de cette ligne.

Gilles DANSART

Je vous remercie.

Nous avons évoqué les éléments stratégiques et politiques. Armand Toubol, Consultant et ancien Directeur du fret à la SNCF, va nous dresser un tableau des grands flux et des perspectives de relance pour étayer le débat qui suivra.

Paris, le 27 juin 2016

Problématique : les flux et les trafics/tendances - analyse concurrentielle et perspectives de relance

Armand TOUBOL

Consultant, ATB Conseils *

Des tonnages considérables passaient autrefois dans la région. La carte que je présente montre les grands flux de trafic transeuropéens qui traversent la France en direction de l'Italie et inversement. Ils proviennent des grands ports, notamment Le Havre, Rotterdam, Gênes, Marseille et Barcelone, et du tunnel sous la Manche, qui constituent des points de concentration de trafic international de semi-remorques, caisses mobiles ou containers. Des trafics de diffusion s'y ajoutent. Depuis des années, ces schémas de trafic ont peu évolué, mais ils ne suivent plus exactement les mêmes directions. Une partie du trafic qui passait par la France a été perdue, notamment sur le trajet Le Havre-Lyon, fortement concurrencé par Rotterdam-Lyon. Le trafic en provenance de Zeebrugge, Anvers et Milan qui générait un fort passage, contourne désormais également la France. Il existe par ailleurs des trafics d'échanges bilatéraux qui posent le problème de la variation conjoncturelle.

Les trafics tous modes passent par la France, l'Autriche et la Suisse. J'ai noté les étapes d'autorisation par la Suisse du 28 tonnes, puis du 34 tonnes et enfin du 40 tonnes. Le graphique que je vous présente montre que ces décisions ont eu une influence négative sur le trafic en France, alors que la progression du trafic en Suisse et en Autriche s'est poursuivie. En outre, s'agissant du report modal, la perte des trafics ferroviaires de transit en France est marquée, parce qu'ils contournent également la France. La perte de ces trafics constitue aujourd'hui l'essentiel de la diminution des tonnages que nous avons constatée entre 2008 et 2015, de 9,9 à 4 millions de tonnes.

Les principales causes sont des évolutions divergentes qu'il convient d'analyser pour trouver les leviers de la relance. Les exigences des chargeurs sont en effet la fiabilité, la compétitivité, les temps de transit et la fréquence. Des événements importants ont marqué cette période, comme un fort développement des trafics avec la Grande-Bretagne, notamment avec le développement des transports combinés ou des échanges actifs avec l'Italie dans une économie européenne en croissance. Des difficultés sont ensuite apparues sur les trafics à longue distance. La compétitivité de l'entreprise historique s'est érodée face à des tarifs routiers plus compétitifs. La fiabilité a fortement baissé à mesure de l'augmentation de la charge de l'infrastructure. La région Rhône-Alpes est un nœud important pour l'ensemble des trafics de fret et a eu la première initiative en ce sens. L'ouverture de la Suisse à des camions de plus en plus lourds a également eu des conséquences.

Le mode ferroviaire a été durement touché sur ses trafics de transit en provenance de Hollande, d'Allemagne et de Grande-Bretagne. La société Intercontainers concentrait tout ce trafic et le dirigeait. La baisse de qualité de service et la compétition tarifaire par de nouveaux entrants sur le corridor numéro 1 et la disparition de cette

Paris, le 27 juin 2016

société ont conduit ces trafics à quitter la France et à passer en Allemagne. Ces trafics de transit représentaient plusieurs dizaines de trains par jour et leur disparition en 2006 a représenté une perte de 3 millions de tonnes nette. D'autres facteurs de perte concernent le marché des trafics bilatéraux, qui ont souffert de la baisse de la qualité de service. L'ensemble de ces trafics se massifiait à Metz et franchissait les Alpes de manière efficace.

La baisse de qualité de service ferroviaire est liée aux difficultés d'acheminement dues à la disponibilité et la fiabilité des sillons. Le développement des trains de la vie quotidienne a entraîné des problèmes de circulation sur les trains de fret, sans que la capacité des trains intérieurs ait été simultanément augmentée. Par ailleurs, les conflits de circulation de ces trains de grand transit – qui traversent la France de jour également, compte tenu des distances – ont été arbitrés en faveur des trains de voyageurs, ce qui a nui aux trains de fret. En effet, l'impossibilité de respecter le juste à temps et les flux tendus est incompatible avec les *supply chains* complexes actuelles.

D'autres causes de la chute du trafic sont liées à la saturation de certains nœuds ferroviaires. Elles sont amplifiées par l'obligation d'exécuter de nombreux travaux de remise en état du réseau sans proposer d'itinéraires alternatifs acceptables, notre réseau ne s'y prêtant pas. Pour les chargeurs, les *supply chains* complexes sont donc difficiles à gérer et ils quittent donc le ferroviaire. Les investissements en infrastructure requièrent du temps et des financements. Ils relèvent aussi de la manière d'exploiter le réseau et de réaliser les travaux. Les opérateurs s'efforcent de mettre en ligne des solutions plus performantes et n'ont pas été favorisés par les méthodes de planning et de tracé rigides.

L'espoir suscité par le succès technique de l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire se heurte au problème des gabarits des réseaux. Il existerait cependant des solutions simples qui permettraient de progresser rapidement. Les gabarits annoncés sont effectivement mesurés et calculés avec des hypothèses extrêmement restrictives, pour des raisons de sécurité. Un opérateur qui souhaiterait investir dans un wagon plus performant cherche un gabarit meilleur, c'est à dire qui corresponde à tout ce qui est disponible.

Les méthodologies d'exécution de la maintenance sont plus contraignantes en France que dans des pays limitrophes, ce qui est pénalisant. En Allemagne, en Suisse ou en Grande-Bretagne, une clôture fixe est parfois installée entre les deux voies pour réaliser la maintenance voie par voie, alors qu'en France, la voie est fermée, ce qui provoque de graves problèmes. Malheureusement, ces innovations simples sont introduites avec beaucoup de retard en France.

Les améliorations rapides et peu coûteuses susceptibles de relancer le trafic fret par le tunnel existant requièrent de coordonner les travaux de maintenance, d'assurer des itinéraires alternatifs acceptables lorsque la méthodologie de maintenance ne peut être adaptée afin d'assurer une capacité réduite et d'introduire des mesures de gabarits réels. Dans de nombreux cas, il est possible de mettre en œuvre des dispositifs permettant d'accéder au marché des camions de quatre mètres. Une machine permet effectivement de connaître instantanément les gabarits à 90 kilomètres par heure.

Des possibilités à certaines heures creuses doivent être étudiées. Le taux moyen d'utilisation de certains services ferroviaires est faible à certaines heures, alors qu'il aurait été possible de faire passer des trains de fret pendant ces heures. Une analyse économique et politique permettrait de libérer des sillons. Par ailleurs, certains arrêts en gare sont parfois trop longs, ce qui bloque le passage et crée un bouchon artificiel. A la gare d'Amsterdam par exemple, le trafic est fluidifié par différents dispositifs, dont des croisements en X.

Paris, le 27 juin 2016

Il est également nécessaire d'accélérer la mise en œuvre d'innovations, en introduisant des techniques nouvelles. La grave bitume répartie sur la totalité de l'épaisseur du ballast permet notamment de gagner une dizaine de centimètres, ce qui peut être réalisé relativement rapidement. Il est également possible de certifier le système des doubles trains expérimenté entre Lyon et Nîmes, qui permet de réduire les coûts de 30 % tout en entraînant un gain de 40 % des capacités.

Une fois la fiabilité des acheminements accrue, la compétitivité des transports augmentée et le flux des marchandises développé, il convient de s'interroger sur la réalité de la demande. En consultant de grands opérateurs britanniques et transeuropéens, il apparaît qu'ils cherchent surtout des camions de quatre mètres, soit un marché d'un million et demi de camions qui circulent chaque jour sur les routes européennes. Dans ce cadre, il convient de partir des points d'injection, soit Calais, Dunkerque, Le Havre ou Marseille. Des liaisons passent actuellement par Vintimille et Marseille et sont très chargées. Le trafic par Vintimille ne peut pas continuer à croître, ce qui permettrait d'envisager une possibilité de concentration à partie de Marseille, en remontant ensuite vers la vallée du Rhône, tout en évitant la saturation de la zone de Chambéry pour accéder directement au tunnel actuel. Compte tenu des attentes des armateurs, il semble qu'une centaine de trains par semaine pourraient emprunter cette voie, ce qui relancerait le trafic de manière incontestable.

Toutefois, la conduite du changement est fondamentale. Il est indispensable de constituer un comité piloté par une personnalité indépendante pour surveiller l'évolution, en rendre compte et exercer des pressions sur les acteurs pour les inciter à mettre en œuvre ces innovations et relancer ce trafic.

