

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Pays de la Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION THÉMATIQUE « TOURISME »**
Vannes, le 24 septembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00**En tribune****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, président
Marie-Françoise SEVRAIN, membre
Alain RADUREAU, membre
Paola OROZCO-SOUEL, membre
Martine PATTOU, membre
Michel MORIN, membre

Maîtrise d'ouvrage

Arnaud GODART, mission LNOBPL
Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL
Stéphane LEPRINCE, directeur régional de RFF
Virginie FIORIO, responsable environnement RFF

Intervenants

Gwenc'hlan LE GAL, directeur de l'information économique et prospective, CCI Bretagne
Jean-Marc BIRRER, chargé de mission grands dossiers, Comité régional du tourisme Bretagne

(Début de la réunion à 19 h 00)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Lucien JAFFRE, maire adjoint de Vannes, pour un mot d'accueil.

Lucien JAFFRE rappelle que le Morbihan retire du tourisme une part importante de son activité économique, si bien que les travaux relatifs à la LGV Le Mans-Rennes et au projet LNOBPL revêtent beaucoup d'importance pour le territoire. Lucien JAFFRE remercie les participants pour leur présence et souhaite à tous un bon débat public.

Présentation du débat public

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP, présente les modalités du débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet. *Ces modalités sont détaillées dans le verbatim.*

Présentation du projet et des scénarios

Stéphane LEPRINCE, Arnaud GODART et Benoît FORMSTECHEr rappellent les contextes ferroviaires, politiques et économiques dans lesquels s'inscrit le projet LNOBPL. Ils présentent les enjeux du projet ainsi que les trois scénarios proposés. *Les enjeux du projet et les trois scénarios sont détaillés dans le verbatim.*

Questions

Pierre LE BODO (président de Vannes Agglomération) revient sur le scénario vert et demande si ce dernier tient compte de la topographie et du futur parc naturel régional (PNR). Il demande quelles seront les conséquences des travaux sur les lignes existantes (scénario mauve) vis-à-vis du trafic ferroviaire. Pierre LE BODO remarque ensuite que la liaison de la Bretagne avec l'Est de la France est peu évoquée.

Virginie FIORIO, responsable environnement RFF, déclare que le scénario vert tient compte de la topographie et du futur PNR. Elle explique que RFF réalise un diagnostic des enjeux environnementaux existants (PNR, schémas régionaux de cohérence écologique, corridors territoires), mais précise qu'à ce stade, les études sont très en amont.

S'agissant de l'impact du scénario mauve sur l'exploitation du réseau actuel, Cédric LEVREL rappelle que ce scénario est composé de plusieurs phases : la création de petites sections de lignes nouvelles, qui verra peu d'impact sur le réseau existant et les rectifications de tracé, qui auront des impacts sur l'exploitation du réseau.

Concernant les liaisons de la Bretagne vers l'Est, Benoît FORMSTECHEr rappelle qu'avec la LGV Bretagne – Pays de la Loire, les gares de Rennes et de Nantes constitueront les portes d'entrée de tout le territoire. Les correspondances vers l'Est seront plutôt orientées vers Rennes. Il ajoute que le projet LNOBPL permettra de meilleures connexions, ce qui optimisera les gains de temps sur l'ensemble de la chaîne de parcours pour aller vers l'Est.

Jean BONNET revient sur les enjeux écologiques et s'interroge sur la nécessité de réaliser de grands travaux de lignes nouvelles. Il demande si l'amélioration des technologies ne permettrait pas de développer le cadencement des rames. Jean BONNET observe ensuite que les surfaces impactées par les travaux de la ligne Le Mans – Rennes sont extrêmement importantes.

Arnaud GODART rappelle qu'à l'horizon 2030 – 2040, en tenant compte des travaux à échéance de 2017, il ne sera pas possible de satisfaire à l'ensemble de la demande sans le projet LNOBPL. Arnaud GODART insiste également sur le fait que ces travaux reposent sur le réseau existant.

