

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE, THEME « FRET
FERROVIAIRE »****Morlaix, le 5 novembre 2014, 19 h à 22 h****En tribune****Commission particulière du débat public :**Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*Michel MORIN, *membre***Maîtrise d'ouvrage :**Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne (RFF)*Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*Cédric LEVREL, *chargé des études techniques LNOBPL Bretagne (RFF)*Michel SERGE, *directeur de projet LGV (RFF)*Marie CHIMOL, *en charge des analyses socio-économiques (RFF)***Intervenants :**Gwenc'hlan LE GAL, *directeur de l'information économique et de la prospective, CCI Bretagne*Marcel CEVAËR, *gérant de la société de transports TWL*

(Début de la réunion à 19h00)

Marie-Françoise SÉVRAIN, membre de la CPDP

Bonsoir. Je vous propose de débiter la réunion, même si quelques personnes vont encore venir.

Tout d'abord, je suis chargée d'excuser Monsieur Olivier GUÉRIN, le président de la commission particulière, qui est retenu à Paris pour une autre réunion et qui est dans l'impossibilité d'être présent ce soir : il est vraiment désolé de ne pouvoir être présent.

C'est la neuvième réunion. On est passés à un peu plus de la moitié du débat, on entame cette neuvième réunion ce soir, qui sera animée par Michel MORIN. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je vais proposer à Monsieur FICHET de nous accueillir, en tant que président de Morlaix Communauté. Je vous laisse dire un mot d'accueil.

Jean-Luc FICHET, Président de Morlaix Communauté

Merci, Madame. Bonsoir à vous tous. Bienvenue dans les locaux de Langolvas pour ce débat public concernant quelque chose que l'on attend depuis 20 ans. Le fait que nous ayons aujourd'hui ce débat public montre que les choses s'accélèrent sans doute, et c'est une bonne chose. C'est vrai que notre territoire de Morlaix Communauté est un territoire qui est actuellement en plein développement économique, mais on sait que le développement économique ne tient pas simplement à la qualité des hommes et des femmes dirigeants d'entreprise, des salariés qui composent ces entreprises et de la nature du produit, mais aussi en partie à l'accessibilité. Et un territoire comme le Finistère a la chance d'avoir une accessibilité par la mer, une accessibilité par la route, une accessibilité par l'air et une accessibilité par le rail. Mais, une fois qu'on a tous ces moyens d'accès qui sont aujourd'hui assez performants sur le plan des équipements, encore qu'il y ait des améliorations à faire, il nous manque un point important et vital aujourd'hui : c'est la question du temps. On voit bien que le temps va être déterminant dans les années à venir pour pouvoir accueillir de nouvelles entreprises et développer notre économie, pas simplement notre économie d'ailleurs, mais pour avoir aussi une vie touristique, une vie sociale, environnementale, tous ces aspects qui ne sont pas à négliger.

Ce soir, c'est donc le débat public pour ce qui concerne la question du rail, et particulièrement la question du fret. Je voudrais simplement vous rappeler que Morlaix Communauté est très en pointe sur cette question, puisque nous avons aujourd'hui lancé toute la restructuration de la gare de Morlaix avec la création du PEM et nous avons surtout Rail-Route qui est en place. C'est là aussi une histoire assez ancienne, parce que les premiers investissements ont été faits il y a une trentaine d'années, et qui a aujourd'hui repris vigueur : le PEM a été mis en activité il y a maintenant moins d'un an, il a dû s'arrêter pour des raisons qu'on évoquera sans doute au courant de la soirée et a repris de l'activité tout récemment, de façon à pouvoir transporter par le rail tout ce qui concerne nos productions locales et aussi amener tout ce qui nous intéresse comme matières premières et produits de consommation.

Ce sujet est donc extrêmement sensible et extrêmement important pour nous. Je souhaite donc bien évidemment que tout le monde puisse ce soir s'exprimer le mieux possible de façon à ce qu'on avance sur ce dossier et que, très vite, on ramène Brest, en passant par Morlaix, à 3 heures de Paris.

Bonne soirée à tous.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Monsieur le Président.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, quelques mots pour vous présenter le débat public, d'abord son cadre réglementaire : deux textes, et même trois, la convention d'Aarhus, la Charte de l'environnement qui est dans la constitution, notamment son article 7, et le Code de l'environnement qui stipule notamment les missions de la Commission nationale du débat public.

Les principes du débat portent sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet. Il se déroule en amont de la décision du maître d'ouvrage. Rien n'est décidé : il y a un projet et c'est sur ce projet que les citoyens sont appelés à débattre ; après quoi, des décisions seront prises. Mais, pour l'instant, aucune décision n'est prise.

C'est la Commission nationale du débat public qui chapeaute l'ensemble des débats et qui, pour chaque projet, désigne une commission particulière. Cette commission particulière est indépendante, puisqu'elle n'a pas de lien avec le maître d'ouvrage ni avec quelque partie prenante du projet, et elle est neutre : elle organise le débat, mais ne prend pas position sur le projet. Voici sa composition : elle est présidée par Olivier GUÉRIN et dispose de sept membres ainsi que d'un secrétariat général. La commission particulière doit donc animer le débat pour permettre au public, d'une part d'être pleinement informé sur le sujet, d'autre part d'émettre des avis, des critiques, des suggestions, des propositions, selon trois principes :

- la transparence : tout doit être sur la place publique ;
- l'équivalence : chacun est situé au même niveau, quel que soit son statut social ou institutionnel ;
- et, enfin, l'argumentation : tout avis, toute proposition, doit être argumenté.

Le débat concernant LNOBPL se déroule sur 4 mois, jusqu'au 3 janvier prochain, avec 16 réunions publiques et un site internet, que vous avez ici et qui met à votre disposition l'ensemble des documents, notamment le dossier du maître d'ouvrage, mais aussi toutes les études qui ont été réalisées en amont, un système de questions-réponses (des questions que vous posez avec des réponses du maître d'ouvrage), des espaces de discussion, des points de vue, et notamment les cahiers d'acteur (nous en avons déjà reçu un certain nombre, dont vous pouvez disposer à l'entrée de cette salle). Enfin, certaines réunions (pas celle-ci) sont retransmises en direct sur internet.

La Commission a souhaité également impliquer des étudiants dans le débat, dont des jeunes, la force montante de notre société. Elle a donc pris contact avec trois universités (Rennes, Nantes et Brest) et un certain nombre de groupes d'étudiants travaillent sur le débat, y participent et sont en train de monter un certain nombre d'actions spécifiques.

Le maître d'ouvrage est Réseau ferré de France (RFF), propriétaire et gestionnaire du réseau national, qui sera prochainement dans une autre structure et s'appellera SNCF-Réseau. Réseau ferré de France a donc rédigé le dossier du maître d'ouvrage, et c'est lui qui va vous présenter le projet et répondre aux questions.

Le débat se termine le 3 janvier. Dans les 2 mois, la commission particulière établit le compte rendu du débat et la commission nationale en tire un bilan. Après quoi, le maître d'ouvrage dispose d'un délai de 3 mois pour publier sa décision quant à la poursuite ou non du projet et, quand je dis « poursuite », ça peut être avec un certain nombre d'amodiations bien entendu.

La réunion d'aujourd'hui est une réunion thématique, comme nous disons. Elle se déroulera en deux phases :

- La première phase, pendant à peu près la moitié, sera une présentation générale du projet puis un échange avec la salle selon un système de questions et de réponses de RFF, ou d'avis.
- La deuxième phase de la réunion est la phase thématique : elle porte sur le fret ferroviaire. Nous aurons là encore une présentation rapide de RFF et deux interventions, celle de Monsieur LE GAL, Direction de l'information économique et de la prospective à la CCI Bretagne, et celle de Monsieur CÉVAËR, gérant de la société de transport TWL, qui travaille effectivement sur le transport combiné. Après ces différentes interventions, il y aura un échange avec la salle.