* étude « la relance du trafic ferroviaire par Modane ou comment réussir un vrai report modal » - Juin 2016 – Téléchargeable sur le site de la Transalpine <http://www.transalpine.com/dossiers-et-fiches-techniques>

Paris, le 27 juin 2016

Les attentes des entreprises et les enjeux du report modal pour les filières économiques

La table ronde a réuni :

Delphine ANDRE, Présidente du Groupe Charles André

Livio AMBROGIO, Président du Groupe Trasporti Ambrogio

Stéphane JACQUEMMOZ, Directeur général délégué de l'entreprise G. JACQUEMMOZ et Fils

Thierry LE GUILLOUX, Président de la Société VIIA

Introduction par Franco MILLER, Vice-président CONFINDUSTRIA Veneto et Président du Comitato Transpadana et Jean-Louis MARCHAND, Président du Comité Infrastructures du Medef

Franco MILLER

Dans le scénario de la mondialisation l'Europe est un grand espace politique et économique en concurrence avec d'autres régions continentales du monde. Dans ce contexte, les entreprises doivent réussir à promouvoir et développer leur excellence et réaliser pleinement leur potentiel. Pour être compétitives, elles doivent trouver l'équilibre entre innovation, augmentation de la productivité et savoir-faire. Dans cette perspective, qui affecte l'ensemble du continent, il est important qu'une intégration étroite s'instaure entre les systèmes de production, qui passe surtout par l'accessibilité naturelle et la facilité de leur connexion. La compétitivité intervient de plus en plus dans de grandes zones, qui impliquent de disposer de bonnes infrastructures pour attirer les capitaux, de modèles adéquats d'organisation du territoire, de services avancés, d'une économie équilibrée, d'innovations technologiques et d'une orientation vers l'exportation. Dans un contexte économique difficile, caractérisé par une croissance encore faible et des budgets publics restreints, l'investissement dans des infrastructures clés est le levier pour accroître la compétitivité et offrir de nouvelles possibilités aux entreprises pour créer des emplois et promouvoir une croissance durable et intelligente. Pour les territoires traversés par le corridor méditerranéen, il existe un défi mondial d'une vaste zone géographique qui comprend des régions d'excellence à vocation industrielle : les régions du nord de l'Italie, la région Rhône-Alpes, la Catalogne, la communauté de Madrid. Ces territoires ont tous un PNB supérieur de 25 % à la moyenne européenne. L'objectif consiste à devenir un pôle économique majeur susceptible de jouer un rôle directeur dans les économies régionales et nationales.

Pour ce faire, nous devons nous concentrer sur la modernisation de notre système d'infrastructure, en investissant dans la mise en œuvre de projets prioritaires qui font partie de la stratégie de l'Union européenne à partir des systèmes de corridors européens et des ports.

Le corridor méditerranéen a l'avantage concurrentiel d'être ouvert sur la mer et donc sur les ports, qui représentent un moyen d'accès privilégié pour les marchandises, notamment en provenance du Moyen-Orient. Les ports du nord de l'Europe accueillent cependant plus d'un cinquième des marchandises arrivant en Europe.

La destination finale de ces marchandises est constituée de zones de production et de consommation en Europe du Sud. Le rééquilibrage territorial en faveur de l'Europe du Sud est la clé de la réussite de notre entreprise.

Paris, le 27 juin 2016

La concurrence des ports du corridor méditerranéen ne concerne donc pas que les ports du nord de l'Europe, mais aussi les autres corridors. L'ouverture du tunnel du Gothard aura probablement des répercussions importantes sur les flux de marchandises.

Des études récentes lancées par la Commission européenne soulignent que malgré la distance élevée au marché potentiel, le transport ferroviaire a enregistré un marché inférieur à celui qui caractérise d'autres corridors européens. La principale cause en est un niveau insuffisant de services offerts par le réseau ferroviaire. Des recommandations d'amélioration des services ferroviaires passagers longue distance et marchandises ont été émises. Il convient de concentrer l'attention et le financement sur ces améliorations. Le gouvernement italien semble avoir pris en compte ces recommandations. En effet, le ministre des Transports italien a affirmé que, dans le cadre de la loi de finances, il se donne l'objectif d'anticiper le transfert de 30 % des marchandises de la route vers le ferroviaire en 2021 au lieu de 2030 comme le demande l'Europe.

Pour ce faire, l'Italie se concentrera sur la liaison entre les ports et le rail, la grande vitesse, le transport nocturne de marchandises, les nouvelles technologies et la logistique. Transpadana a toujours attaché une grande importance au transport de marchandises sur le réseau à grande vitesse. Le nouveau réseau ferroviaire italien est conçu pour le transport de marchandises ou de passagers, mais il est utilisé ces dernières années uniquement pour le transport de passagers. De nouveaux matériels roulants sont en projet pour assurer le transit de marchandises. A ce propos, une étude a été réalisée sur des alternatives d'itinéraires sur la nouvelle ligne Brescia-Vérone. Le premier problème à résoudre est le passage à l'intérieur de la ville, qui permettrait de déplacer des volumes que la route n'est pas capable d'assurer. Transpadana étudie actuellement les conditions de réalisation de ce projet, ainsi que les évolutions du marché potentielles en découlant.

Le PDG des chemins de fer fédéraux suisses a dit : « Ce n'est pas l'infrastructure qui compte, mais ce que nous ferons avec elle. » Nous sommes ici aujourd'hui pour identifier les besoins de notre entreprise et planifier en conséquence les services nécessaires pour répondre à ces besoins afin d'être prêts à la meilleure utilisation possible des infrastructures quand elles seront construites.

Jean-Louis MARCHAND

Nous ne serions pas ensemble aujourd'hui si le Coordonnateur européen ne se battait pas pour faire avancer ce projet. J'ai découvert le projet Lyon-Turin en 2012 à Bruxelles. J'ai rencontré des personnes de la DG MOVE qui préparaient le projet d'interconnexion en Europe et qui étaient convaincues que le Lyon-Turin et le canal Seine-Nord seraient effectivement réalisés. Par conséquent, l'Europe met à disposition un financement de 40 %, en rappelant que d'autres projets en bénéficieraient si les responsables de ces projets-ci le refusaient.

La situation décrite par Monsieur Toubol est dramatique. Nous nous excluons du traitement de plusieurs flux européens. Par ailleurs, des informations signalent la dégradation de la qualité de service des infrastructures en France. Les entreprises attendent une garantie de compétitivité économique des entreprises ferroviaires. Or, la qualité des infrastructures est un déterminant essentiel de la compétitivité économique des entreprises. Le MEDEF a donc produit un rapport qui constate qu'il n'existe plus en France de gouvernance des infrastructures, à l'exception du Lyon-Turin. Les Régions doivent reprendre en main la gouvernance des infrastructures, dans la mesure où elles sont responsables de la compétitivité économique des entreprises. Le Lyon-Turin est exemplaire, car il est un projet européen et national, mais aussi un projet régional de la grande Région Auvergne-Rhône-Alpes pour laquelle il est capital pour l'inclusion de cette région dans l'Europe.

Paris, le 27 juin 2016

Le MEDEF attend de la visibilité sur les infrastructures. Par ailleurs, il existe un problème de financement. Il ne sera pas possible de réaliser le projet uniquement avec de l'argent public. Le projet est plus large que le tunnel, car il comporte aussi ce qui sera mis en place autour du tunnel pour en favoriser l'accès. Or, nous n'avons pas de visibilité sur les conditions de financement. Le Président sortant de la Région nous a demandé de l'aider à donner de la visibilité à ces projets annexes pour éviter un échec d'ici 30 ans. Nous souhaitons mettre en place des outils, comme un portail européen, pour donner de l'importance au projet. Il s'agirait de donner à l'ensemble des acteurs des informations sur les projets et les conditions de financement, afin de garantir la compétitivité ultérieure des entreprises.

Gilles DANSART

Nous comprenons que le rôle des entreprises est essentiel pour crédibiliser le projet Lyon-Turin au service du report modal.

Livio Ambrogio, nous connaissons votre dynamisme au service du fret ferroviaire. Quel est votre sentiment lorsque vous entendez ces souhaits que les entreprises puissent bénéficier de l'infrastructure Lyon-Turin ?

Livio AMBROGIO

Notre entreprise travaille depuis 60 ans dans les transports routiers. 85 % du trafic passe par la Suisse, l'Allemagne, le Benelux à destination de la France, du Royaume-Uni de la Belgique. Nous avons dû abandonner la route française à cause du manque de compétitivité.

Pour la première fois, du côté espagnol, nous avons fait du report modal à rebours, en retirant du fret du ferroviaire pour le remettre sur les camions. Les routiers travaillent aujourd'hui à 75 centimes au lieu d'un euro du kilomètre, ce qui permet de travailler avec eux.

J'ai vérifié les chiffres des échanges commerciaux de l'Italie. Sur un total de 782 milliards d'euros d'échanges avec le monde entier, la France, la Belgique, l'Espagne et les Pays-Bas représentent un total de 207 milliards d'euros. Cet argument est opposable à tous ceux qui considèrent que le Lyon-Turin est un projet inutile. Le monde change certes, mais les échanges avec la Chine totalisent seulement 38 milliards d'euros et ceux avec les États-Unis, 50 milliards d'euros, ce qui est très faible en comparaison avec les échanges des pays que j'ai cités. Le service routier a su profiter de cette baisse de compétitivité du chemin de fer provoquée par l'évolution de la technologie.

Depuis deux ans, mon association discute avec les gouvernements de la Suisse, de l'Italie et de la France. Nous avons reçu des réponses, notamment de Monsieur Moscovici. Les travaux ont été abandonnés sans prendre de décisions après avoir organisé plus de 50 réunions sur le sujet, faute de parvenir à un accord. L'Italie a reconnu avoir exercé des pressions sur le ministère des Transports qui a procédé à une déclaration stratégique.

L'Italie a déclaré que le report modal en faveur du rail est un intérêt national, en ajoutant qu'il est si peu rentable qu'il est contre-productif de le mentionner.

Les clients souhaitent utiliser le fret ferroviaire. Par la Suisse, nous pouvons leur répondre ; à partir de 2018, des trains pourront passer sous le tunnel du Gothard et le trafic augmentera donc. Nous sommes prêts pour réaliser les investissements nécessaires, malgré le climat d'incertitude. Le trafic par Fréjus, Turin et Lyon ne doit pas s'éteindre, ce qui impliquerait que le tunnel soit réalisé en l'absence de trafic résiduel. Par ailleurs, il convient de veiller, dans le cadre du climat compétitif entre la route et le rail, à ce que les modalités soient équitables.

