

Synthèse des commentaires exprimés autour des études

1. Logistique et métropolisation en PACA et Languedoc-Roussillon (Daniel BOUDOUIN, JONCTION)

L'assistance s'est interrogée sur la capacité des opérateurs logistiques à intégrer les objectifs du Grenelle de l'environnement et à éviter la poursuite du mitage de l'espace. Des doutes sont portés sur le changement de comportement de la grande distribution, jugée dévoreuse d'espaces dévolus en grande part au stationnement. Quelques changements positifs sont toutefois relevés, dans certaines régions (Aquitaine et le Languedoc-Roussillon) et certains événements tels que la crise, la mise en place de la taxe carbone, la hausse du prix des carburants et la baisse observée de la fréquentation des grandes surfaces peuvent favoriser les changements de comportement commerciaux. D'autant plus que la grande distribution, axée sur le modèle de l'hypermarché, est en crise. Un «centrage» de la distribution pourrait ainsi s'opérer, entraînant, à la fois, un rapprochement des activités vers les agglomérations et le développement de la logistique urbaine. D'ailleurs, les surfaces des petits magasins de centre ville (Monoprix) prospèrent et les structures, en milieu péri-urbain, se développent. Avec, pour corollaire, la baisse de fréquentation des grandes zones commerciales, accessibles uniquement en voiture. On assiste aussi à l'ouverture de pôles multimodaux, à l'instar de ce qui se passe à Montpellier où le tramway arrive au coeur de la zone commerciale. D'autres facteurs, tels que le vieillissement de la population et les contraintes environnementales, œuvrent dans le même sens.

Autre questionnement dans la salle : quelles seront les conséquences d'une hausse de trafic de 4 millions de tonnes de marchandises captées bientôt par Fos 3 XL ? La prochaine rencontre du GPMM et de la SNCF, sur fond de plan fret, cherchera une réponse qui devrait intégrer une approche globale et favoriser des logiques économiques phasées avec des investissements d'infrastructures. Cette réponse passera, vraisemblablement par l'amélioration de la ligne terminale située entre Graveleau et le faisceau de Coussoul. Dans cette perspective, le Conseil de développement du port a produit une étude sur la desserte ferroviaire pour les bassins Est et Ouest, étude reçue favorablement par le GPMM dont certains pensent qu'il ne développe pas le fer à la hauteur des enjeux.

D'autres interrogations ont suivi sur la capacité de Graveleau à pouvoir massifier un volume supplémentaire de 3 à 4 millions de tonnes de conteneurs vers des hinterlands de plus en plus éloignés font débat. La modernisation de la voie ferrée unique qui permettra 60 rotations journalières au lieu des 22 actuelles est un investissement qui paraît insuffisant à certains. Alors qu'un doublement de la voie aurait balayé toute incertitude.

Enfin, la méconnaissance des déplacements locaux – un autre enjeu stratégique – a été fortement déploré. Y a fait écho, l'annonce d'une prochaine enquête d'un coût de 750 000 euros, sur les flux entrant et sortant de l'agglomération marseillaise, enquête qui sera financée par le Conseil Général, MPM, l'AGAM. Un appel est lancé à d'éventuels financeurs.

2. Évaluation du trafic local de marchandises dans les Alpes Maritimes et propositions d'orientation dans le cadre du schéma multimodale des transports des

Alpes maritimes (Caroline FABRE, ADAAM)

Mme FABRE précise que l'étude sur l'évolution du trafic dans les Alpes-Maritimes a pour objectif d'apporter des réponses immédiates aux enjeux actuels, en favorisant les réponses multimodales. Ceci explique que cette étude ne prenne pas en compte les déchets qui ne figurent pas parmi les principaux flux de transport du département, qu'elle ne remette en cause la filière ciment (300 000 tonnes envoyées en Corse), et qu'elle ne soit pas davantage prospective (l'horizon retenu est 2020)... au risque (conscient) de ne pas être en phase avec certaines réflexions (tracé de la LGV).

Quant au nombre élevé de CDU proposé dans l'étude, s'il surprend Daniel BOUDOUIN, c'est peut-être en raison d'une ambiguïté de définition : le CDU de l'étude est-il pris comme lieu de reprise du fret à destination de la ville ou comme espace logistique urbain ? Selon cette dernière définition, il rappelle que le coût d'un CDU est excessivement élevé, au point que nombre d'entre eux ont été abandonnés en Europe.