Comment participer au débat ? Lorsque la parole sera à la salle, là encore, il y aura deux phases : d'abord une phase de questions, questions orales et questions écrites. S'il s'agit de questions écrites, vous avez dû recevoir un formulaire, que vous pouvez remettre à l'hôtesse. S'il s'agit d'une question orale, je vous demande de respecter le temps de 1 minute – il s'agit bien de questions –, d'une part de vous présenter, ce qui est important parce qu'il y a un verbatim des réunions et il faut que l'on puisse savoir qui a parlé, sinon le verbatim n'est pas possible. Je vous demande donc de vous présenter, bien sûr de ne pas dépasser le temps de parole (1 minute pour poser une question laisse le temps), de façon à ce que chacun puisse s'exprimer dans les mêmes conditions. Ça, c'est le temps des questions.

Après, il y a le temps des avis. Là, il s'agit d'exposer un avis et le délai imparti est de 3 minutes. Là encore, je vous demande de vous présenter et de respecter le temps de parole. Excusez-nous, mais nous sommes obligés de mettre un

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

peu des limites de façon à ce que le principe d'équivalence dont j'ai parlé tout à l'heure soit respecté et que chacun s'exprime dans les mêmes conditions.

Sinon, j'ai quelques chiffres en ce qui concerne le débat sur internet. Nous avons 7 600 visiteurs uniques, 35 avis et commentaires, 77 questions qui ont été posées, dont la moitié ont eu des réponses, 9 points de vue, contributions et cahiers d'acteur, ainsi que des avis sur Facebook et sur Twitter, puisque vous pouvez aussi vous exprimer par ce biais.

Les prochaines réunions publiques auront lieu le 12 novembre à Pontivy, le 18 novembre à Redon sur le thème de l'environnement et le 19 novembre à Saint-Nazaire de nouveau sur le thème du fret ferroviaire dans ce grand port maritime.

Voilà, Mesdames et Messieurs, pour cette introduction. Je donne maintenant la parole à Réseau ferré de France, à Monsieur LEPRINCE d'abord, Directeur régional de RFF, et ensuite à ses collaborateurs, qui vont vous présenter le projet.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Monsieur le Président, bonsoir. Monsieur le Président de Morlaix Communauté, bonjour.

Avant de passer la parole à Arnaud et Cédric pour vous présenter le projet, 2030 peut paraître un peu loin pour tout projet : c'est donc un exercice qui n'est collectivement pas très facile. 2030, c'est pour nous assez court et, vous le savez, pour réaliser les travaux entre Le Mans et Rennes, c'est ce qu'il s'est passé au début des années 1990. On a donc besoin de cette phase d'échanges pour construire, parce que, à cette phase-là, le projet n'est absolument pas défini. On a une grande habitude, à Réseau ferré de France, des débats publics : c'est une phase de concertation importante qui, si le projet est amené à se poursuivre, se poursuivra de façon continue, parce que ça fait partie aussi du mode de construction de nos projets. Jusqu'à l'enquête publique, on a un processus de concertation continue qui fait qu'on essaye de pouvoir entendre en permanence. Au-delà des 4 mois de débat, si le projet se poursuit, on reviendra vers vous pour travailler et construire dans les meilleures conditions ce projet.

D'ici 2030, évidemment il se passe beaucoup de choses sur le réseau, il se passe beaucoup de choses en Bretagne en ce qui concerne le ferroviaire. Un des premiers éléments est la mise en service de la LGV entre Le Mans et Rennes en mai 2017, qui est en cours de construction. Cette année, ça a été d'ailleurs la plus grosse année d'investissement avec 700 000 millions d'euros d'investissements réalisés par le concessionnaire ferré. Cette ligne sera un gain important pour le territoire puisqu'on gagnera 37 minutes entre Le Mans et Rennes et, jusqu'à la pointe bretonne, à peu près trois quarts d'heure. Un grand pas sera donc franchi pour l'accessibilité du territoire en 2017, mais d'autres améliorations sont nécessaires sur le réseau. Beaucoup de choses ont été faites dans le passé sur le réseau existant, sur le réseau structurant, sur les lignes Rennes – Brest et Rennes – Quimper en particulier avec des gains de performance importants. Des choses restent à faire, dans le Finistère en particulier, par exemple entre Rennes et Quimper, et on dispose, au-delà des investissements propres de RFF, des contrats de projet État-Région. Ce projet était dans le précédent contrat, il le sera dans le prochain et on réalisera donc des travaux d'amélioration sur le réseau existant.

Les transports de quotidien sont évidemment notre priorité et de nombreux travaux sont en cours, avec des gros travaux sur ce qu'on appelle le réseau structurant, en particulier par exemple en ce moment entre Rennes et Redon avec une très grosse opération de renouvellement de voies : toutes les nuits pendant 7 mois pour 145 millions d'euros et 140 kilomètres de voies renouvelées. Ce qui fait que, pour l'arrivée de la LGV Le Mans – Rennes en 2017, 85 % du réseau structurant aura moins de 15 ans d'âge, donc pour nous, ferroviaires, c'est un réseau quasi neuf.

Les lignes régionales sont aussi importantes. Vous savez que, pas très loin d'ici, la ligne Plouaret – Lannion est en cours de travaux. Évidemment, il y a encore beaucoup de choses à faire et on fera encore beaucoup de choses avec les partenaires, parce que le ferroviaire n'est pas une activité autofinancée et n'a pas de rentabilité économique intrinsèque, c'est un système de transport largement subventionné. Il y a donc encore beaucoup de choses à faire sur le réseau d'ici 2030.

Arnaud et Cédric vont vous l'expliquer, le territoire évolue et, au-delà des aménagements sur ce qu'on peut faire avec notre outil, notre patrimoine, qu'on pousse au maximum, ce patrimoine peut parfois avoir des limites et, avec les évolutions démographiques, les attentes, il faut qu'on puisse trouver d'autres solutions, comme ça a été le cas entre

Le Mans et Rennes. Ce débat a donc vocation à exposer les enjeux et les objectifs qui ont été fixés par les partenaires et à présenter les solutions qu'on met à débat. Il y en a bien d'autres. On espère que vous pourrez aussi être contributeurs, parce que tout ne sera pas dit dans notre présentation. Je vous souhaite un bon débat et on compte vraiment sur votre participation active. Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Bonjour à tous. Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet LNOBPL (liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire). Je suis accompagné de Benoît FORSTEMCHER, qui est absent, donc par Cédric LEVREL aujourd'hui, qui est responsable des études techniques. Je souhaite vraiment insister, comme cela a été fait précédemment, sur le fait que le projet est aujourd'hui bien en amont, rien n'est figé et nous attendons donc beaucoup de ce débat public pour l'améliorer encore.

Avant de vous présenter les caractéristiques du projet, il est important de vous en préciser le contexte et les objectifs. Sur les éléments de contexte et les caractéristiques, il s'agit bien sûr des axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Quimper et Nantes – Rennes, qui font l'objet de nos attentions, en nous appuyant sur le réseau existant. Stéphane LEPRINCE l'a dit, le réseau existant a fait l'objet de grosses opérations de renouvellement et de modernisation depuis de nombreuses années, et en ce moment même. Nous nous inscrivons donc en complément de ce réseau existant. Rennes – Brest Rennes – Quimper constitue une grosse opération en voie d'achèvement en ce moment même. Nous pouvons aussi évoquer les pôles d'échanges multimodaux, et à Morlaix évidemment. Nous nous inscrivons aussi en complémentarité des autres modes de transport ; les pôles d'échanges multimodaux en sont des exemples, avec d'autres projets d'infrastructure projetés dans les prochaines années et notre projet LNOBPL s'inscrit en complémentarité, en intermodalité avec ces projets. LNOBPL est également un complément dans le temps du projet de ligne grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire sur Le Mans – Rennes, qui est ici figuré en bleu pointillé, dont la mise en service est prévue en 2017. Nous nous situons donc à l'ouest de Nantes et de Rennes pour ce projet LNOBPL en complémentarité.

Le projet adresse quatre niveaux de déplacement. Il s'agit des déplacements vers Paris, vers l'Europe, mais aussi et surtout les déplacements internes au territoire. Nous sommes ce soir à Morlaix. Les liaisons Morlaix – Rennes et Morlaix – Nantes par exemple seront améliorées grâce au projet et, de fait, également vers les autres régions limitrophes. Le quatrième niveau de déplacement concerne les déplacements plus locaux, et on peut citer notamment les enjeux périurbains autour de Nantes et autour de Rennes.