Paris, le 27 juin 2016

Après avoir discuté avec tous les acteurs pendant deux ans, il apparaît que les efforts pour accroître la compétitivité doivent être désormais entrepris.

Gilles DANSART

Vous considérez que la demande existe et qu'il faut soigner les conditions en amont du futur tunnel et respecter une égalité de traitement entre la route et le ferroviaire.

Delphine André, quelle est votre position sur la dynamique attendue du fret ferroviaire entre l'Est et l'Ouest et le Nord et le Sud ?

Delphine ANDRE

Je représente GCA qui est une entreprise de transports combinés intermodaux depuis plus de 40 ans et réalise plus de 160 millions d'euros de chiffre d'affaires.

Contrairement aux avis exprimés jusqu'ici, la baisse du trafic ferroviaire ne me semble pas liée à l'absence d'infrastructure ferroviaire, notamment sur le Lyon-Turin. Cette baisse est en effet liée à son manque de compétitivité. Nos clients émettent une forte demande que nous ne pouvons pas satisfaire, par manque de sillons. La cause n'en est pas l'insuffisance d'infrastructures, mais le manque d'entretien de ces infrastructures. Si elles étaient entretenues et utilisées correctement par les personnes qui les gèrent, nous pourrions les employer bien plus. Dans un Etat surendetté, ayant une économie mature, il ne me semble pas pertinent de chercher en priorité à faire des dépenses. Allouer le budget de l'Etat à des infrastructures existantes qui ne demandent qu'à être améliorées me semblerait plus intéressant.

Par ailleurs, parviendrons-nous à améliorer la compétitivité du rail en diminuant la compétitivité de la route et en la taxant ? Je ne le crois pas, car le transport routier et le rail sont complémentaires. Par ailleurs, le rail ne deviendrait pas plus performant en pénalisant son concurrent. Ce faisant, on ne ferait que détruire de l'emploi. En France, la moitié des emplois de transporteurs longue distance, qui étaient rémunérateurs et offraient une bonne qualité de vie à des personnes n'ayant pas eu la chance de faire des études, ont été détruits.

Une infrastructure comme le Lyon-Turin est fantastique parce qu'elle améliore la circulation des biens et des personnes tout en améliorant l'environnement. Toutefois, la priorité doit consister à rendre la compétitivité aux infrastructures existantes et aux personnes qui les gèrent.

Gilles DANSART

Vous demandez donc une amélioration des infrastructures existantes avant de construire éventuellement une nouvelle infrastructure.

Delphine ANDRE

Il serait optimal de réussir à mener les deux projets simultanément à taux d'impôt équivalent, mais si nous devons placer des priorités, je préfère que nous utilisions en premier lieu les moyens dont nous disposons déjà pour réaliser ce report modal. Les clients et les chargeurs le souhaitent.

Gilles DANSART

Thierry Le Guilloux, êtes-vous d'accord sur l'importance de la demande ? Quel est le chemin pour y répondre et offrir des flux plus performants et plus nombreux ?

Paris, le 27 juin 2016

Thierry LE GUILLOUX

La demande des chargeurs n'est pas conditionnée par un mode de transport, mais par la compétitivité. Les flux vont au système le plus performant par le coût et la fiabilité. Les performances environnementales sont secondaires dans le choix des chargeurs.

Il n'est cependant actuellement pas aisé de garantir la fiabilité du ferroviaire par rapport à la route. Les choix d'investissements effectués pendant la deuxième moitié du 20^{ème} siècle ne sont pas neutres. Le premier facteur de compétitivité de la route est le développement des réseaux autoroutiers, la modernisation des infrastructures routières et l'évolution rapide des matériels routiers comparativement au matériel ferroviaire, compte tenu du grand nombre d'unités produites. Il est nécessaire de rééquilibrer la compétitivité, sans pour autant bloquer la compétitivité de la route. Il s'agit en effet d'améliorer la compétitivité de l'ensemble de l'économie, et non uniquement du ferroviaire.

Nous devons trouver de la capacité pour faire rouler les trains. Nous avons proposé des trains en navette, à horaire constant. Nous butons pour ce faire sur le grand nombre de trains et sur la grande densité du trafic voyageurs. En effet, un train de marchandises ayant un long parcours à effectuer sera nécessairement confronté aux heures de pointe. Une prise de conscience par les Régions du besoin de fret serait nécessaire pour rétablir un équilibre entre trains de voyageurs et trains de fret, afin de pouvoir déplacer un train de quelques minutes sans que le système se trouve bloqué. Il convient de trouver d'autres modes de fonctionnement avec les Régions et les transporteurs. Nous testons actuellement des trames répétitives dans lesquelles des trains de fret pourraient s'inscrire.

Gilles DANSART

Patrick Mignola, en tant que Vice-président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, que pensez-vous des éventuels conflits entre trafic voyageur et trafic fret ?

Patrick MIGNOLA

N'oublions pas que les trains représentent un montant important d'argent public. Un train TER revient en effet à 25 euros du kilomètre contre 7 euros pour les bus. Il semble donc plus pertinent de proposer des bus aux heures où les voyageurs sont peu nombreux. Par ailleurs, dans les trains, l'offre ne crée pas la demande ; il serait préférable de renforcer l'offre aux heures de pointe et de la diminuer aux heures creuses pour créer de nouveaux sillons.

Toutefois, les Régions doivent aussi avoir un autre rôle, dont celui d'autorité organisatrice des mobilités. Elles sont seulement clientes de la SNCF, mais elles peuvent participer avec cet opérateur à l'effort destiné à gérer le réseau actuel de manière plus productive et compétitive. Des années de renoncement voire d'abandon nous ont conduits à la situation actuelle.

Les Régions peuvent effectivement faire des arbitrages en faveur du fret avec une vision pragmatique, mais la SNCF doit accomplir des efforts de productivité organisationnelle et de coûts internes.

Gilles DANSART

Nous étudierons ultérieurement la gestion des infrastructures.

Paris, le 27 juin 2016

Thierry LE GUILLOUX

Nous ne sommes pas en opposition avec la route, car nos produits s'intègrent dans une chaîne plus globale, le routier assurant l'intégration avec un chargeur et un client industriel. Le fret traditionnel a souffert de la réduction de l'industrie lourde. Le segment du combiné est celui qui résiste le mieux. Le container maritime est resté stable sur ces dernières années. Les routes roulantes de Suisse s'effondrent en revanche de 70 % et le transport préhensible ou horizontal a augmenté de 60 %. En Europe, un matériel standard est fabriqué, les semi-remorques ; nous devons nous adapter pour fournir les solutions autour de ce standard de marché, en veillant à ce que ces standards ne soient pas détruits. En effet, les très longs camions ne peuvent pas être chargés sur des wagons, à cause de leur rayon de courbure.

Gilles DANSART

Stéphane Jacquemmoz, à quelles conditions est-il possible de modifier cette tendance ?

Stéphane JACQUEMMOZ

Je dirige avec mon frère une entreprise de 250 véhicules, qui travaille principalement entre la France et l'Italie depuis 1954. Nous étions des transporteurs de grands volumes, qui passaient obligatoirement par la route. Lorsque le tunnel a été accessible en 2012 aux grands gabarits, nous avons placé nos véhicules sur le train. Cela correspondait en effet à une forte demande de nos clients. Certains clients avaient des flux dont certains pouvaient être transportés sur le train.

Les taxes sur le transport routier défavorisent les entreprises françaises comme la nôtre. En effet, nous avons 260 chauffeurs sous contrat français, et les taxes favoriseront les groupes issus des pays de l'Est. Nous proposons avec le train un service que les transporteurs *low cost* n'ont pas.

Au sujet des sillons, nous faisons passer plus de 100 camions par jour sous le tunnel du Fréjus. 10 % de notre trafic passe sur le train et nous pourrions faire bien davantage si davantage de sillons étaient disponibles. L'agrandissement du gabarit ne permet cependant pas de faire passer tous les véhicules. Le Lyon-Turin permettra en revanche de faire passer plus de véhicules, car le gabarit sera plus élevé. Tous les clients y ont intérêt et il n'est donc pas nécessaire de nous taxer pour nous inciter à mettre nos camions sur des trains, car nous le souhaitons.

Gilles DANSART

La mise au gabarit du tunnel vous a incité à transférer une partie du trafic vers le ferroviaire, mais vous en feriez plus avec davantage de sillons et de qualité de service, la demande existant ?

Stéphane JACQUEMMOZ

Tout à fait. Nous sommes pénalisés par l'insuffisance de passage.

Gilles DANSART

Le Lyon-Turin donnerait encore plus de pertinence à cette solution avec l'amélioration du gabarit et la promesse de davantage de performance.

Stéphane JACQUEMMOZ

En effet, car nous avons environ 30 % de camions de grand volume.

Paris, le 27 juin 2016

Gilles DANSART

Jean-Pierre Duport et Hubert Du Mesnil aborderont les questions de gestion des infrastructures et de la qualité de service pour accroître la performance du trafic ferroviaire.

Jean-Pierre Duport, pouvez-vous parler du Lyon-Turin ?

Jean-Pierre DUPORT

Hubert Du Mesnil serait plus compétent que moi, car il est un véritable technicien. Je ferai une réponse plus politique.

Je précise que je n'ai pas abandonné le Lyon-Turin depuis que j'ai abandonné la présidence de Réseau ferré de France.

Je suis convaincu de la nécessité d'améliorer l'infrastructure existante, dans la mesure où je suis à l'origine de l'EBFL, car j'estime qu'il s'agit d'une condition vitale pour le maintien du réseau ferroviaire. Je conviens que le nombre de sillons est insuffisant, mais j'ai besoin de savoir à quel moment et à quels endroits ils sont nécessaires. Le problème concerne généralement l'arbitrage entre un train de voyageurs et le fret ferroviaire.