L'étude de l'ADAAM a aussi pour but de «territorialiser», en ignorant volontairement certaines contraintes, dans un premier temps. Ainsi, le choix des espaces ferroviaires urbains passent-ils outre certaines menaces, telles que d'éventuelles décisions de la SNCF. D'ailleurs, l'inscription dans cette étude de plusieurs plates-formes ferroviaires est saluée, aussi, comme une initiative encourageante. Qui fait écho à la difficulté à trouver des emprises sur certaines communes comme Cannes. Et qui permet de rappeler que la présence d'un terminal implique des installations qui nécessitent, à leur tour, de l'espace, pour permettre aux marchandises de transiter : voies de relais et de garage sont, en effet, indispensables pour composer des trains.

3. Les opérateurs Ferroviaires de Proximité (O.F.P.), étude pour le compte de la DREAL-PACA (Bernard ROCHE, Consultant)

Mention est faite de l'exemple jugé intéressant d'un transporteur ferroviaire, la Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône (RDT 13) qui intervient sur la plate-forme de Grans. La RDT 13 n'est pas un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) car, pour circuler sur le territoire du réseau ferré national, il est nécessaire d'avoir une licence que la Régie ne possède pas, pour des raisons financières. Il est indiqué, par exemple, que pour équiper chaque machine conformément aux règles de sécurité, un débours de 250 000 € est nécessaire.

L'intérêt de la structure de la RDT 13 réside dans son fonctionnement original ; fonctionnement qui repose sur une forte polyvalence des salariés : ainsi, un conducteur peut-il être agent d'exploitation et un chef comptable, mécanicien. Pour subsister, la RDT 13 vit à l'économie (achat de machines diesel d'occasion...), ce qui lui permet d'obtenir des coûts de revient et d'exploitation compétitifs. Selon M.ROCHE, l'intervenant, les OFP de demain seront vraisemblablement de type RDT13 ; en tout cas, avec des conditions d'exploitation différentes de celles de la SNCF.

Un OFP à vocation «terminaliste», c'est une licence et un certificat (assez coûteux). La notion de certificat recouvre celle de responsabilité. Beaucoup d'OFP risquent d'être terminalistes. Mais nombre de questions restent en suspens : l'OFP sera-t-il multi-tâches ? Tractera-t-il des trains complets (les plus grosses entreprises, telles que Lavera et Arcelor-Mittal ne sont intéressées que par des trains entiers) ? Accomplira-t-il des tâches complémentaires, de gestion complexe (en zone portuaire, par exemple) ? Ira-t-il dans des zones de faible rendement (à Port-la-Nouvelle où le transport de céréales, par fer, a chuté de 800 000 à 400 000 tonnes, la SNCF ne serait pas opposée à l'intervention d'un OFP) ? Fera-t-il l'entretien de certaines voies (les 44 km de ligne, peu utilisée, de Cavillon à Pertuis, par exemple) ? Ces réponses fonderont les conditions de viabilité des OFP.

Alors, est-il suggéré, pourquoi ne pas expérimenter la viabilité de la RDT 13, en

transportant massivement des marchandises entre Miramas et Distriport, sur la base d'une convention liant le GPMM et le Conseil Général ? On aurait ainsi une vision plus précise de la viabilité d'un report modal sur courte distance. Et, sur ce type d'expérimentation, exempt de projet pilote, des aides publiques pourraient être glanées, via l'ADEME.

Mais, si une telle expérimentation intervenait sur le Val de Durance, comme cela a été suggéré, une forte puissance de traction serait indispensable, ce qui impliquerait du matériel moderne. La SNCF qui semble de plus en plus coopérative pourrait-elle mettre à disposition des moyens matériels (traction) et humains ? En outre, un des axes forts du plan fret repose sur le développement des OFP dans les ports et bien que le GPMMM n'y soit pas cité, rien n'interdit, apparemment, d'émarger sur le compte que l'État a abondé pour les OFP.

Encore faudra-t-il que les infrastructures soient correctement calibrées. Une préoccupation qui n'épargne pas la ligne ferroviaire du port de Fos dont les investissements sont portés par le CPER. Lesquels investissements permettront, sur une voie unique de 7 km, de faire circuler 90 trains / jour pour évacuer sur l'hinterland le futur trafic de Fos 3 XL. Peut-être conviendra-t-il d'explicitier le mode opératoire de cette voie ferrée qui relève, à la fois, de RFF et du GPMM.

Avec, en trame de fond, une Europe qui, depuis 2007, devient plus soucieuse de la qualité de l'air et demande des comptes aux états qui se retournent vers leurs collectivités.

4. La liaison fluviale et le raccordement électrique des navires (Magali DEVEZE et Régis MARTIN, GPMM)

En marge de la présentation du GPMM, la discussion a porté sur la nécessité de réguler les trafics sous contrainte environnementale. Autrement dit, faut-il abandonner la recherche - partisane - d'une activité maximale d'un pays, d'une région, d'un port ou de tout autre infrastructure locale, au profit d'une distribution supra-nationale des flux, respectueuse d'une pollution minimale ?