Ce projet, nous l'avons dit, est à l'horizon 2030, ce qui peut paraître lointain, mais il ne l'est pas vraiment au niveau ferroviaire parce que nous n'en sommes qu'au tout début des études, comme cela a été dit et, pour nous, 2030, c'est demain. Cela nous laisse évidemment aujourd'hui la possibilité d'améliorer ce projet tout au long de cette concertation.

Pourquoi ce projet ? Revenons sur les objectifs et les enjeux du territoire. Les enjeux du territoire peuvent être résumés de trois façons. En Bretagne et Pays de la Loire, l'enjeu démographique est important, le développement est deux fois plus fort que les autres territoires métropolitains d'ici 2040. Nous avons aussi un enjeu particulier de maintien de l'activité économique, dans un contexte où ce territoire se situe de façon relativement excentrée à l'échelle européenne. Enfin, un troisième enjeu est la cohésion territoriale, améliorer la coopération entre les villes, les métropoles, du territoire. Ceci aura une implication mécanique en termes de transport : il y aura nécessairement plus de transports, plus de besoins de déplacements en 2030-2040, ceci, bien sûr, dans le ferroviaire, notamment, au niveau du fret, au niveau des voyageurs.

Ceci renvoie à une exigence de deux ordres. Monsieur le Président a cité les temps de parcours, mais il y a également une exigence au niveau de la capacité. Je me permets d'insister parce que nous verrons que, sur ces deux critères, le projet LNOBPL peut être caractérisé. Les capacités constituent le nombre de trains possibles en heures de pointe par exemple, et la fréquence est en enjeu important. Or, nous savons aujourd'hui que le réseau, tel qu'il est en ce moment même, ne sera pas apte à répondre à ces enjeux à l'horizon 2030-2040.

C'est la raison pour laquelle les partenaires ont fixé sur ce projet cinq objectifs. Ces partenaires, citons-les : il s'agit de l'État, de deux régions (Bretagne et Pays de la Loire), des quatre départements bretons, du département de Loire-Atlantique, de trois métropoles (Rennes, Brest et Nantes) et, bien sûr, Réseau ferré de France. Ces partenaires se sont

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

réunis depuis 2010, à travers une cinquantaine de comités de pilotage et de comités techniques, pour définir les objectifs du projet que nous allons voir à présent.

Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne, mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Il s'agit de renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires, l'objectif d'améliorer les déplacements à l'intérieur des régions Bretagne et Pays de la Loire, comme nous l'avons vu précédemment. Il s'agit de rapprocher les capitales régionales de Nantes et Rennes, d'améliorer les fréquences et d'améliorer les temps de parcours. Il s'agit de desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour l'ensemble des utilisateurs des deux régions et de dégager des possibilités d'évolution à long terme, notamment en termes de capacité, de nombre de trains, ceci au profit du fret et des voyageurs.

Réseau ferré de France, sur la base de ces objectifs, a évalué le réseau et a essayé de voir dans quelle mesure le réseau était apte à répondre à ces objectifs. C'est sur cette base que les propositions ont été faites et vous sont aujourd'hui exposées pour améliorer ce réseau. Cédric va maintenant nous les exposer. Merci.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Bonsoir, Mesdames et Messieurs, je m'appelle Cédric LEVREL, je suis en charge des études techniques du projet LNOBPL.

Avant de vous présenter les scénarios du projet tels qu'ils sont envisagés, je vais rappeler les principes qui ont permis leur élaboration. Trois familles de scénario sont envisagées, construites en respectant les principes suivants :

- la réponse aux objectifs qui vous ont été précédemment exposés ;
- le fait de s'appuyer au maximum sur le réseau existant, le réseau qui a fait l'objet d'opérations de modernisation dont il faut savoir profiter au mieux, et la desserte des gares actuelles, sans envisager la création de nouvelles gares dans le cadre du projet ;
- l'optimisation des coûts, à savoir que des solutions communes entre différents axes sont de nature à optimiser les coûts, de même que le fait d'aménager des sections qui reçoivent le plus de trafic où un aménagement profite à plus de personnes ;
- dès ce stade amont des études, sont pris en compte les enjeux environnementaux du territoire, par un diagnostic et à travers des solutions qui vont vous être présentées ;
- enfin, vous préciser qu'à l'échéance 2030, à laquelle on projette aujourd'hui LNOBPL, le projet intéresse 18 millions de voyageurs annuels, dont 2 millions n'existeraient pas sans le projet.

Je vous présente ensuite les trois familles de scénarios :

– Le premier, le scénario mauve, aménage le réseau au plus proche de l'existant. Il s'agit d'envisager des solutions qui relèvent, à 220 km/h au maximum, de sélections de lignes existantes, principalement en réduisant des courbes trop prononcées, où les trains sont aujourd'hui obligés de ralentir et qui, si elles sont redressées, permettent aux trains de profiter au maximum de la vitesse permise : 220 km/h est la limite d'un réseau classique, c'est la raison pour laquelle c'est la vitesse maximale autorisée dans le cadre de ce scénario. Ce scénario aménage différents secteurs. Sur la carte, vous voyez ici un premier secteur sur la branche nord entre Rennes et Lamballe, un second non loin d'ici entre Plouaret et Morlaix, sur la branche sud entre Rennes et Redon, entre Lorient et Quimper et, enfin, sur la branche entre Redon et Nantes, l'aménagement du réseau au plus proche de l'existant, avec une antenne desservant l'aéroport du Grand Ouest. Le cumul de l'ensemble de ces aménagements concerne donc 250 km. Il faut savoir que le réseau considéré fait 570 km si on cumule l'ensemble des axes : c'est donc une petite moitié du réseau qui est réaménagée dans le cadre de ce scénario pour un montant de 4,2 milliards d'euros.

– Le second scénario est basé sur une autre solution, qui est la création de lignes nouvelles. On n'a donc plus la limite de 220 km/h, on peut envisager ici d'aller jusqu'à 320 km/h sur les solutions présentées. La première, qui apparaît ici entre Rennes et Lamballe, crée environ 60 km de lignes nouvelles. La seconde, entre Rennes et Nantes, profite aussi bien, dans la logique de mutualisation que j'exposais tout à l'heure, aux relations entre Rennes et Quimper et Rennes et Nantes, avec deux possibilités. Avec la première qui vous est présentée ici, Nord Vilaine, on passe à l'ouest de la Vilaine en se raccordant au nord de la Vilaine à proximité de Redon. La seconde alternative s'appelle Sud Vilaine. Vous voyez

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

que c'est soit un passage au nord de la Vilaine, soit un passage au sud de la Vilaine, pour deux scénarios, Nord Vilaine ou Sud Vilaine, qui présentent 165 ou 185 km de lignes nouvelles suivant l'option retenue, et de 3,1 à 3,65 milliards d'euros d'investissements.

– Le troisième scénario est basé sur la même logique de création de sections de lignes nouvelles. Il a une autre logique de mutualisation parce qu'il crée un tronçon commun à l'ouest en sortie de Rennes pour ensuite aller vers Saint-Brieuc au nord et Vannes au sud. Pour répondre à l'ensemble des objectifs, il prévoit le même type de ligne nouvelle entre Rennes et Nantes, soit Nord Vilaine, soit Sud Vilaine, comme tout à l'heure. Ces deux scénarios s'étalent entre 250 et 270 km de lignes nouvelles pour un montant entre 5 et 5,55 milliards d'euros.

Après vous avoir exposé les composants de ces scénarios, je vais vous indiquer leurs gains en matière de capacité, donc les deux leviers de performance de ces scénarios. Les gains en capacité s'expriment de manière assez technique sur ces schémas : à gauche, la situation en 2030 sans LNOBPL : les chiffres qui sont renseignés sont le nombre de sillons, c'est-à-dire le nombre de trains possibles par heure et par sens sur chacune des branches de l'étoile Rennes.