Benoît FORMSTECHEr, de son côté, explique que dans sa configuration actuelle, le réseau accueille des TGV, des trains de fret, des trains péri-urbains, sur les mêmes sillons. Il est donc nécessaire de gérer cette mixité de circulation en passant d'une double voie à une quatre voies. La deuxième solution est de rajouter une section de ligne nouvelle pour les trains rapides.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Alain B revient sur le coût du projet, de plusieurs milliards d'euros, qu'il met en perspective des 10 minutes gagnées et des dettes (de 37 milliards d'euros) de RFF et de la SNCF. Dans un contexte de fort endettement, Alain B se demande si la France a les moyens de faire ces investissements. Il se demande également en combien de temps RFF rentabilisera ces nouveaux équipements et quelles seront les retombées réelles pour le tourisme.

Arnaud GODART explique dans un premier temps que ce projet ne permet pas uniquement de gagner 10 minutes de temps de trajet, mais permettra également des gains de capacité. Il indique ensuite RFF et la SNCF travaillent conjointement à la réduction de leur endettement.

Benoît FORMSTECHEP précise qu'il y a deux façons de rentabiliser le projet : à travers l'utilisateur et à travers les péages payés par SNCF à RFF. À cela s'ajoute une part de subventions publiques, financées par les contribuables via les collectivités. La ligne Le Mans-Rennes, qui représente un coût total de 3,4 milliards d'euros, est financée à hauteur de 1,4 milliard par RFF, 1 milliard par l'État et 1 milliard pour les collectivités.

Stéphane LEPRINCE ajoute que la loi portant la réforme ferroviaire va permettre de contrôler la trajectoire économique et les investissements dans le ferroviaire, via l'Autorité de Régulation du Ferroviaire (ARAF). L'objectif est de limiter la dette. Il remarque ensuite que les futurs investissements dans le ferroviaire s'inscriront davantage dans la politique nationale.

Jean-François DRAIN estime que cet investissement est nécessaire, notamment en perspective des enjeux de réduction des impacts en CO2. Il s'interroge ensuite sur la proportion du tourisme dans les lignes nouvelles, puis questionne le maître d'ouvrage sur les raisons de l'intégration de Notre Dame des Landes au projet et le financement supplémentaire que cela représente.

Alain B observe que le train n'est pas un moyen de transport écologique du fait des emprises foncières mobilisées et des barrières dans les biotopes. Il dit également attendre le bilan carbone des travaux et matériaux (acier, béton, remblais) utilisés. Revenant sur le financement du projet, Alain B demande si la dette nationale aura suffisamment baissé dans les 10 ans à venir pour permettre de financer les nouvelles lignes.

Benoît FORMSTECHEP explique qu'en améliorant l'accessibilité, l'utilisation du train pour les courts séjours sera accrue, comme cela a été observé à travers la LGV Lyon-Marseille. S'agissant des problématiques de financement public, il indique que RFF procède à des études de rentabilité socio-économique, qui permettent de mesurer l'intérêt de l'aménagement pour la collectivité. En fonction des différents scénarios, les taux de rentabilité s'échelonnent de 2 % à 4 %, tandis que la VAN (création de valeur du projet en termes socio-économique par rapport aux coûts), qui participe à la création de richesses du territoire, est variable.

Roland LE SAUCE (vice-président du Conseil de développement du pays d'Auray) remarque que le périmètre de l'étude exclut l'axe ferroviaire Saint-Brieuc – Auray alors que des emprises foncières y sont disponibles. Il observe ensuite que la seule l'option présentée par le maître d'ouvrage est celle de la ligne nouvelle, qui ne tient pas compte de l'évolution technologique (trains, signalisation). Roland LE SAUCE demande ensuite si tous les scénarios intègrent l'aéroport de Notre Dame des Landes. Enfin, il demande où sera puisée l'énergie nécessaire au fonctionnement des nouveaux trains.