Un énorme transporteur m'a dit un jour alors que j'étais Président de RFF que la SNCF affirmait qu'aucun sillon n'était disponible sur la grande artère nord-est. J'ai interrogé le Directeur du fret de la SNCF, qui m'a indiqué qu'il n'y avait en réalité pas de locomotive disponible. La création de RFF a permis de soutenir l'importance portée à l'amélioration de l'infrastructure existante. Les efforts en ce sens doivent être poursuivis en analysant plus finement les priorités d'investissements.

Par ailleurs, je ne suis pas favorable à une taxation supplémentaire du transport routier – c'est inefficace –, mais je souhaite que les conditions de concurrence soient identiques, car il semble injuste de faire payer l'utilisation d'une seule des infrastructures.

Hubert Du MESNIL

L'échelle de temps entre l'infrastructure à venir et l'infrastructure existante est à prendre en compte : nous devons attendre 15 ans pour avoir une nouvelle infrastructure. Le fret ferroviaire circulera dans l'Europe de demain sur des axes de qualité qui ne nécessiteront pas de changer régulièrement de locomotive. Il convient de réaliser pour le ferroviaire de grands axes similaires aux axes routiers. Des axes de ce type existent déjà en Europe, mais pas en région Rhône-Alpes, qui est très en retard en matière d'infrastructures.

Outre la compétitivité du ferroviaire, le transporteur n'est pas toujours performant. Sommes-nous d'accord pour ouvrir le marché du transport à des opérateurs de toutes nationalités qui utiliseraient le réseau ferré ?

L'autorité qui gère la capacité doit optimiser celle-ci en répartissant les sillons disponibles entre ceux qui en ont besoin, en ne favorisant pas uniquement le transport de voyageurs. Les Régions doivent être parties prenantes de ce débat et accepter en cas de travaux ou mouvements sociaux de partager les réseaux disponibles pour permettre au fret de disposer d'un service garanti.

Gilles DANSART

Ce n'est pas qu'une question d'opérateur et d'infrastructure, mais surtout d'organisation.

Paris, le 27 juin 2016

Hubert Du MESNIL

La technologie existe pour informer les clients des disponibilités des sillons. Il faut discuter avec la Région de l'appréciation qu'elle porte sur l'intérêt que quelques sillons soient réservés au fret. L'ingénierie des travaux devra être organisée en fonction de cet objectif de service. Sur l'autoroute ferroviaire, rien n'est prévu pour garantir aux transporteurs une chance de passer en cas de mouvement social.

Thierry LE GUILLOUX

Les trains parcourent de très longues distances. Sur 22 heures de trajet, il est donc extrêmement compliqué d'éviter toutes les plages de travaux du parcours. Le problème de traçage des sillons provient de la quantité de travaux à réaliser pour rattraper le retard.

Livio AMBROGIO

Les sillons sont un problème, mais il existe également des solutions en travaillant avec l'entreprise ferroviaire. La situation est globalement satisfaisante.

Toutefois, le passage des Alpes est le problème principal dans notre région. Les sillons de 1 800 tonnes en France coûtent plus cher que ceux de 1 200 tonnes en Italie. D'ici à l'ouverture du tunnel en 2030, que faire pour ne pas perdre ce trafic ?

Gilles DANSART

Les autorités françaises et italiennes devraient être interrogées sur l'amélioration des accès en amont et en aval.

Delphine ANDRE

Il existe un vrai problème de compétitivité en France, qu'il appartient à la SNCF et à l'Etat actionnaire de traiter, et non aux logisticiens. Il est indispensable que l'Etat actionnaire donne les moyens à la SNCF de réaliser les réformes qu'elle doit entreprendre.

L'élargissement du tunnel est nécessaire, mais il existe un réel souci de survie de nos économies. Il est urgent d'entreprendre des réformes pour survivre. La priorité est la compétitivité ferroviaire ; pour la faire progresser, l'entreprise publique et l'Etat doivent travailler ensemble.

Gilles DANSART

Avez-vous des questions sur ces thèmes ?

Jean-Louis Marchand, que pensez-vous de ces débats ?

Jean-Louis MARCHAND

Il faut avoir l'ambition de créer de nouvelles infrastructures tout en entretenant l'existant, en utilisant l'ingénierie financière avec intelligence pour amener de l'argent privé pour alléger la charge de l'argent public.

Gilles DANSART

Stéphane Jacquemmoz, pensez-vous que nous puissions démontrer que la liaison Lyon-Turin sera un axe fort ?

Paris, le 27 juin 2016

Stéphane JACQUEMMOZ

En effet, je pense que ce nouvel axe favorisera le rail. Toutefois, aujourd’hui, les sillons qui nous sont nécessaires favorisent la route. Nous avons en effet besoin principalement de sillons de nuit, car les camions sont dans les usines pendant la journée. L’axe Lyon-Turin nous aidera à développer davantage ce report modal entre la route et le train, qui sont complémentaires.

Paris, le 27 juin 2016

Les perspectives et les conditions du développement du report modal sur le corridor méditerranéen

La table ronde a réuni :

Jacques GOUNON, Président du Groupe Eurotunnel

Sylvie CHARLES, Directrice générale Transport ferroviaire et multimodale de Marchandises de SNCF Logistics

Giancarlo LAGUZZI, Président de FerCargo Italia

Santiago GARCIA MILA, Directeur général adjoint du Port de Barcelone et Président de European Sea Ports Organization (ESPO)

Christine CABAU-WOEHREL, Directrice générale du Grand Port maritime de Marseille (GPMM)

Introduction par Paolo FOIETTA, Commissaire extraordinaire du gouvernement italien pour le Lyon-Turin et Président de la délégation italienne de la Commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin, et Louis BESSON, Président de la délégation française de la Commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin

Paolo FOIETTA

Commissaire extraordinaire du gouvernement italien pour le Lyon-Turin et Président de la délégation italienne de la Commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les questions que vous avez soulevées, qui sont similaires à celles que nous nous posons en Italie. Nous avons déjà perdu trop de temps et il faut éviter de rater le dernier train.

Pour cela, je suis heureux de dire qu'en ce qui concerne l'Italie, toute la phase de financement et de décision a été conclue. J'aurai une réunion demain matin avec les ministères pour clore la phase préliminaire interne à la ratification avec la partie italienne du financement. Comme nous le verrons en fin de présentation, les grands investissements sur les infrastructures représentent une partie limitée des investissements pour de grands pays comme la France et l'Italie.

Au moment du Brexit, il semble indispensable de construire la nation européenne avec ce projet culturel, politique, économique et social. Je crois fermement que ce sera le seul moyen de nous garantir encore 70 années de paix.

Je vous ferai part du point de vue de l'Italie sur le réseau. Le parcours que je vous présente est désormais jugé essentiel pour connecter le sud de l'Europe avec le nord. Nous devons éviter que l'Europe tombe en morceaux.

Paris, le 27 juin 2016

D'autre part, nous devons connecter l'Ouest à l'Est, soit les pays nouvellement accueillis dans l'Europe aux pays historiques. L'Italie connaît un grand problème avec le système alpin, qui est difficile à franchir, mais est stratégiquement nécessaire. Pendant la deuxième moitié du 19^{ème} siècle et la première partie du 20^{ème} siècle, des passages ferroviaires ont été créés, puis un passage autoroutier à partir de 1950. Actuellement, huit grands tunnels sont en construction, qui concernent plusieurs pays, à savoir la Suisse, l'Autriche, l'Italie et la France.

Des morceaux essentiels sont nécessaires pour compléter les corridors. Il s'agit de huit grands tunnels pour 47 milliards d'euros d'investissement, dont les Suisses prennent en charge 22 milliards d'euros, alors que la Suisse représente environ 20 % du PIB italien. L'Autriche a investi 17 milliards d'euros sur le Brenner. Par conséquent, la partie résiduelle n'est pas très importante. L'investissement de la France représente deux milliards d'euros sur 47 milliards pour recouper la connexion à l'ouest avec un système de modernisation et celui de l'Italie, 3 milliards d'euros. Sont-ils un prétexte justifiable ? Dans les 47 milliards d'euros, environ 2 milliards d'euros sont financés par l'Union européenne. Et certains se demandent encore si le projet en vaut la peine !

Les échanges de la France avec la péninsule ibérique et le Royaume-Uni représentent une valeur de 147 milliards d'euros. Le premier partenaire de l'Italie est l'Allemagne. En 2013, le transit représentait 40 millions de tonnes sur les axes français, et 38 millions de tonnes sur les axes suisses. Il semble étonnant que les Suisses investissent 22 milliards d'euros dans ce projet. Le transport ferroviaire représentait 3,7 millions de tonnes, soit 9 % du trafic et la route, 36 millions de tonnes. En Suisse, 25 millions de tonnes étaient transportées par le train avant même l'ouverture du Gothard et 13 millions de tonnes par la route.

En 2013, 2,6 millions de poids lourds passaient par les cols, contre un million sur les autoroutes suisses. Ces chiffres ont encore augmenté en 2014 en ce qui concerne la France. La Suisse a augmenté de manière considérable le trafic sur la voie ferrée. L'écart entre les modalités de transport s'accroissait donc déjà avant l'ouverture du Gothard. 50 000 véhicules supplémentaires circulent sur les routes françaises et 16 000 de moins sur les routes suisses.