– Vous constatez que, en 2030, sans LNOBPL, sur la branche vers La Brohinière en direction de Lamballe, Morlaix et Brest, on peut faire passer 5 trains par heure et par sens. Le projet permet d'ajouter un train (le + 1 qui est noté à droite). Moyennant des aménagements complémentaires, on peut envisager de monter jusqu'à 3 trains complémentaires aux 5 actuellement possibles, sachant que ces trains sont utilisables, par heure et par sens, toute la journée : il y a donc un bénéfice au profit de potentiellement plusieurs dizaines de trains par jour.

– La logique est similaire sur Nantes, avec la branche entre Nantes et Redon, à gauche, qui présente, grâce au projet LNOBPL, un accroissement de 2 trains par heure et par sens en heures de pointe permis par les différents scénarios.

Sous le deuxième levier, qui est l'angle du gain de temps, vous avez ici une présentation des performances sur les principales relations. Sur Rennes – Brest et Rennes – Quimper, vous voyez les performances des trois scénarios. Le scénario mauve a gagné 10 minutes sur chacun de ses axes, le scénario bleu 11 minutes et le scénario vert, lui, permet des gains plus importants, à savoir de 15 minutes sur l'axe Rennes – Brest et de 23 minutes sur l'axe Rennes – Quimper. Concernant les relations entre Nantes et Quimper, donc les relations entre Nantes et la Bretagne Sud, les différents scénarios présentent des performances relativement équivalentes, entre 6 et 7 minutes suivant les scénarios. Enfin, sur l'axe Nantes – Rennes, des performances sont également assez contrastées : 7 minutes de gain pour le scénario mauve entre Nantes et Rennes et les scénarios vert et bleu, qui, comme vous avez pu le noter, présentent les mêmes performances, mais sur lesquels RFF propose une variable de vitesse – parce qu'on peut construire une ligne nouvelle à différents niveaux de performance – entre 20 et 29 minutes de gain sur le temps de parcours actuel qui, je vous rappelle, est de 1 h 14.

À ces scénarios de base, sont présentés des ajouts possibles, principalement axés sous l'angle du gain de temps. Vous les voyez apparaître ici. Sur la branche nord, un ajout au scénario de base qui contourne Lamballe, un deuxième ajout à l'ouest, entre Morlaix et Brest, une section de ligne nouvelle, au sud entre Quimper et Lorient et, enfin, un contournement de Redon. Ces ajouts s'ajoutent, comme leur nom l'indique, aux scénarios de base et présentent chacun un gain de temps de 5 minutes complémentaires pour un montant approximatif de 500 millions d'euros pour chacun des ajouts présentés.

Sous l'angle de l'amélioration des services possibles, vous avez ici une slide qui présente, à Morlaix, les améliorations des temps de parcours sur les principales relations. Vous voyez que, dans les scénarios, le temps vers Brest reste stable, parce qu'il n'y a pas d'aménagement entre Morlaix et Brest dans les scénarios de base ; sur les relations vers Rennes, vous voyez des gains qui s'étalent entre 10 et 15 minutes, c'est l'écart entre les scénarios mauve et vert, ce sont les mêmes gains sur les relations vers Paris. Les gains vers Vannes tiennent compte d'une part des améliorations vers Rennes, mais aussi des améliorations entre Rennes et Vannes, en prenant en compte une correspondance. Je n'entre pas dans le détail de chacune de ces lignes, mais vous voyez par exemple, sur ligne en dessous vers Nantes, un temps sans LNOBPL à 2 h 56 et un meilleur temps possible à 2 h 13 avec une correspondance à Rennes.

Sous l'angle de la capacité, le projet dans ces différents scénarios permet d'ajouter un train – c'est l'exposé que je vous faisais tout à l'heure sur l'étoile rennaise – sur la section Rennes – Lamballe par heure et par sens.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

En matière d'insertion locale, nous vous proposons ce soir une forme de zoom sur ce que représente le projet LNOBPL sur le secteur de Morlaix. Vous avez ici une carte entre Brest et Morlaix, sur laquelle vont apparaître graduellement les différents scénarios. Avant cela, je vous indique que ce qui est représenté ici à l'échelle du projet en termes de sensibilité sont des choses que vous connaissez sans doute mieux que moi : le parc régional naturel d'Armorique, au sud de la ligne existante le site des monts d'Arrée et un réseau hydrographique important. On peut notamment citer la rivière du Douron, sur laquelle je vais revenir, et la vallée de l'Elorn que longe la ligne existante en arrivant vers Brest. Le scénario mauve, qui apparaît ici en hachuré, aménage une section de ligne nouvelle au niveau de la rivière du Douron, à proximité du Ponthou et de Plouigneau, de manière simple : cet aménagement est proposé en longeant la RN12 qui actuellement coupe la vallée à cet endroit et permet un gain de temps de 3 minutes en supprimant le coude que vous voyez sur la carte. L'autre volet d'aménagement correspond aux ajouts possibles que j'ai présentés : une ligne nouvelle entre Morlaix et Landernau, soit au nord de la ligne existante, soit au sud de la ligne existante, soit l'un soit l'autre en complément au scénario de base.

Voilà pour mon exposé.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Cédric vous a présenté le plus rapidement possible les différents scénarios d'aménagement. Nous rappelons que les informations sont disponibles dans le dossier du maître d'œuvre que vous avez trouvé à l'entrée et, de manière plus détaillée, sur le site internet de la CPDP au niveau des études disponibles.

Il s'agit pour nous tout d'abord, à travers cette séance, de partager avec vous les objectifs du projet sur ces deux leviers que constituent notamment les gains de temps et les gains de capacité. Nous avons aussi besoin, grâce à votre participation, de recueillir votre avis sur l'opportunité du projet, voir dans quelle mesure les propositions qui sont faites aujourd'hui répondent bien aux objectifs notamment.

Enfin, il convient, bien sûr, d'enrichir le projet et à plusieurs niveaux. Nous avons vu que les vitesses ne sont pas du tout figées aujourd'hui : nous parlons d'une gamme de vitesse pouvant aller de 220 à 320 km/h. J'en profite pour dire que, à ce titre, il ne s'agit pas d'un projet de grande vitesse à proprement parler. Des ajouts possibles sont proposés, ce que Cédric a montré au niveau des gains de temps encore supplémentaires ; des gains de capacité encore possibles sont à évoquer aussi. Nous avons bien entendu, plus localement, des sujets d'insertion au niveau environnemental, agricole et foncier à évoquer avec vous. Nous précisons tout ceci à un niveau d'étude plus en amont, bien entendu.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Messieurs, pour cette présentation. Je donne maintenant la parole à la salle, comme je vous l'ai dit, dans un premier temps pour des questions au maître d'ouvrage. L'exposé a certainement été très clair, mais il peut quand même subsister des interrogations.

Daniel PIQUET, Bretagne vivante

Qu'entendez-vous par les manques de capacité, ou tout du moins les difficultés en termes de capacité, à l'horizon 2030 ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Les sujets de capacité sont sur des goulots d'étranglement autour de Nantes et de Rennes, qui sont dus notamment à la mixité des tracés entre des trains de fret, des trains de nature rapide, comme les TGV, ou des omnibus et TER, qui saturent la grille. Nous avons ici une illustration qui peut vous permettre d'illustrer ces propos et nous allons vous préciser les axes concernés qui concernent tout le périmètre de notre étude.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Vous est ici présenté, de manière simplifiée, le terme que j'utilisais tout à l'heure, celui de sillon, donc la capacité d'une ligne, tel que c'est écrit ici, à faire circuler un train sur un secteur donné. Vous allez à gauche, sur un créneau théorique de 7 à 8 heures, 7 trains circulant à la même vitesse qui occupent l'ensemble de la grille qu'évoquait Arnaud. Sur la partie droite de cette présentation, vous avez le même créneau avec un train rapide qui s'intercale au milieu de la grille. Vous voyez que la capacité est réduite de 7 à 5 trains sur cette section, ce qui explique que, lorsqu'on cherche à faire circuler

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

des trains avec des vitesses différentes ou des politiques d'arrêt différentes, on réduit sensiblement la capacité théorique d'un réseau, cette capacité théorique correspondant à des trains circulant à la même vitesse.