Arnaud GODART rappelle que les travaux ferroviaires ne se résument pas à LNOBPL, mais concernent l'ensemble des lignes du territoire. Des réflexions doivent être menées sur les lignes d'irrigation du territoire. Concernant les infrastructures, Arnaud GODART explique que RFF travaille à l'amélioration de la signalisation et de la fluidité du trafic. Concernant la desserte de l'aéroport du Grand Ouest, il indique qu'une expertise indépendante va être menée sur une liaison Rennes-Nantes sans l'aéroport. Sur l'aspect énergétique, Arnaud GODART explique que le sujet n'a pas encore été étudié. Des travaux sont menés sur l'amélioration de sous-stations en Bretagne, à échéance de 2017. Des réflexions comparables seront menées à échéance 2030.

Olivier GUERIN demande si des matériels ont été étudiés pour améliorer les liaisons.

Benoît FORMSTECHEP indique que des études ont été faites sur l'exploitation de matériel pendulaire. La solution a été abandonnée à la fin des années 2000 au profit d'autres aménagements, car elle impliquait la suppression de passages à niveau.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Benoît CARTEAU (chambre d'agriculture du Morbihan) demande si le maître d'ouvrage peut donner un état des lieux de la capacité, par tronçons de lignes, et indiquer le taux de saturation. Il demande ensuite combien d'hectares de foncier seront consommés par km de lignes nouvelles. Il souhaite ensuite savoir si le projet concerne aussi le fret.

Benoît FORMSTECHEX explique que les points les plus occupés, en termes de capacité, seront les gares principales (Rennes et Nantes). Des aménagements de capacité seront réalisés dès 2017. Pour les tronçons, le nombre maximum de trains en heure de pointe sera compris entre 5 et 7, ce qui répondra aux besoins de 2017. Benoît FORMSTECHEX ajoute que les aménagements de lignes nouvelles ne bénéficieront qu'au transport de voyageurs et non au fret, mais ils auront un effet mécanique sur les lignes classiques, ce qui libérera de la capacité pour le fret.

S'agissant des emprises, Virginie FIORIO indique que le maître d'ouvrage l'évalue à 10 hectares par km de lignes nouvelles.

Avis

Alain B estime que le projet LNOBPL doit attendre le retour de la croissance économique et le désendettement de RFF.

Bernard RENO (Europe Écologie Les Verts, Pays de Vannes) estime que ce débat est contestable, dans le sens où les seuls arguments du maître d'ouvrage sont la vitesse et le temps gagné, dans un contexte où le TGV perd des parts de marché au profit de solutions de co-voiturage. Pour Bernard RENO, le gain de 10 minutes est dérisoire par rapport au coût du projet. À son sens, le seul aménagement intéressant qui doit être réalisé en Bretagne est le doublement de la voie entre Brest et Quimper, car en l'état actuel des choses, Brest est coupée de toute liaison avec le sud-ouest. Bernard RENO s'étonne également du cadencement à 7 trains par heure, qu'il estime faible en perspective de ce qui se fait dans d'autres pays, comme la Suisse. Il ajoute qu'un bon aménagement entre Rennes et Quimper consisterait à assurer une navette ferroviaire entre Questembert et Auray.

Olivier GUERIN rappelle que le débat public permet justement de faire entendre tous les avis favorables et défavorables au projet. Dans ces conditions, il lui semble qu'en soi, le débat public n'est pas contestable.

Pierre LE BODO (président de Vannes Agglomération) dit être globalement favorable au train, qu'il considère comme un transport d'avenir. Il lui semble que les lignes ferroviaires, vieillissantes, devront bientôt être remplacées pour gagner en capacité. Pierre LE BODO annonce qu'il est favorable au scénario bleu. Au demeurant, il témoigne de son scepticisme vis-à-vis des délais du projet, considérant que ni l'État ni les collectivités, dont les dotations sont réduites, ne seront en mesure de porter ce projet. En qualité d'élus, Pierre LE BODO déclare que ce projet permettra d'irriguer le territoire, mais craint que les métropoles de Rennes et de Nantes ne fassent barrage à l'aménagement de l'Ouest.