Je ne suis que partiellement d'accord avec les propos qui ont été tenus sur l'infrastructure. L'infrastructure sur la ligne historique Turin-Modane est le problème principal, car il existe un problème de gabarit dans ce tunnel. Malgré les travaux, le gabarit est de 1 alors qu'il est plus important sur toutes les autres lignes. Il est très difficile de faire des trains longs dans cette partie de l'arc alpin, parce que la locomotive doit tirer 600 tonnes. En utilisant au mieux l'infrastructure existante, utiliser la ligne historique équivaut à la moitié du prix du passage par le Gothard. D'après les études, des trains de 1 300 tonnes peuvent circuler sous le Gothard contre 600 tonnes sur le réseau habituel.

Cela ne signifie pas qu'il ne faut rien faire pour éviter la désertification du passage. Il est donc indispensable de travailler sur les sillons. Les travaux qui sont en cours ont démontré une symétrie entre les sillons que l'Italie peut mettre à disposition et ceux de la France. Au nom du gouvernement italien, je vous annonce que nous pouvons apporter cinq sillons supplémentaires. Nous attendons cependant une réponse identique de la part de la France. Il est en outre indispensable de créer les conditions pour améliorer les terminaux. Nous sommes prêts à investir sur le terminal d'Orbassano, y compris pour faire évoluer le système actuel vers un système plus récent. Nous devons recevoir les mêmes réponses côté français, sachant que l'objectif n'est pas de disposer d'une seule technologie avec un seul producteur, mais d'acheminer les marchandises avec toutes les technologies et tous les producteurs. Je déplore en effet que les trains modernes circulent encore sur des voies datant du 19^{ème} siècle.

Paris, le 27 juin 2016

Louis BESSON

Président de la délégation française de la Commission intergouvernementale pour le Lyon-Turin

La présentation des déplacements de certains services et liaisons par Armand Toubol montre l'affaiblissement d'une grande partie de l'Hexagone, qui rend urgent l'ouverture du Lyon-Turin. Ce dernier est l'élément d'équilibre nécessaire, mais pas la condition suffisante à une amélioration.

Par ailleurs, la France se marginalise par rapport à la « banane bleue » (Milan-Rotterdam-Londres). Nous sommes en situation de concurrence. Les Suisses semblent vertueux parce qu'ils taxent les camions. Toutefois, la Suisse n'emprunte pas et elle n'utilise que des financements publics. Elle n'a donc pas à se montrer imaginative pour mobiliser des financements privés. La vignette de la Suisse est moins chère que nos péages. Ce pays demanderait toujours un coût de 30 % inférieur au prix que nous demandons pour franchir les Alpes, même en ajoutant la RPLP. Cet élément doit être pris en compte pour constituer les montages financiers d'une opération comme le Lyon-Turin.

Par ailleurs, au sujet de la compétitivité de l'existant en attendant l'arrivée du nouveau tunnel, il est indispensable de mobiliser tous les acteurs capables de faire évoluer la situation. Nous devons impérativement démontrer que la demande existe et que la reprise de la dynamique de fret est également possible afin de crédibiliser la réalisation de la Transalpine.

Le gouvernement italien se déclare prêt à ouvrir cinq sillons supplémentaires et à trouver les fonds pour les aménagements de capacité du terminal d'Orbassano. La France doit répondre rapidement à cette demande d'évolution, alors qu'on nous laisse entendre que des limites ne peuvent plus être dépassées. Les travaux de la vallée de la Maurienne peuvent être envisagés autrement, car la diminution des gabarits autorisés a déjà entraîné une chute du trafic, et une nouvelle baisse serait dramatique. La réunion spécifique de la CIG franco-italienne sur le report modal s'est mal passée. Ceux qui sont capables de produire des suggestions pour sortir de la spirale négative actuelle sont bienvenus.

Je ne comprendrais pas qu'après l'investissement de 200 millions d'euros consacré au passage au gabarit B1, la gêne découlant des travaux réduise la capacité de la ligne de plus de moitié. Nous pouvons en effet retrouver la mobilisation de cette capacité, car cette dernière existe encore. Nous pourrions alors trouver plus de cinq sillons pour l'autoroute ferroviaire.

I. TABLE RONDE DES OPERATEURS FERROVIAIRES

Gilles DANSART

Jacques Gounon, vous présidez Eurotunnel. Compte tenu de votre expérience du tunnel entre la France et la Grande-Bretagne, comment appréhendez-vous ce projet d'infrastructure au regard des réalités du transport de fret que vous connaissez ?

Paris, le 27 juin 2016

Jacques GOUNON

Avec Eurotunnel, la France a lancé le pari extraordinaire de passer sous l'obstacle naturel qu'est la Manche, à 100 mètres sous le niveau de la mer. 22ans après son inauguration, il s'agit toujours du plus long tunnel sous-marin au monde, qui voit passer 21 millions de passagers, 1,6 million de camions et 2,5 millions de voitures par an. Cette infrastructure a créé son propre trafic. Si nous avons conservé uniquement les anciens moyens de transport, le trafic et les échanges commerciaux atteindraient seulement la moitié de leur niveau actuel. La Grande-Bretagne est une île et reçoit beaucoup de trafic par ses ports, mais le trafic du tunnel représente actuellement 5 % des échanges commerciaux de la Grande-Bretagne avec le monde. Il est donc vital et le Brexit n'y changera rien.

Je ne comprends pas que la France ait autant tardé pour prendre des décisions relatives à l'investissement dans un tunnel transalpin. Le tunnel précédent a en effet été conçu en 1870 ; il est donc étonnant qu'il subsiste des oppositions et des interrogations sur l'opportunité du financement du Lyon-Turin. Par ailleurs, la Suisse, dont le PIB ne représente qu'une infime partie des PIB conjoints de la France et de la Grande-Bretagne, accomplit de nombreux efforts financiers pour faire fonctionner son fret ferroviaire. Il est donc incompréhensible que le Lyon-Turin ait pris autant de retard, quelle que soit la qualité des actions menées par la société en charge de la Transalpine.

L'ensemble du monde économique doit saisir la nécessité de disposer d'une infrastructure majeure, dont l'ambition est de rapatrier des flux commerciaux sur l'Atlantique et les ports français du nord, en concurrence avec les flux qui passeront par le Gothard et éviteront la France pour établir des liaisons directes avec les pays nordiques, l'Allemagne et l'Italie. Les décideurs français et italiens devront prendre les décisions qui s'imposent.

Enfin, hormis le Shuttle et le transport de camions et véhicules qui représentent les deux tiers de l'utilisation du tunnel et l'Eurostar, le transport par trains de marchandises souffre. Eurostar est une entité dévouée dont le but unique est d'assurer des liaisons à grande vitesse entre la Grande-Bretagne, la France et Bruxelles. Les responsables d'Eurostar ont développé leur affaire et l'infrastructure de la meilleure manière possible. En revanche, dans le fret ferroviaire, la compétition a subsisté entre Deutsche Bahn, qui affrète 95 % des trains de marchandises qui traversent le tunnel sous la Manche, et la SNCF, qui n'a jamais réussi à lutter contre Deutsche Bahn parce que les responsables de fret SNCF avaient de nombreux autres problèmes à régler. La SNCF a donc décidé il y a sept ans d'abandonner tout trafic de fret vers la Manche. S'il avait existé une entité unique binationale d'exploitation chargée d'affréter des trains de marchandises entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne, ses managers auraient réussi à obtenir des résultats comparables à ceux de l'Eurostar. Ce serait une erreur d'analyse considérable de croire, en se fondant sur l'expérience négative du fret ferroviaire dans le tunnel sous la Manche, que le Lyon-Turin n'apporterait pas des flux importants de trafic, dans la mesure où les opérateurs publics, qui ont su s'organiser pour le transport de passagers, se sont lancés dans une compétition stérile pour le fret ferroviaire.

Gilles DANSART

Vous avez esquissé quelques pistes pour enrayer les doutes persistants sur les capacités du ferroviaire à assurer performance et fiabilité. Quelles sont vos préconisations sur le trafic entre la France et l'Italie et plus généralement entre les zones nord-ouest et sud-est, pour que des signes positifs en faveur d'un fret ferroviaire apparaissent d'ici 2030 ?

Paris, le 27 juin 2016

Jacques GOUNON

Je recommanderais une logique de priorisation et de corridor parfaitement identifié sur lequel les moyens nécessaires seraient concentrés.

Giancarlo LAGUZZI

FerCargo est une association d'entreprises de fret ferroviaire qui assurent 38 % du trafic ferroviaire en Italie. Elle comprend 11 entreprises privées, deux entreprises régionales publiques et quatre entreprises d'autres Etats.

Le coût du transport intermodal est généralement supérieur au transport par route. Les nouvelles lignes ne permettent donc pas de gagner davantage de fret ferroviaire.

Toutefois, après la décision politique du ministère des Transports de développer des transports de marchandises, le ministre a ajouté deux actions concrètes : l'allongement de la longueur des trains à 750 mètres et le passage à 80 de toutes les lignes de Trenitalia. Le train passera également à 2 000 tonnes au lieu de 1 600 tonnes actuellement et ne nécessitera plus qu'un seul conducteur au lieu de trois. La réduction du coût du transport ferroviaire sera comprise entre 15 % et 20 %.

La transversale sera achevée en 2019 et un tunnel entre Bologne et Florence sera créé en 2022. Les lignes à grande vitesse rencontrent toutefois un problème de gabarit. Le nouveau tunnel permettra de transporter en train entre différentes parties d'Italie des véhicules qui ne peuvent pas l'être actuellement. Quoi qu'il en soit, les décisions sur le transport en Italie ne sont jamais simples, mais le financement du gouvernement est une réalité.

Gilles DANSART

Ce n'est pas simple ici non plus. Merci d'avoir rappelé l'importance des travaux effectués en amont.

Sylvie Charles, quel est votre diagnostic sur les difficultés de transport ferroviaire entre la France et l'Italie et quelles sont vos préconisations ?