Comme l'exposait Arnaud, les principaux points de capacité sur le réseau sont les sorties de Rennes sur les axes concernés par le projet, entre Rennes et Lamballe et entre Rennes et Redon. On peut même préciser que les terminus des trains périurbains sont à La Brohinière entre Rennes et Lamballe et à Messac – Guipry entre Rennes et Redon. C'est donc vraiment sur ces sections en sortie de Rennes que se jouent les plus gros enjeux de capacité du réseau. Par symétrie, vous avez le même constat en sortie de Nantes, en particulier entre Nantes et Savenay sur l'axe Nantes – Redon.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Les aménagements que vous prévoyez font donc en sorte que ces questions se posent moins. Vous faites un constat, mais est-ce que le projet fait en sorte que ça se pose moins parce que, au contraire, il y aura peut-être plus de trains rapides ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, donc le projet prévoit des gains de capacité avec des dédoublements de voies. Matériellement, il sera donc possible de mettre plus de trains parce qu'on double le réseau au droit des points de congestion que citait Cédric à l'instant. Nous pouvons préciser qu'effectivement d'autres aménagements capacitaires sont aussi envisageables pour aller encore au-delà. Par contre, ces deux aménagements, LNOBPL et des compléments, sont indispensables pour pouvoir aller au-delà et nous précisons qu'il y a par exemple, entre Nantes et Rennes, un objectif de passer à la demi-heure, alors qu'on est aujourd'hui à une fréquence d'un train toutes les heures. On pourrait aller aussi sur le périurbain avec un train tous les quarts d'heure autour de Nantes et de Rennes. Voilà l'illustration complète pour ces deux secteurs, mais nous avons vu que les gains de capacité touchent l'ensemble des axes jusqu'à Morlaix, avec un train supplémentaire possible en heures de pointe, ce qui renvoie à une dizaine de trains supplémentaires possibles toute la journée.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Qui demande la parole ?

Jean-Yvon OLLIVIER, cheminot

Le représentant de RFF a présenté des projections chiffrées allant jusqu'à 2030 du nombre de voyageurs sur les relations Paris – Le Mans – Rennes et nous a aussi rappelé que des modernisations sont faites ou prévues sur Rennes – Brest et Rennes – Quimper. Je ne sais pas si vous le prenez comme une boutade ou pas, mais je vais quand même poser la question : Ces prévisions ont-elles été corrigées après les annonces récentes de Monsieur MACRON qui dit que les TGV ont leur pertinence sur des trajets de 2 ou 3 heures et qu'on pourrait aussi faire le reste du parcours par autocar ?

D'autre part, vous avez très bien travaillé sur un certain nombre de projets, mais, sur la relation Brest – Quimper, vous n'avez pas fait de bonne proposition.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Concernant l'expertise qui a pu être rendue publique récemment sur les TGV, comme je l'ai dit tout à l'heure dans mon propos, l'ensemble du ferroviaire n'a pas de rentabilité économique et financière intrinsèque : le ferroviaire est largement subventionné et le voyageur finance à peu près 20 % du réseau. Cela veut dire que tout le reste est de l'investissement public : on peut l'appeler comme on veut, mais ça n'a pas de rentabilité économique. Par contre, dans les projets, c'est de l'aménagement, c'est une politique publique, d'où aussi le débat. Ce n'est pas nous, gestionnaire de réseau, qui devons décider seuls.

Par contre, il y a un autre élément, c'est la rentabilité socio-économique, dont on n'a pas parlé, qui est là pour comparer. Ce n'est pas une vraie rentabilité économique, c'est une rentabilité socio-économique, mais qui permet de comparer l'intérêt d'un projet à l'autre, en particulier dans le ferroviaire, mais aussi dans tous les modes. Ce type de chose est donc réalisé dans le cadre des études qui ont pu être faites ; la complémentarité intermodale et le modèle socio-économique ont été regardés. Cela pourra être précisé par mes collaborateurs, mais pour l'ensemble de l'intérêt, ce qui est modélisé,

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

c'est si on gagne du temps, beaucoup de temps, est-ce que les gens font un report modal par exemple de la route au fer. Ça, c'est modélisé, on a donc des choses qui peuvent être expliquées par rapport à ça et nous n'avons donc pas besoin de corriger particulièrement par rapport aux dernières déclarations, ces éléments sont connus et on connaît l'élasticité de l'impact du temps de parcours par rapport au mode. Je ne sais pas si vous voulez préciser ces éléments-là.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, peut-être que Marie CHIMOL, qui est justement en charge des analyses socio-économiques et trafic peut nous exposer le travail réalisé, les hypothèses prises dans ce domaine.

Marie CHIMOL, chargée de mission – RFF

Ce qui s'est fait en fait sur ce projet, comme ça se fait en fait sur tous les grands projets d'infrastructure, de manière cadrée avec des instructions bien encadrées par le Gouvernement, ce sont des études de trafic qui nous ont permis en fait de savoir quels étaient les déplacements aujourd'hui sur le territoire de Bretagne et des Pays de la Loire, et ensuite de savoir, par rapport aux projections de population et à la croissance du PIB qu'on peut estimer, quels seront les déplacements demain, à l'horizon 2030 de la mise en service de notre projet au sein de notre territoire. C'est ce qu'on voit sur la colonne de gauche : en 2030, on estime qu'il y aura 15,6 millions de voyageurs par an qui circuleront sur le réseau ferroviaire intéressé par le projet. On voit sur les trois colonnes de droite qu'on a un gain de trafic, donc de voyageurs, qui est estimé entre 1,9 et 2,3 millions par an, qui est permis par le projet des liaisons nouvelles Ouest-Bretagne et Pays de la Loire. On peut dire aussi que ce sont donc des nouveaux voyageurs qui sont, pour une grande partie, des nouveaux voyageurs qui viennent d'autres modes de transport. Donc des gens qui se déplaçaient en voiture, pour faire par exemple Rennes – Morlaix, prendront demain le train parce qu'ils y trouvent un avantage supplémentaire. Globalement, on a plus de 70 % des gens qui sont des reportés de la voiture, quelques personnes quittent l'avion pour venir sur le réseau ferroviaire, d'autres encore des réseaux de transport en commun pour venir sur le réseau ferroviaire.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Vous avez posé une deuxième question sur Brest – Quimper : dans le cadre du CPER en cours et du CPER à venir, c'est pour ça que ça ne figure pas dans le débat de ce soir, les travaux d'amélioration sont envisagés avec les partenaires, dont l'objectif est de moderniser la voie, puisqu'il y a aujourd'hui des ralentissements dus au vieillissement de la voie. On devrait arriver à un ordre de temps de parcours d'une heure et une augmentation de capacité de 50 %. On est en train de finaliser les études pour réaliser dans les meilleurs délais ces travaux qui devront faire l'objet, comme un certain nombre de projets de modernisation, de cofinancements. L'année prochaine, à travers le CPER, il faudra lever les financements, mais le projet est à peu près stabilisé à ce jour. Il est estimé à environ 70 millions d'euros sur cette ligne.

Jean-Luc FILLON, FNAUT Bretagne

Première question : a-t-on prévu le financement vu l'état des finances publiques des différents scénarios ?

Deuxième question : nous sommes à Morlaix, on parle du réseau structurant à venir de la ligne Morlaix – Roscoff, a-t-on prévu un financement et une modernisation de Morlaix – Roscoff vu les travaux qui doivent avoir lieu dans quelques années sur le viaduc de la Penzé ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Sur le financement du projet, c'est une réflexion qui, de manière détaillée, intervient plutôt au niveau de l'enquête publique, donc dans 5 à 7 ans si les choses se passent comme nous l'imaginons et si, dans le cadre du débat public, le projet est confirmé en termes d'opportunités. C'est vrai que nous avons aujourd'hui les acteurs publics associés à ce projet, les partenaires que nous avons cités tout à l'heure, en phase d'étude d'ores et déjà et le financement des travaux devra être défini au moment de l'enquête publique, une fois que l'opportunité aura été confirmée.

Sur Morlaix – Roscoff, nous avons sur ce sujet le contrat de plan État-Région 2015-2020 en cours de préparation, qui donnera une réponse, au travers des partenaires que sont l'État et la Région, à votre question.