Éric LORRE affirme que la mobilité est essentielle, notamment pour la Bretagne, qui est une région excentrée. Il lui semble cependant que la richesse créée par le projet pour chaque territoire est insuffisamment mise en avant (typologie des passagers, échanges). Éric LORRE se demande ensuite s'il est possible d'imaginer des infrastructures linéaires durables.

Intervention de M. Gwenc'hlan LE GAL, directeur de l'information économique et prospective, CCI Bretagne

Gwenc'hlan LE GAL explique que le tourisme représente 8 % du PIB de Bretagne. Environ 15 000 entreprises et 50 000 salariés dépendent de ce secteur. Le mode de transport utilisé par les touristes pour gagner la Bretagne est la voiture, à 80 %, et la majorité des touristes proviennent du quart nord-ouest de la France. L'enjeu de la LNOBPL pour la Bretagne est de conserver une clientèle touristique importante, très localisée, en repensant son accès au territoire. Gwenc'hlan LE GAL note qu'à l'horizon 2030, plusieurs facteurs devront être pris en compte : le vieillissement de la population, les nouvelles pratiques de tourisme (mobilité, éco-tourisme), l'internationalisation de la clientèle. Face à la désindustrialisation, les acteurs économiques fondent de nombreux espoirs sur ce secteur d'activité. En revanche, Gwenc'hlan LE GAL indique que le projet LNOBPL porte sur infrastructure ferroviaire qui contribuera à l'essor du tourisme, mais qui n'est pas suffisante en soi. Les acteurs privés et publics doivent en effet se coordonner pour travailler

à une meilleure mobilité, proposer des offres adaptées aux tendances de courts séjours, considérer le budget transport des touristes, lisser l'effet de saisonnalité du secteur et à accroître les revenus générés par le tourisme.

Intervention de M. Jean-Marc BIRRER, chargé de mission grands dossiers, comité régional du tourisme Bretagne

Jean-Marc BIRRER débute son propos en évoquant le doublement de la population des touristes dans les 30 ans à venir, en Bretagne. Cette situation pose question en matière d'acheminement et de modes de transport. Il rappelle également que l'un des objectifs de la région est de décarbonner les déplacements et de trouver d'autres modes de consommation, en tenant compte de l'évolution des comportements. À ces questions s'ajoute la mobilité touristique à l'intérieur même de la Bretagne, et la forte saisonnalité (41 millions de nuitées ont lieu entre le 13 juillet et le 23 août). Jean-Marc BIRRER note également que les touristes sont présents, mais dépensent globalement peu, ce qui concourt à un développement plus important de l'accueil du secteur non marchand. Il note également un taux de fidélisation important, mais en décroissance. Pour Jean-Marc BIRRER, le projet LNOBPL permettra de diversifier des clientèles sur des marchés nouveaux (tourisme d'affaires), de développer d'une offre de produits touristiques urbains, de développer la consommation des courts séjours, de faciliter et de renforcer l'accessibilité des marchés. Cependant, la réussite de ce projet est assortie de conditions, notamment en matière de cadencement et de politique tarifaire. Jean-Marc BIRRER estime que le projet ne doit pas être mesuré à l'aune du seul gain de temps. Des réflexions doivent être engagées sur les aménagements conjoints ainsi que sur les services associés en matière de déplacement (intermodalité, hub de service plutôt que gares) avec les prestataires du tourisme (15 000 entreprises). Il lui semble également important de renforcer le tourisme avec le secteur nantais, qui bénéficie d'une notoriété européenne. Jean-Marc BIRRER explique ensuite que cette nouvelle accessibilité pourrait également accentuer certaines problématiques de surfréquentation. Jean-Marc BIRRER remarque également qu'en termes d'aménagement du territoire, les dispositifs de mobilité touristique des habitants ne sont pas pris en compte, notamment en Bretagne centrale. À ces problématiques s'ajoutent celles du développement durable et de la mixité sociale (liée au foncier). Enfin, cette nouvelle accessibilité risque de renforcer le secteur bi-résidentiel, déjà très développé.