Sylvie CHARLES

Nous avons choisi, étant historiquement présents en France, de développer par rachat ou par développement organique des entreprises ferroviaires principalement en Allemagne et en Italie. Nous faisons par ailleurs partie de l'association FerCargo.

S'agissant du passage des Alpes, la demande existe, mais il ne me semble pas que l'objectif consiste à récupérer des trafics qui passent aujourd'hui par le Lötschberg ou le Gothard. Pour se rendre d'Anvers à Milan, il est en effet préférable de passer par le Lötschberg ou le Gothard plutôt que par la France sur la rive gauche du Rhin.

Nous devons trouver les conditions d'utilisation de ce nouveau tunnel pour réaliser un véritable report modal. L'importance des flux entre la France et l'Italie et l'Espagne et l'Italie montre que l'enjeu est vaste. Il est également important de ne pas perdre le trafic restant. A cet égard, un travail commun est indispensable entre les entreprises de transport de marchandises qui utilisent cet axe et les gestionnaires d'infrastructures français et italiens. En effet, actuellement, l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) perd régulièrement *a minima* un aller-retour voire davantage pendant certaines périodes. Toutefois, nous ne devons pas attendre 2030 pour réagir.

De surcroît, les élus rhônalpins et savoyards demandent la réduction des émissions négatives liées aux camions.

Paris, le 27 juin 2016

Pour ce faire, l'AFA ne suffit pas, car elle est bloquée dans son développement et se trouve limitée entre Aiton et Orbassano. Il ne s'agit pas de créer une navette pour passer les Alpes, mais de récupérer les camions au-delà. A ce sujet, il existe un fort trafic de semi-remorques entre le Royaume-Uni et l'Italie, et j'ai le plaisir de vous annoncer que nous créons une autoroute ferroviaire entre Calais et Orbassano en 2017. Je salue à ce titre l'entreprise avec laquelle nous travaillons, qui participera avec nos partenaires italiens à la remise en forme du terminal d'Orbassano pour accueillir la nouvelle génération de wagons aux normes UC. Ces wagons évitent les problèmes de gabarits hauts et sont acceptables par l'infrastructure dès lors qu'elle est également au gabarit UC.

Afin de réaliser du report modal, des sillons sont nécessaires, ainsi que la capacité à faire circuler les trains les plus longs et hauts possible pour être compétitifs avec la route, et un prix de péage acceptable. A ce titre, j'ai relevé l'intérêt d'un financement public. Le tunnel de TP Ferro présente un problème de prix du péage, car il faut rembourser les emprunts de la concession ; en outre, les équipements français et espagnols ne suivent pas les mêmes normes, et les locomotives capables de passer d'un système à l'autre étant peu nombreuses, les possibilités sont extrêmement limitées. Toutefois, en 2030, les locomotives sauront probablement dialoguer avec l'équipement sol-bord du futur tunnel. Si le coût du péage devait être plus élevé que celui du tunnel actuel, il irait à l'encontre du report modal en augmentant le prix du ferroviaire.

Par ailleurs, nous devons nous montrer attentifs au tonnage transporté ainsi qu'à la longueur des trains. Nous attendons des évolutions de la taille des trains en Italie (550 mètres contre 750 mètres sur la majeure partie du réseau français). La relance du fret passe effectivement par une priorisation de grands corridors européens et par des instances de gouvernance qui devront permettre aux acteurs publics et du ferroviaire de travailler ensemble pour parvenir à établir des priorités et une vision communes.

Gilles DANSART

Il me semble entendre des réserves de votre part à l'idée de développer le trafic entre la France et l'Italie.

Sylvie CHARLES

Ce serait malvenu, car nous sommes le premier opérateur ferroviaire en France et le deuxième en Italie. En outre, le trafic existe. Les échanges entre la France et l'Italie et l'Espagne et la France sont très importants, et un fort trafic émane des ports de Marseille et de Barcelone.

Gilles DANSART

Jacques Gounon, je souhaite vous entendre au sujet des questions de gouvernance. Considérez-vous qu'il est nécessaire de changer radicalement de mode d'organisation et de pilotage pour insuffler une dynamique sur l'axe franco-italien ?

Jacques GOUNON

Je ne serai pas aussi radical. L'association Transalpine assure la promotion du dispositif. Sylvie Charles a souligné que nous devons nous placer dans une logique d'interopérabilité. Des corridors – des liaisons parfaitement identifiées – doivent attirer le maximum de trafic, et nous devons nous donner les moyens de réussir par l'instauration d'une véritable politique qui accompagne cette infrastructure. Par exemple, le tunnel sous la Manche n'aurait pas connu un tel succès s'il n'avait pas été irrigué par des lignes à grande vitesse et des autoroutes. Une autoroute ferroviaire représente des investissements colossaux et ne devient compétitive que

Paris, le 27 juin 2016

sur des distances moyennes à longues. Depuis une dizaine d'années, l'autoroute ferroviaire est dans une phase d'expérimentation confuse.

Il s'agit cependant d'un véritable projet qui part des bassins de production de l'Italie du Nord et qui se destine à transporter des marchandises sur de longues distances, jusqu'en Grande-Bretagne sans rupture de charge *via* le port de Calais. Toutefois, aujourd'hui, les décisions sont parcellaires. Par comparaison avec le système autoroutier, il est moins efficace de passer d'une autoroute à l'autre par des routes départementales que de créer un trajet continu. Le Lyon-Turin est donc le maillon le plus essentiel, mais il doit s'inscrire dans une politique clairement affichée de report modal, avec les aménagements nécessaires de la signalisation ferroviaire. Or, de nombreuses structures sont réticentes à installer l'ETCS alors qu'il est indispensable de passer d'un ETCS subi à un ETCS voulu. Il faut avoir une puissante volonté politique de réaliser ces investissements pour les 50 ou 100 prochaines années.

Gilles DANSART

Sylvie Charles, Giancarlo Laguzzi a détaillé les travaux réalisés en amont côté italien. De nombreuses réalisations doivent également être entreprises du côté français, qui relèvent de la gestion des infrastructures et de fret SNCF. Vous mobilisez-vous à ce sujet, notamment pour améliorer les goulets en amont ?

Sylvie CHARLES

Le transporteur n'a aucune part dans la gestion des infrastructures. Je confirme néanmoins que des problèmes de capacité surviennent entre Chambéry et Montmélian et entre Valence et Grenoble. La ligne a en effet été électrifiée, mais elle n'est pas encore ouverte la nuit.

Les transporteurs ont besoin d'un gestionnaire d'infrastructure efficace. Par ailleurs, lors des discussions relatives aux fermetures de lignes pour travaux, les élus se plaignent toujours que des trains de voyageurs soient retardés de quelques minutes. Il est donc important de mieux partager la vision des besoins du transport de marchandises.

Toutefois, il convient de se remettre en cause et faire preuve d'innovation, notamment en reprenant des techniques mises en œuvre en Italie sans imaginer des problèmes de sécurité. Début 2000, la SNCF m'a demandé de restructurer son fret ferroviaire. Le tunnel du Perthus venait alors d'ouvrir, et je souhaitais y faire passer des trains. Guillaume Pépy s'en est étonné, car la pente de 18 pour 1 000 était jugée trop dangereuse pour les trains de marchandises. Toutefois, il s'est avéré que les combinés pouvaient y passer, même si les trains de sidérurgie devaient être déviés par Port-Bou.

Gilles DANSART

Avez-vous des questions ou remarques ?

Louis BESSON

Un porte-parole de l'AFA pourrait-il s'exprimer ? Selon les derniers chiffres dont nous disposons, l'adaptabilité de la profession routière mérite d'être signalée. Au début de l'expérimentation de l'AFA, moins de 25 % de remorques au sol, alors que ce chiffre dépasse désormais 92 %. Cette mutation est impressionnante.

Paris, le 27 juin 2016

Thierry LE GUILLOUX

Les transporteurs s'organisent et constatent que transporter l'ensemble du camion et son conducteur n'a de sens que de manière marginale. Même sur de courtes distances, le trafic est presque totalement muté en non accompagné. Sur les échanges entre l'Italie et la France, le service ne s'adresse réellement qu'aux deux régions situées de part et d'autre de la frontière.

Le rayon de 175 kilomètres est effet trop court pour s'intégrer dans des parcours de très longue distance, alors que les transporteurs qui se rendent d'Espagne en Scandinavie prendront le train sur un parcours important.

Paolo FOIETTA

L'AFA est importante, mais ne représente pas l'ensemble du problème. A Modane, 4 900 trains sont passés en 2014, dont 2 300 relèvent de l'AFA. Nous en avons perdu 300 en raison de sillons non disponibles. 2 600 trains n'ont aucune subvention et devraient être aidés par un régime similaire. Il est indispensable de conserver la disponibilité des sillons avec des subventions et des soutiens similaires à celles de la Suisse ou de l'Autriche pour maintenir le tunnel du Fréjus. Il existe donc un écart, qu'il faut combler, parce que les entreprises de transport ne sont pas philanthropiques. Ce doit être une politique des deux pays, avec la bénédiction de l'Union européenne. Pour l'extension aux autres typologies de transit, le gouvernement italien est disposé à attribuer des subventions le temps nécessaire à l'achèvement de la nouvelle ligne. Une politique similaire est attendue du côté français, qui sera soutenue par l'Union européenne. Ce n'est pas différent de ce qui s'est produit avec l'AFA.

II. TABLE RONDE DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Gilles DANSART

Les ports sont une source importante de flux et nous souhaitons connaître l'opinion des grands ports maritimes de Barcelone et Marseille sur le Lyon-Turin et l'amélioration des flux qu'il provoquera. Christine Cabau-Woehrel, vous dirigez le grand port maritime de Marseille. Quelles sont selon vous les priorités pour améliorer le trafic dans les mois et les années à venir ? Qu'attendez-vous d'une infrastructure aussi ambitieuse que le Lyon-Turin ?