Jean-Luc FILLON, FNAUT Bretagne

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Sur le financement, je sais qu'il n'est évidemment pas arrêté aujourd'hui, mais vous ne pouvez pas aller un tout petit peu plus loin sur le taux de subvention publique sur l'ensemble du projet ? Parce que ce que vous dites reste très général.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, bien sûr, il reste général, mais je me permets juste d'insister, parce que, aujourd'hui, on en est juste à se dire : est-ce qu'on a envie de faire ce projet ? Ensuite, on va affiner le projet, les caractéristiques du projet et, à ce moment-là, vis-à-vis des performances, des caractéristiques, on pourra voir déjà combien ça coûte exactement et comment le financer dans le détail. C'est donc bien normal que ce ne soit pas figé à ce stage.

Par contre, il y a des principes qu'on peut détailler si vous le souhaitez. C'est d'abord la recherche d'un autofinancement du projet par rapport à l'analyse du trafic socio-économique qui a été citée tout à l'heure et qui permet de déterminer, vis-à-vis des péages, ce que le ferroviaire, donc RFF, à travers les péages, donc des trains supplémentaires apportés par le projet, va pouvoir apporter comme contribution financière au projet. C'est donc de l'autofinancement et, comme tout projet d'infrastructure, il conviendra d'établir aussi des financements publics complémentaires vis-à-vis des contribuables. C'est pour ça que nous avons cette première colonne ici sur la planche, avec les voyageurs qui contribuent au financement au travers les billets pour le péage que j'ai cité précédemment et les contribuables à travers les collectivités, l'État et éventuellement l'Europe, qui contribueront à avoir une maquette complète.

Michel MORIN, membre de la CPDP

D'accord, donc ce sont les parts respectives qui, aujourd'hui, ne peuvent pas être arrêtées.

Marie-Françoise SÉVRAIN, membre de la CPDP

Je vais me permettre de rajouter que ce thème sera quand même aussi approfondi dans certaines limites le 2 décembre lors de la réunion de Rennes, qui sera retransmise sur internet. La rentabilité socio-économique et le financement sont prévus à cette réunion. Vous pourrez donc peut-être en savoir un peu plus, même s'il est difficile de dire actuellement.

Michel MORIN, membre de la CPDP

D'autres questions ? Qui souhaite prendre la parole ?

Michel VERGAIN, habitant de Morlaix

Je viens de prendre connaissance du document où on est dans la phase du débat public. Ça fait entre 2 et 4 ans. Il y a eu d'abord une discussion privée, puisqu'elle n'était pas publique. Vous ne parlez nullement d'une nouvelle ligne de TGV pour desservir Brest et Quimper, puisqu'il ne faut quand même pas oublier les gens du sud.

Deuxième question, vous mettez à chaque fois l'aéroport du Grand Ouest avec la création d'une nouvelle gare. Quand on voit un peu le bazar qui se passe, que ce soit dans le sud ou à l'aéroport, pourquoi ça figure tout le temps dans ce scénario ?

Pour compléter aussi, vous mettez les Pays de Loire et il y a un document où il y a le président des Pays de Loire qui vient nous dire qu'il est d'accord pour le scénario bleu, je crois, enfin il est déjà d'accord sur un des scénarios. Or, il y a aussi l'éternel débat de Nantes et Pays de Loire : va-t-on les rattacher à la Bretagne ou pas ? Comment est-ce que ces décisions ont été prises et pourquoi on est là en train de faire un choix entre trois scénarios ou rien du tout ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Aucune décision n'est prise. Aucune décision n'est prise.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Veuillez m'excuser : est-ce que vous pouvez nous préciser la première question, que j'avoue n'avoir pas bien comprise ?

Michel VERGAIN, habitant de Morlaix

On est maintenant dans la phase de débat public. Le document que vous nous donnez pour nous demander notre avis, c'est trois scénarios pour améliorer le trafic sur la pointe Bretagne. Donc, il n'y a aucune proposition de nouvelle ligne de

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

TGV, de vraie ligne de TGV ? Parce qu'à chaque fois, c'est marqué « TGV », ce sont des trains TGV, mais ce ne sont pas des nouvelles lignes de TGV. La nouvelle ligne va s'arrêter à Rennes et il n'y a rien ensuite sur la pointe Bretagne, pas plus pour Brest que pour Quimper. Donc, déjà, pourquoi ça ne figure nulle part ?

Deuxièmement, il y a à chaque fois l'aéroport du Grand Ouest où sont bien figurés les liaisons et les gains, mais l'aéroport du Grand Ouest est encore un grand serpent de mer, ça fait plus de 40 ans que ça traîne cette histoire-là et peut-être même 50 !

Dernier truc, toujours dans le même, vous parlez des Pays de Loire, et le président des Pays de Loire qui s'implique dedans en disant : je suis pour tel scénario. Or, les Pays de Loire, ça peut peut-être exploser ou pas, on ne sait pas. Est-ce que la Loire-Atlantique sera de nouveau rattachée à la Bretagne, on ne le sait toujours pas non plus ? Or, ça figure dans vos scénarios.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Merci pour ces précisions. Nous allons mettre sur écran les scénarios pour répondre à ces trois questions.

La première, si j'ai bien compris, est l'amélioration de la liaison vers Brest et vers Quimper. Et vous dites, si j'ai bien compris : vous n'avez pas prévu de ligne à grande vitesse. Justement, c'est vraiment la caractéristique de ce projet : nous ne sommes pas partis en préjugant d'une solution type grande vitesse bout en bout ligne nouvelle, nous avons privilégié une solution plus pragmatique en s'appuyant sur le réseau existant et, par rapport à l'objectif qui est de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris, de trouver les solutions nécessaires et suffisantes pour arriver à cet objectif. C'est donc au travers – nous le voyons ici – des trois scénarios vert, bleu et mauve, en travaillant sur les sections, notamment entre Rennes et Saint-Brieuc d'une part et entre Rennes et Vannes d'autre part, que nous arriverons à trouver des solutions pour améliorer les temps de parcours. Ceci, effectivement, n'est pas une solution nécessairement grande vitesse et n'est pas une ligne bout en bout entre par exemple Rennes – Brest ou Rennes – Quimper, mais l'amélioration du réseau existant. C'est important parce qu'il s'agit d'abord d'optimiser et de mettre à profit le réseau existant, qui a déjà fait l'objet d'améliorations fortes, nous l'avons vu tout à l'heure. Par exemple, entre Saint-Brieuc et Brest, il y a déjà eu des améliorations au travers de l'opération que nous appelons Rennes – Brest Rennes – Quimper et, sur le réseau existant, nous avons déjà gagné 5 minutes. Nous capitalisons là-dessus. Donc, première réponse à votre question sur la configuration du projet.

Pourquoi, sur chaque projet, nous avons intégré...

Michel VERGAIN, habitant de Morlaix

Pardon, excusez-moi, là, vous ne répondez pas : pourquoi pas une nouvelle ligne complète ? Les autres régions en ont. À Bordeaux, c'est en cours, c'est quasiment fini. Strasbourg, c'est déjà fait, c'est une nouvelle ligne ; je ne parle pas de celle du sud, etc. Pourquoi est-ce que ça s'arrête à Rennes ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Pour être encore plus clair, c'est tout simplement parce que ce n'est pas nécessaire. Il s'agit là pour nous d'une optimisation, d'une recherche de pragmatisme financier. Vous savez l'état des comptes publics et c'est vrai que de nombreux participants au débat nous font remarquer que nous avons une rigueur financière à émettre dans ce projet, et c'est notre réponse. Stéphane LEPRINCE va apporter un complément.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Les lignes nouvelles qui sont proposées dans les scénarios bleu et vert sont circulables à 320 km/h, donc ce sont des lignes LGV sur lesquelles on peut donc faire rouler des TGV, comme sur la ligne entre Le Mans et Rennes. On n'arrête donc pas la grande vitesse dans les propositions que l'on fait à Rennes. Dans les scénarios qui ont été proposés, il y a deux familles, la bleue et la verte, qui sont circulables à 320 km/h. L'objectif n'était pas de gagner 30 minutes entre Rennes et Brest, mais 10 minutes pour répondre aux objectifs des 3 heures. On a donc suffisamment de lignes nouvelles dans les scénarios que l'on propose pour pouvoir remplir cet objectif. Donc, si on voulait aller au-delà, et c'est aussi le propre du débat de gagner plus de temps, on ferait plus de lignes nouvelles et, évidemment, ça coûterait plus cher. Vous voyez que, par exemple dans la construction des scénarios, on avait trois axes (Rennes – Brest, Rennes – Nantes et

