

Groupe de Travail FRET

LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1

21 novembre 2011



Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Les points d'accord

- Limiter le transit routier sur l'axe littoral (A8)
- Développer les infrastructures de fret
- Développer l'intermodalité
- Préserver les sites Fret existants
- Appréhender globalement le trafic fret dans le système ferroviaire en PACA
- Prendre en compte les infrastructures de fret périphériques à la région PACA, sur un arc méditerranéen (projets de lignes mixtes en Italie et en Espagne)
- Nécessité de préserver les infrastructures permettant la desserte ferroviaire fret de l'Est de la Région, avec développement à terme de la logistique urbaine et de service fret grande vitesse (messagerie).

Les solutions proposées concernant le transit

- Les autoroutes maritimes entre l'Espagne, la France et l'Italie
- Le fret ferroviaire via Modane, Lyon-Turin et Montgenèvre
- Le renforcement de la ligne existante (libération de sillons)
- Le fret sans modification des pentes sur la ligne nouvelle
- La circulation de fret lourd sur la ligne nouvelle

Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Perspective de développement du port de Marseille :

- **Perspectives de développement affichées par le port de Marseille :**
 - Très fort développement de l'activité conteneurs : de 1 million aujourd'hui à 5 millions d'EVP en 2025
 - ⇒ Rééquilibrage des parts de marchés avec les ports du nord de l'Europe
- **Perspective de développement principalement selon un axe Nord – Sud**
- **Développement des flux plus difficile vers l'Italie : forte concurrence du port de Gênes et des ports du Sud de l'Italie d'une part, et des ports du Range nord d'autre part**
- **Il n'y a actuellement pas d'échanges maritimes ou ferroviaire de conteneurs entre les ports de Marseille et de Gênes**

Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Présentation du Schéma Multimodal des Transports et Déplacements des Alpes-Maritimes (1/2) :

Constat :

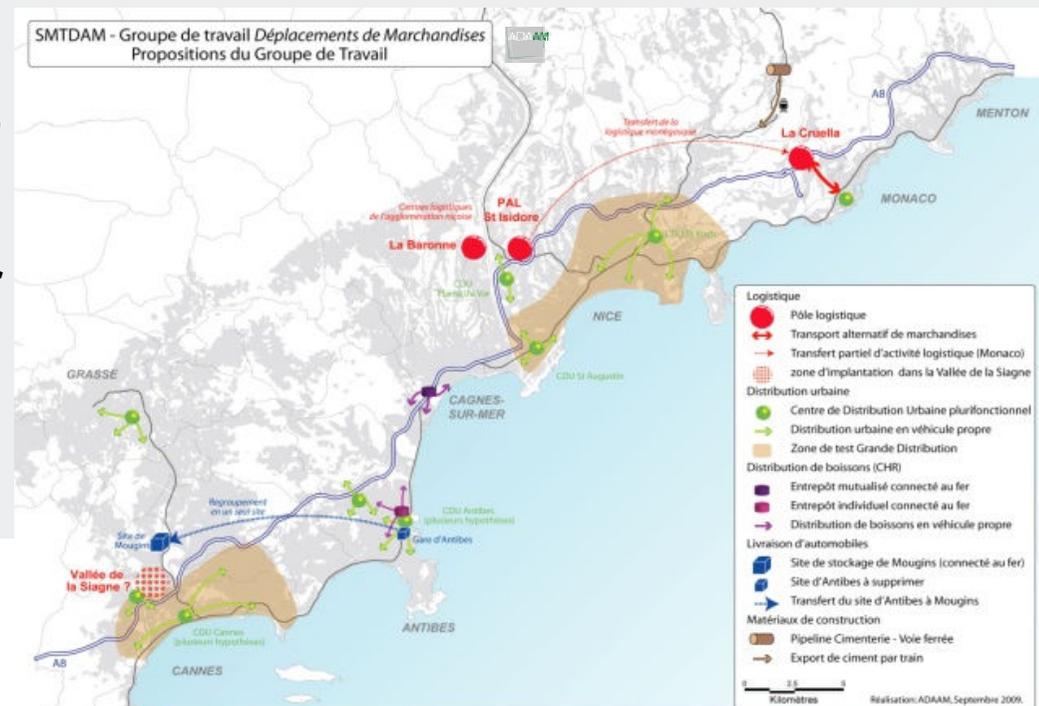
- **concentration de la population, des activités et des réseaux de transport (dont l'A8 est la colonne vertébrale) sur la bande littorale**
- **un département avec peu de production et victime d'un fort transit européen de poids-lourds sur son axe autoroutier et une organisation atypique avec un déséquilibre entre les approvisionnements et les expéditions**
- **des flux de transport de marchandises essentiellement routiers et des échanges tournés vers le territoire national (83%) et en particulier vers la région PACA (3/4)**

Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Présentation du Schéma Multimodal des Transports et Déplacements des Alpes-Maritimes (2/2) :

Orientations: proposer un projet global d'organisation des flux de marchandises dans le département

- Satisfaire les besoins locaux en logistique
- Renforcer le rôle des gares fret
- Assurer la pérennité des approvisionnements par modes alternatifs existants aujourd'hui
- Promouvoir les modes alternatifs et expérimentations de transfert modal
- Développer les outils de la Distribution urbaine, sécuriser et pacifier les centre-villes
- Impliquer les acteurs décisionnels publics et privés
- Informer des enjeux fondamentaux de la logistique



Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Les points à traiter lors des prochains groupes de travail

- Les poids-lourds vides ou à faible tonnage
- Etude de l'axe Marseille – Modane à l'horizon du projet
- Recensement et préservation des sites pouvant accueillir du fret ferroviaire en PACA
- Analyse des flux de transit routier à travers les Alpes

Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Les demandes du groupe de travail (1/2) :

- **Etudier finement le transport de matières dangereuses à l'échelle de la Région (report modal, sécurisation des acheminements, lien avec le développement économique) ;**
- ⇒ **Une étude sera lancée sur cette problématique afin de compléter l'études en cours.**

Les points abordés seront les suivants :

- Analyses des flux actuels, des besoins futurs, des liens avec les activités économiques de la région,
- Comparaison du transport de matières dangereuses en termes de coût, de risques, de législation pour les trois solutions suivantes :
 - mode routier ;
 - mode ferroviaire via la ligne existante ;
 - transport maritime ;
 - mode ferroviaire via la ligne nouvelle (sans modification des pentes).

L'étude sera copilotée par le Conseil Régional, la DREAL et RFF.

Bilan des groupes de travail Fret 1 et 2

Les demandes du groupe de travail (2/2) :

- **Avoir une approche globale à l'échelle de la région sur la problématique du transport de marchandise ;**
- **Intégrer dans la définition de cette vision globale des éléments de rupture sur les modèles actuels de transport : Pic oil, internalisation au mode routier de ces incidences environnementales et sociales...**
- **Intégrer dans le programme lié à la LGV Paca les aménagements et réservations foncières nécessaires au maintien et développement du fret ferroviaire en région Paca ;**
- **Préserver pour le transport de marchandises des capacités ferroviaires suffisantes avec des sillons compatibles avec les logiques industrielles.**