Question et avis (suite)

Christian PELTIER (CGT Auray) ne comprend pas qu'une ligne Saint-Brieuc-Vannes soit à l'étude alors qu'il existe une ligne de Saint-Brieuc à Quiberon. Il demande pourquoi cette ligne n'a pas été intégrée dans les différents scénarios. Christian PELTIER déclare ensuite que ce projet répond à la métropolisation de la France au détriment des dessertes de proximité. Il rappelle que la Bretagne, dont la population est vieillissante, a besoin des transports de proximité.

Arnaud GODART indique que le projet présenté ne saurait résumer à lui seul les différentes actions engagées en Bretagne et en Pays de la Loire par RFF, dont l'objectif premier est de renforcer les trains du quotidien. Des travaux sont donc réalisés sur les lignes de maillage. Arnaud GODART cite par exemple Plouaret-Lannion, puis assure que RFF et ses partenaires ont d'autres projets opérationnels pour 2015 et 2020.

Benoît DESMAZIERES revient sur les gains de temps présentés, qui ont été établis sur la base des équipements les plus rapides. Il demande si les gains de temps basé sur des matériels moins performants sont connus.

Benoît FORMSTECHEX explique que les gains de temps ont surtout été établis pour les trains les plus rapides (TGV, TER). Les liaisons locales ont vocation à rester sur les lignes actuelles et bénéficieront surtout d'un effet de gain de capacité, avec une fréquence accrue, voire doublée à long terme.

Maurice JEANNEAU (délégué de l'Association Logistique pour le Transport de l'Ouest – ALTRO, Pays de la Loire) présente son association, qui soutient ce projet et soutient le rattachement ferroviaire de la façade atlantique à la région Rhône Alpes puis à l'Europe Centrale. Maurice JEANNEAU observe que la Commission européenne vient de développer 26 milliards d'euros à échéance de 2020 pour le réseau ferroviaire européen, qui comprend plusieurs axes : l'axe Europe du Nord-Paris-Bordeaux-Valladolid-Lisbonne ; l'axe Rhin Rhône, qui descend vers Barcelone et vers l'Italie. Maurice JEANNEAU observe qu'entre ces deux axes, le ferroviaire Européen est délaissé. Il lui semble donc urgent de raccrocher

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

rapidement l'Ouest armoricain au seul axe transeuropéen présent en bordure de Bretagne, tout en évitant les embarras d'un passage par Paris.

Christian PELTIER (CGT Auray) est favorable à une réflexion à horizon de 2030, mais ne souhaite pas que cette réflexion s'inscrive dans le cadre d'une métropolisation. Il rappelle que la Bretagne centre est touchée par la crise et confrontée au vieillissement de sa population. Dans ces conditions, le transport de proximité doit être privilégié. Pour Christian PELTIER, ce projet ne doit pas oublier les axes nord-sud. Il doit profiter à l'ensemble des Bretons et faciliter le développement du tourisme intra-régional. Christian PELTIER ajoute que le projet LNOBPL ne doit pas concourir à la diminution du nombre de dessertes du territoire, qui se serait une conséquence possible de la prochaine réforme ferroviaire et de la mise en concurrence des transports par les régions.

Emmanuelle MORET (usagère du train) témoigne de sa satisfaction de voir les temps de trajets se réduire pour les usagers qui utilisent le train à des fins professionnelles. Elle observe en revanche que les tarifs sont prohibitifs pour les vacanciers, qui privilégient naturellement la voiture. Il lui semble que ce point doit être travaillé avec la SNCF pour permettre de constituer une offre tarifaire intéressante et couplée à des services de location de voiture.

Arnaud GODART assure que l'intermodalité est une préoccupation majeure de RFF. Il rappelle que des projets sont en cours sur les pôles d'échange multimodaux. De façon plus générale, Arnaud GODART rappelle que l'irrigation en matière de transport doit être portée par l'ensemble des acteurs du territoire.

(Clôture de la réunion à 21h 40)