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Rennes – Quimper), mais on n'a pas présenté trois morceaux de lignes nouvelles. Dans les scénarios bleu et vert, on a mutualisé à chaque fois pour éviter le linéaire de voie nouvelle, donc pour optimiser et donc essayer d'avoir un projet à moindre coût et avec la meilleure rentabilité socio-économique. Évidemment, on pourrait faire trois lignes nouvelles pour une quinzaine de milliards d'euros et gagner 30 minutes : une nouvelle fois, ce n'était pas les objectifs qui ont été construits avec les partenaires. Là, ce sont les objectifs qui étaient de gagner une dizaine de minutes. Dans deux des trois scénarios, on crée des lignes à grande vitesse. Dans le premier scénario, comme on s'appuie plus sur l'existant, on est limité en vitesse, on est à 220 km/h et on fait des investissements et des créations de voies plus importants.

Sur l'aéroport, effectivement, ça fait partie des objectifs du projet, un des cinq objectifs du projet. Le travail de RFF a été de répondre systématiquement à cet objectif du projet. Cet objectif s'appuie sur un projet qui fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, donc nous sommes astreints à répondre à cette commande, si je puis m'exprimer ainsi, des partenaires. Je rappelle, peut-être sous l'autorité, bien sûr, de la Commission, qu'une expertise complémentaire est en cours pour étudier que deviendrait le projet sans cette desserte de l'aéroport.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Oui, la Commission nationale du débat public, sur la proposition de la CPDP, a demandé une expertise complémentaire sur la liaison Rennes – Nantes sans l'hypothèse de la desserte de l'aéroport du Grand Ouest. Les résultats en seront présentés à la réunion de Nantes qui a lieu le 27 novembre.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF

Sur votre troisième question, RFF n'est pas compétent.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Dans l'état actuel des choses, le maître d'ouvrage, comme tout le monde, travaille avec les institutions telles qu'elles sont. Le jour où les institutions auront été modifiées, les nouvelles institutions décideront ce qu'elles veulent faire. Mais, pour l'instant, la région Bretagne est telle qu'elle est, la région Pays de Loire telle qu'elle est. Ça, on ne peut pas vous en dire plus et, d'ailleurs, on ne peut pas faire autrement, parce que si on disait « je ne travaille pas parce que peut-être que, dans 3 ans, ce sera différent », le pays s'arrêterait.

Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

Antoine LAGOUTTE

Bonjour, j'ai une question concernant le fret. Vous avez parlé d'augmentation de population...

Michel MORIN, membre de la CPDP

Si vous voulez bien, dans un quart d'heure, nous passerons à la partie fret. Peut-être pouvez-vous garder votre question pour la deuxième partie.

Julien KERGUILLEC, Conseiller municipal

Vous aviez peut-être donné des précisions à la réunion de Lamballe quant au financement. Vous parliez d'un tiers pour l'usager et deux tiers pour le contribuable, c'est-à-dire un tiers pour l'État et un tiers pour les collectivités. Est-il vraiment opportun – on a parlé des finances publiques – que l'État, les régions et les départements financent à hauteur de 3 ou 4 milliards, donc du coup des lignes qui seront exploitées à l'avenir par le privé, c'est-à-dire l'ouverture à la concurrence au niveau du transport ferroviaire des voyageurs doit se faire avant 2030, il me semble.

Deuxième petite question sur l'idée du Brest à 3 heures de Paris. Les travaux actuels sur Paris – Rennes aboutissent, je crois, à ce qu'en 2017 on soit déjà à 3 h 10 en durée. Est-ce que ça veut dire que pour qu'on obtienne ce Brest – Paris en 3 heures, il faudrait un Brest – Rennes sans arrêt ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Sur la première question, la référence aux financements, un tiers d'autofinancement via RFF et deux tiers par les collectivités et l'État, cet exemple, puisqu'il ne s'agit que d'un exemple, est tiré de l'exemple de Bretagne – Pays de la

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Loire, donc la LGV Le Mans – Rennes en cours de construction. Cette analyse – nous l'avons détaillée tout à l'heure – est au cas par cas et on ne sait pas quel sera le résultat pour le projet qui nous réunit aujourd'hui.

Sur l'aspect concurrence, je rappelle que Réseau ferré de France est un établissement public. Réseau ferré de France a pour objet de faire en sorte que le réseau fonctionne et qu'il soit aussi ouvert à la concurrence par des fonctionnements efficaces. Nous ne préjugeons pas des entreprises ferroviaires, notre mission est d'offrir un réseau, un bien commun, tout simplement.

Sur Paris – Rennes, effectivement Paris – Rennes en 3 h 10 en 2017. Notre objectif pour ce projet LNOBPL dans une logique juste nécessaire – je le dis en référence à la question de tout à l'heure – est de gagner 10 minutes. Effectivement, les 3 heures seront atteignables dans une logique sans arrêt à Rennes.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Une autre question ?

Jean-Luc FILLON, FNAUT Bretagne

Les 3 heures, si j'ai bien compris, ce serait un TGV direct sans arrêt pour atteindre les 3 heures, donc aucun arrêt dans aucune gare : Paris – Brest ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Oui, je crois m'être trompé tout à l'heure : j'ai parlé de Paris – Rennes, mais c'est Paris – Brest et Paris – Quimper, bien sûr, en 3 heures. Effectivement, cet objectif est atteignable sans arrêt à Rennes ni gare intermédiaire à ce jour sur l'objectif des gains de 10 minutes dans le scénario nominal. C'est vrai, et nous l'avons vu, qu'il y a d'autres ajouts possibles qui permettraient, effectivement, d'absorber des arrêts éventuels. Ces arrêts, disons-le, « coûtent » à peu près 5 minutes, 2 minutes d'arrêt en gare et des phases d'accélération et de décélération. Nous avons 5 minutes pour chaque arrêt. Donc, si nous voulons par exemple deux arrêts intermédiaires, il faudra gagner 10 minutes supplémentaires encore possibles éventuellement avec les ajouts qui sont proposés ici. C'est pour ça que le débat public est important pour chacun de nous, pour bien comprendre les composantes et permettre de trouver les bonnes réponses adaptées aux enjeux, et c'est à chacun de voir où on met le curseur.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Est-ce qu'il y a une autre question ou un avis à donner sur le projet ?

Françoise LELANN, Directrice d'Investir en Finistère

Il ne s'agit pas d'une question, mais d'un avis. J'ai eu l'occasion de participer déjà au débat à Brest, et je voulais redire ici un peu quelle est la position de notre structure, qui représente les acteurs économiques finistériens. J'ai donc eu l'occasion à Brest de rappeler à quel point ce projet tient à cœur aux entreprises finistériennes, parce que c'est vraiment un enjeu majeur pour poursuivre le désenclavement de la pointe Bretagne et pour favoriser le développement économique et la démographie de notre territoire. J'ai donc eu l'occasion de dire qu'on considérait aujourd'hui que les propositions faites dans le cadre du débat n'étaient pas satisfaisantes en l'état pour différentes raisons :

1) Parce qu'on considère que l'objectif des 3 heures ne sera pas atteint puisque, pour nous, sur une desserte commerciale standard, c'est-à-dire avec trois gares seulement, ce qui est peu déjà par rapport à ce qui est pratiqué aujourd'hui, c'est plutôt 25 à 30 minutes qui sont encore à gagner, c'est-à-dire qu'on sera plutôt à 3 h 25 ou 3 h 30 en 2017. On souhaite donc bien sûr des scénarios qui envisagent ces gains de temps-là de façon à vraiment s'approcher des 3 heures, ce qui est vraiment un objectif majeur en termes de report modal, d'activité économique, etc.