Christine CABAU-WOEHREL

J'ai entendu qu'il existait un vrai besoin que la façade maritime sud de l'Europe joue son rôle pour décongestionner les flux autour des trois grands ports qui concentrent un volume de trafic considérable en Europe. Les ports de Barcelone et Marseille doivent participer pleinement à la cartographie ferroviaire européenne voulue par le réseau Ten-T. Le port de Marseille est présent sur les deux corridors ferroviaires nord-sud et est-ouest.

A Marseille, le développement ferroviaire est particulièrement important, car l'ambition du port est d'être la porte d'entrée sud de l'Europe, ce qui ne peut se faire que par un report modal fort sur de longues distances. Actuellement, le port de Marseille travaille de façon hebdomadaire avec un grand nombre de lignes ferroviaires de report modal de marchandises à destination de l'Europe du nord, qui fonctionnent correctement.

Il faudrait cesser de supposer qu'en France, il n'est pas possible d'améliorer le report modal sans procéder à des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros. Le fret ferroviaire doit être massifié autour des grands ports français, car la consolidation du fret s'y trouve et il est donc possible de procéder à du report modal de façon

Paris, le 27 juin 2016

importante. S'agissant des sillons, le port de Marseille crée chaque année des lignes ferroviaires, qui trouvent toujours des sillons pour se mettre en place, malgré quelques difficultés. A ce sujet, nous avons augmenté le fret ferroviaire de 13 % en 2014 et 14 % en 2015, ce qui représente une augmentation considérable sur le container.

La bataille entre les ports d'Europe du Sud et du Nord se joue désormais à terre et non sur les quais, car les ports du sud sont capables de traiter d'aussi grands navires que les ports du nord.

Le projet stratégique du port de Marseille pour 2014-2018 prévoit, sur 360 millions d'euros d'investissements, près de 90 millions d'euros pour des investissements destinés à la modernisation des infrastructures ferroviaires et portuaires à l'intérieur du port pour faciliter le report modal.

Nous sommes convaincus que le report modal et le fret ferroviaire doivent être mis en place de façon massive et qu'il faut s'en donner les moyens. Toutes les infrastructures de long terme qui pourront apporter une vision plus complète du maillage ferroviaire en Europe iront dans le sens du report modal. Au-delà des transports entre la France et l'Italie, nous souhaitons que les échanges de marchandises soient facilités par des routes alternatives et que le report modal soit favorisé également par des liaisons intra-méditerranéennes et des liaisons en provenance d'Afrique de l'Ouest ou du Nord.

A Fos, nous avons lancé un projet pilote soutenu par l'Union européenne, qui consiste à ouvrir une nouvelle route aux exportations de fruits et légumes frais en provenance d'Israël et à destination de Rotterdam et Hambourg. Des trains chargent des conteneurs de froid de produits débarqués d'Israël à Fos pour les acheminer jusqu'à Hambourg, en un temps record de neuf jours au lieu de 14 jours par voie maritime. Ce projet illustre le maillage de fret ferroviaire que nous souhaitons mettre en place en Europe. Pour les exportateurs et importateurs, il s'agit d'un gain de temps et donc de compétitivité. Le projet permet également d'améliorer le report modal et de parvenir à une meilleure coactivité entre le fret maritime et le fret ferroviaire, sachant qu'il est également possible de procéder à un fret maritime entre la France et l'Italie. Nous réfléchissons à la manière d'inventer de nouveaux modes de logistique de *supply chain* dans lequel inclure les ports du sud de l'Europe et le fret ferroviaire.

Gilles DANSART

Quel type de trafic serait susceptible de prendre le bateau à Marseille en provenance de l'est de l'Europe ?

Christine CABAU-WOEHREL

Sur les routes maritimes mondiales, les grandes alliances maritimes ont considérablement réduit leur vitesse de croisière de transport. Quelques années auparavant, un navire de transport de grande taille traversait l'Océan indien à environ 25 nœuds, alors qu'aujourd'hui les navires naviguent à 18 nœuds environ sur les routes asiatiques. Le temps de transit des marchandises s'est donc considérablement allongé, ce qui déplaît aux chargeurs, qui recherchent toujours des économies de temps. Faire de l'entrée sud de l'Europe une entrée pertinente avec une redistribution ferroviaire par le sud et une liaison vers le nord par le ferroviaire leur fait gagner cinq à six jours sur un trajet maritime par rapport à une route maritime classique, grâce à un report modal sud-nord. Ces quelques jours représentent un vrai gain de compétitivité dans la chaîne logistique pour les chargeurs, à l'importation comme à l'exportation. La gestion des trafics de l'Allemagne du Sud, de l'Italie, de la Suisse et de l'Europe centrale, qui passent principalement par les ports du nord, serait facilitée par un report modal efficace par les ports du sud.

La vitesse des alliances maritimes remet le ferroviaire européen au centre d'un vrai report modal avec une démarche logistique innovante. Le ferroviaire bien organisé pour une livraison *just-in-time* comme le souhaitent

Paris, le 27 juin 2016

les chargeurs et les exportateurs représente un atout. Une véritable volonté de placer le fret ferroviaire au cœur d'une stratégie européenne de maillage est cependant nécessaire. Il est également indispensable de développer la formation logistique pour donner davantage de souplesse que la chaîne logistique intégrée. Dans les entreprises, des professionnels de la logistique doivent être capables de mettre en place des logistiques intégrées. Dans les ports, nous jouons un rôle d'ensembliser entre tous les acteurs de la chaîne logistique. L'autorité portuaire est à la disposition des acteurs de la chaîne pour travailler sur des solutions intégrées durables et efficaces.

Gilles DANSART

Santiago Garcia-Mila, quel est l'intérêt du port de Barcelone à développer le fret ferroviaire sur le corridor méditerranéen et, à terme, à profiter du Lyon-Turin ?

Santiago GARCIA-MILA

Le corridor méditerranéen est nécessaire pour la compétitivité européenne. Nous avons discuté avec la Commission et le Parlement de la situation de la logistique européenne vis-à-vis de la compétition internationale. La Chine importe et consomme également, ce qui provoque une augmentation générale de la consommation. Marseille, Barcelone et Gênes ont commencé à discuter en 1998 et la vision de la façade méditerranéenne est très claire. La façade sud est essentielle à la compétitivité de l'Europe dans le cadre du trafic avec la Chine. Si les entreprises allemandes passent systématiquement par le nord, une distorsion économique s'instaurerait. La durabilité est également à prendre en compte.

Gilles DANSART

Pourquoi les marchandises en provenance d'Asie transiteraient-elles par le fret ferroviaire et pas par la route ?

Santiago GARCIA-MILA

Pour la durabilité, le ferroviaire est absolument nécessaire.

Les grandes régions d'Europe du Sud (Rhône-Alpes, Catalogne, PACA ou Languedoc-Roussillon) doivent être reliées à la « banane bleue ». Un corridor doit être établi entre ces régions, ce qui nécessite de travailler sur l'interopérabilité. En effet, des tunnels entre la France et l'Espagne existent déjà, mais les nouvelles lignes n'ont toujours pas résolu le problème de la connexion du réseau espagnol au réseau français. 10 000 camions traversent le pays chaque jour. Les systèmes divers, les différents écartements de voies et la pente de 18 pour 1 000 nécessitent des changements de locomotives et de conducteurs pour la traversée du tunnel et à la frontière. Le coût du transport ferroviaire entre la France et l'Espagne est donc élevé et pas compétitif.

Gilles DANSART

Vous parlez des ports du nord qui ont développé des infrastructures ferroviaires très importantes. Etes-vous prêts à faire la même chose dans vos ports respectifs pour développer le trafic ?

Christine CABAU-WOEHREL

Oui, nous avons cette volonté. Près de la moitié de 90 millions d'euros d'investissement est consacrée au ferroviaire. A Marseille, nous sommes convaincus par la vision d'un hinterland européen large incluant Hambourg. Une volonté forte et globale de réaliser ce développement sera nécessaire. Les opérateurs ferroviaires, les entreprises ferroviaires et les logisticiens doivent être également présents dans le tour de table. Les chargeurs ne

Paris, le 27 juin 2016

prendront pas l'initiative de provoquer un développement du ferroviaire. Nous devons faire des propositions compétitives et innovantes qui apportent une valeur ajoutée, qui n'est pas seulement le prix au kilomètre. En effet, le temps de transit, la fluidité globale et la dématérialisation des procédures sont tout aussi importants. La démarche doit donc concerner l'ensemble de la chaîne logistique. Les grands ports peuvent jouer ce rôle de coordinateur dans le processus de mise en place de cette démarche.

Santiago GARCIA MILA

En huit ans, nous avons renforcé le trafic ferroviaire, mais il reste encore une marge de progression. Nous devons créer de l'activité. Par ailleurs, Barcelone a aussi besoin d'un port de Marseille fort, car un seul port ne pourra pas réussir. Nous avons besoin d'un grand corridor méditerranéen pour le futur de la région.

Laurens J. BRINKHORST

L'Union européenne est en contact avec l'Espagne. Il manque cependant un dialogue concerté entre la France et l'Espagne. La France donne parfois l'impression que l'Europe s'achève aux Pyrénées. A l'époque, le corridor Lyon-Turin commençait à Lyon, mais en 2014, des changements sont intervenus et le nouveau gouvernement espagnol est appelé à renforcer le dialogue France-Espagne. Rotterdam a une telle avance, que si la France et l'Espagne ne s'accordent pas rapidement, je crains que le Nord prenne le pas sur le Sud.

Paris, le 27 juin 2016

Conclusions

Dominique BUSSEREAU

Député de Charente Maritime, ancien Secrétaire d'Etat aux Transports : les conditions de la réussite

Je conclurai sur les points suivants : le report modal, le financement par l'écotaxe et les conditions pour que Lyon-Turin devienne un ouvrage définitif.

Le report modal est un projet que nous portons tous sur le plan politique, mais nous avons des difficultés à obtenir des résultats concrets. Pour développer le report modal, il est nécessaire de développer la concurrence dans le cadre européen, d'améliorer l'interopérabilité des réseaux, ce qui est compliqué, notamment en raison des difficultés techniques liées au ferroviaire. En outre, des fonds sont nécessaires pour ce faire. Nous devons agir concrètement. Le meilleur élève ne se trouve pas dans l'Union européenne ; il s'agit de la Suisse, qui a su mettre en place des financements spécifiques. L'Autriche fait également le nécessaire pour financer le Brenner. Les deux grands tunnels suisses (le Lötschberg et le Gothard) sont issus d'une volonté politique suisse de se donner les moyens d'agir et de mettre en place des financements particuliers. La Suisse s'est renforcée en tant qu'axe de communication transalpin majeur. La France a tout à y perdre. De surcroît, la santé financière de la France n'est pas équivalente à celle de la Suisse. Certains pays ont une volonté politique qui s'ajoute à celle de l'Union européenne. Le trafic ferroviaire franco-italien a régressé malgré l'autoroute ferroviaire, ce qui n'est pas encourageant pour le projet, auquel je tiens cependant fortement.

Nous nous sommes donné un outil, la directive Eurovignette, qu'il convient d'utiliser dans de bonnes conditions. La France est dans l'erreur. Elle possédait un bel instrument avec l'écotaxe, qu'elle a complètement détruit. Nous avons conçu un petit réseau taxable, avec des tarifs les plus faibles d'Europe pour les poids lourds et des taux plus bas pour la Bretagne, l'Aquitaine et Midi-Pyrénées. Il s'agissait de monter progressivement en puissance. Ce système était coûteux à court terme, mais nous souhaitions monter en puissance selon le modèle allemand, qui inclut désormais le ferroviaire, le fluvial, le développement des transports publics dans les grandes agglomérations. Le réseau taxable aurait augmenté progressivement, ainsi que les sommes perçues au kilomètre. Nous y avons inclus des réseaux départementaux qui servent de réseaux d'échappatoire, qui étaient également taxés, ce qui constituait une ressource pour les Départements. La démagogie a tué ce projet, avec le concours des Bretons et de la FNTR, qui ont omis de dire qu'ils avaient reçu des compensations et sont devenus des adversaires de l'écotaxe.

Pour la LGV entre Tours et Bordeaux, qui sera mise en service le 2 juillet 2017, la part de l'Etat est avancée par un emprunt de SNCF Réseau. Nous n'avons pas les moyens de payer les infrastructures. Avons-nous le courage politique de remettre en place une mesure pour financer les infrastructures ?

Paris, le 27 juin 2016

Sans ce courage politique, le problème du déficit de financement des infrastructures sera posé. Aucun grand chantier ferroviaire n'est engagé, à part des chantiers d'amélioration des réseaux classiques, et aucun investissement n'est consacré au fluvial, alors qu'un axe fluvial rhodanien et Saône de qualité serait un atout pour le port maritime de Marseille. Par ailleurs, le financement des réseaux de tramway, de métro et de bus est également insuffisant dans les grandes métropoles. La France connaît donc un grave problème de financement de ses infrastructures de transport.

Pour faire le Lyon-Turin, il est indispensable d'avoir la volonté de pratiquer un report modal et la capacité de le financer. L'écotaxe belge s'est mise en place avec difficulté, mais a été instaurée. De grandes Régions affirment désormais souhaiter mettre en place une écotaxe régionale, comme la Provence-Côte d'Azur, l'Île-de-France ou en Alsace-Lorraine-Champagne-Ardenne. Toutefois, l'écotaxe régionale est une ressource pour les Régions, mais pas pour l'Etat, ce qui ne résout pas le problème des infrastructures. La volonté politique doit donc être très forte pour résister aux opposants, dont les méthodes sont parfois violentes.

Le recours au fret ferroviaire donne-t-il de bons résultats ? L'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et Port-Bou obtient des résultats corrects avec des trains longs, malgré un trafic restreint. Toutefois, le gouvernement actuel a arrêté le projet d'autoroute ferroviaire prévue entre les Hauts-de-France et la frontière espagnole. Si nous ne parvenons pas à saturer ces autoroutes ferroviaires, il sera difficile de faire comprendre aux autorités nationales la nécessité de financer la liaison Lyon-Turin.

Je ne suis cependant pas pessimiste, car j'estime que la France ne pourra pas s'exclure des nouveaux maillages logistiques qui se mettent en place en Europe. Je suis un partisan du Lyon-Turin. Toutefois, certaines personnes qui affirment en être des partisans estiment en privé que le projet ne sera jamais réalisé. Les différents gouvernements et l'Union européenne seront pessimistes sur le financement du Lyon-Turin si le trafic ne s'accroît pas. Je considère que ce serait une erreur magistrale de ne pas le réaliser, car il est indispensable pour les trafics entre le sud et l'est de l'Europe.

Nous devons donc lever politiquement les obstacles. Le report modal programmé avec la SNCF ne s'est pas réalisé et nous n'avons plus d'hypothèse de financement significative avec l'arrêt de l'écotaxe. Je crois cependant à ce projet et nous devons continuer à le faire progresser. Les candidats à l'élection présidentielle de 2017 devront se prononcer sur le canal Seine-nord et sur le Lyon-Turin. Un retour en arrière serait une faute politique pour notre pays. Un positionnement sur ce type de grandes infrastructures est nécessaire. Le seul moyen de faire rêver les Européens est d'avoir une Europe porteuse de grands projets pour donner un contenu et un idéal à l'Europe. Je suis personnellement un Européen convaincu et je suis attristé par le Brexit. Nous avons besoin de ce type de projets.

Paris, le 27 juin 2016

Claude GRESSIER

Délégué interministériel pour le Lyon - Turin : quel programme de travail après le sommet franco-italien du 8 mars ?

La feuille de route est simple. En premier lieu, nous tenons les délais de préparation du processus de ratification de l'accord de février 2015 complété par un protocole additionnel en février 2016 et un règlement des contrats en avril. Par ailleurs, le Quai d'Orsay fait preuve d'une implication constante et je suis confiant sur une issue du processus d'ici la fin de l'année.

Au sujet de l'autoroute ferroviaire, nous avons déjà demandé à trois reprises à la Commission européenne une autorisation de prolonger l'expérimentation. Elle aurait dû être mise en service en juillet 2012, mais ne le sera pas avant février 2018.

Nous devons avoir une vision d'avenir. Des trafics intéressants sont effectivement prévus entre Calais et Orbassano, et probablement entre la frontière espagnole et Orbassano. Nous devons donc faire le bilan des besoins à différents horizons.

Nous devons reprendre complètement le sujet des sillons. En effet, le représentant de SNCF Réseau à la réunion que nous avons organisée la semaine dernière avait ajouté tant de contraintes qu'il restait peu de sillons. Nous devons reprendre toutes les hypothèses et comprendre comment bâtir une trame, malgré les contraintes de travaux et d'exploitation du tunnel. Il sera probablement nécessaire qu'une personne prenne le relais à plus haut niveau pour structurer les sillons. Ce travail devra être complété par une vision prospective des terminaux. Les Italiens nous ont en effet affirmé il y a trois semaines qu'il n'était pas possible d'accueillir des sillons supplémentaires à Orbassano, mais leur position a visiblement changé selon les déclarations de Monsieur Foietta au sujet des cinq sillons supplémentaires que le gouvernement italien s'engage à créer. Toutefois, si le fret n'augmente pas sur cet axe par rapport à son niveau actuel, la crédibilité du projet sera précaire. Par ailleurs, les Italiens ont commencé le processus de ratification de l'accord permettant de lancer l'appel d'offres de l'autoroute ferroviaire.

S'agissant du financement, le cabinet du Premier ministre a demandé que nous instruisions davantage les propositions de Messieurs Destot et Bouvard. Toutefois, la traversée de la Suisse représente un coût inférieur au passage par le tunnel français, ce qui représente un risque important d'évasion du trafic. Sur un réseau plus large, il est possible de taxer les externalités, mais cela pose le problème de l'acceptabilité.

Monsieur Bouvard propose une augmentation progressive plafonnée à 10 %. Il convient cependant de considérer la pertinence de cette proposition. L'approfondissement de ce sujet est en cours dans les services de la Direction générale des Infrastructures de transport.

Nous devons par ailleurs étudier la manière dont le fonds pour le développement d'une politique intermodale de transport peut être utilisé pour réaliser une ingénierie financière. Cette étude est en cours.

Au sujet du report modal, l'annexe 3 du traité de 2012 évoquait le report modal et l'Eurovignette, mais également de mesures de régulation et de mesures environnementales et réglementaires au sujet des camions. Des mesures

Paris, le 27 juin 2016

d'interdiction des camions au Mont-Blanc ont été prises pour des raisons de forte pollution atmosphérique de la montée vers Chamonix.

Des interrogations subsistent également sur la nécessité d'une amélioration de la coordination des opérateurs. La constitution d'une société est-elle nécessaire ?

Quoi qu'il en soit, les sujets les plus urgents sont l'autoroute ferroviaire et le financement, ainsi que la ratification prochaine par le Parlement.

Document rédigé par la société Ubiquis – Tél : 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com

Paris, le 27 juin 2016