2) Sur les scénarios, à part le scénario mauve, qui a priori aura quand même assez peu de chance de sortir comme scénario éventuellement priorisé à la fin du débat, la majorité des lignes nouvelles proposées se font justement à l'est de la région. On considère donc que l'est de la région sera déjà largement avantagé avec l'arrivée de la LGV BPL en 2017. On souhaiterait donc que l'ouest de la région bénéficie aussi vraiment cette fois-ci davantage de ce projet-là.

3) L'autre élément qui manque selon nous est que ce projet doit normalement permettre d'améliorer ici les liaisons inter-ville. Là, en l'occurrence, c'est vrai que le barreau manquant reste quand même Brest – Quimper de façon criante, ce

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

qui fait qu'il n'y aura toujours pas de liaison possible entre les villes intermédiaires qui sont sur la ligne nord et les villes intermédiaires qui sont sur la ligne sud. Ça, ça nous semble aussi manquer au projet à date pour vraiment améliorer l'ensemble des liaisons et les mobilités, qu'elles soient nationales, régionales ou plus locales. C'est l'autre point que je voulais souligner.

On a finalisé, les acteurs économiques finistériens – c'est-à-dire Investir en Finistère, qui représente déjà un certain nombre d'entreprises, avec les chambres de commerce dans ses membres fondateurs, mais également avec les autres chambres consulaires, chambres d'agriculture, chambres des métiers, les organisations patronales – un cahier d'acteurs qui n'est pas encore publié. Je viens de le transmettre, il sera donc publié dans les jours ou les semaines qui viennent. Je vous invite à le consulter. Il propose un scénario alternatif intégrant justement notamment cette desserte entre Brest et Quimper, mais aussi justement des ajouts en bout de ligne sur lesquels, là, pour le coup, je dirais qu'on retrouve assez les scénarios de RFF.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Bien, donc ce cahier d'acteurs va arriver.

Est-ce qu'il y a une autre intervention avant que nous passions à la question du fret ?

Je vous propose donc que nous passions au thème du fret, puisque c'est le thème de notre réunion d'aujourd'hui. RFF, Monsieur GODART va d'abord nous faire une présentation ciblée fret. Après quoi nous entendrons Monsieur LE GAL, puis Monsieur CÉVAËR.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF de Rennes nous fait le plaisir de présenter les éléments fret.

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF de Rennes

Bonsoir à tous. Je vais vous présenter les éléments fret pour RFF. Je ne vais pas commencer tout de suite par du fret en tant que tel, mais revenir un petit peu sur la typologie de notre territoire.

Nous sommes sur un territoire qui est essentiellement activité agroalimentaire, comme vous le voyez sur la carte du bas (spécialisation industrielle des pays de Bretagne) : on voit une majorité de jaune et de vert indiquant que nous sommes sur des activités essentiellement agroalimentaires. Sur la carte qui est plus en haut, on peut apercevoir, sur le Grand Ouest, une densité importante des activités industrielles, qui génère des flux diffus, puisque nous sommes sur des entreprises de type PME avec des origines et destinations des flux diverses et variées. Nous sommes en plus sur un territoire périphérique, excentré des grands bassins de consommation, ce qui génère forcément un report de transports important qui pèse sur le chiffre d'affaires des entreprises bretonnes et du Grand Ouest à hauteur de 5 à 15 %. Avec le renchérissement du coût du pétrole, il semble important de réfléchir aujourd'hui à des modes alternatifs, dont le transport ferroviaire de marchandises.

Le Grand Ouest pour 5,8 millions de tonnes en 2011 sur le territoire français, dont 2,3 millions de tonnes sont représentées par les territoires bretons. En Bretagne, nous avons à peu près 60 installations terminales embranchées actives et, sur Bretagne – Pays de la Loire, cela représente une centaine d'installations terminales actives. Les produits transportés sont essentiellement des produits agricoles, des matériaux de construction et des produits alimentaires.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes en fait sur un territoire où les flux sont diffus et il est nécessaire de massifier. Le transport ferroviaire est donc un mode permettant justement la massification et qui est pertinent sur longue distance afin de conquérir les bassins de consommation qui sont essentiellement l'Île-de-France et les régions de Lyon et de Marseille. En Bretagne et dans le Grand Ouest, nous sommes sur des trafics essentiellement intrarégionaux. L'international pèse pour 9 % et l'interrégional 32 %. La part du ferroviaire est donc très faible, à hauteur de 2 %.

Sur ces schémas, vous voyez différentes typologies de transport ferroviaire de marchandise :

– Vous avez ce qu'on appelle les trains entiers, partant d'un client à un fournisseur ou d'un fournisseur à un client. Aujourd'hui, en Bretagne, ce mode d'acheminement ferroviaire est généré essentiellement par des entreprises

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

agroalimentaires, des grosses coopératives agricoles, que je ne nommerai pas, mais qui sont très présentes sur le territoire.

– Le deuxième mode est le transport combiné où, cette fois-ci, vous avez des fournisseurs qui apportent la marchandise en camion sur des chantiers de transport combiné. Ces caisses sont massifiées et mises sur un train, train complet ou demi-train, et repartent ensuite sur un autre chantier de transport combiné pour, ensuite, être dispatchées chez les fournisseurs.

– La troisième typologie est le lotissement, qui existe également en Bretagne, avec des wagons provenant d'installations terminales embranchées, massifiées sur des sites de triages et ensuite dispatchés sur d'autres installations terminales embranchées sur tout le territoire.

Ces trois typologies existent en Bretagne. Ce qui m'amène à parler de la plateforme de Morlaix, de Keriven, qui est un vrai enjeu de massification et un outil de massification, puisque, en fait, il existait auparavant une plateforme de chantier de transports combinés à Keriven qui avait été utilisée et mise en place par une société de combinés et qui a été ensuite rachetée par Morlaix Communauté qui souhaitait prévoir l'avenir et qui a donc bien fait puisque, suite à une réflexion mutuelle entre les collectivités, les chargeurs, les industriels et Réseau ferré de France, la plateforme de Keriven a été remise en service en 2013. Elle est constituée de deux voies de 150 m de long permettant la composition de demi-trains, ces demi-trains partant de Morlaix vers Rennes et étant ensuite complétés par un train en partance vers Vénissieux.

Aujourd'hui, nous sommes sur une desserte en jour A/jour B, nous ne sommes pas en capacité de fournir du jour A/jour A, car nous avons un réseau en reconstruction, avec un certain nombre de travaux, ce qui limite cette desserte optimisée jour A/jour A, nécessaire notamment pour du transport de produits frais et ultra-frais à destination de Rungis. En fait, le premier projet concernant Morlaix était un Morlaix – Rungis en desserte optimisée.

La zone de chalandise est donc assez importante. Comme je l'ai dit, elle concernerait essentiellement des produits frais et ultra-frais en direction de l'Île-de-France et de Rhône-Alpes. C'est un outil de développement économique local et qui s'inscrit donc dans la perspective du développement du multimodal en Bretagne, puisque, en fait, Morlaix est arrivée après la remise en service du chantier de transports combinés de Rennes et a fait d'autres émules puisque nous avons d'autres projets en cours sur le territoire breton, en Ille-et-Vilaine et également dans les Côtes-d'Armor. C'est la première marche vers un certain nombre de réflexions qui sont en cours.

Que pourra apporter le projet LNOBPL sur le fret ? Il permettra de libérer de la capacité sur le réseau existant, notamment sur axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper et Rennes – Redon, sachant qu'il restera encore beaucoup de choses et des investissements à faire, par exemple dans les nœuds de Nantes et de Rennes, afin d'optimiser cette libération de capacité. En fait, le but est de rendre plus efficient la desserte des ports, notamment Brest ou Lorient, d'améliorer la qualité et la fiabilité des itinéraires et de contribuer, de ce fait, à la massification et à la mutualisation des flux sur un territoire où ils sont assez diffus.

Merci de votre attention.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Monsieur LE GAL, de la Chambre de commerce et d'industrie de Bretagne.

Gwenc'hlan LE GAL, directeur de l'information économique et de la prospective, CCI Bretagne

Bonsoir à tous. Je vais commencer simplement cette présentation pour vous dire qu'elle constitue un éclairage de la CCI Bretagne, et une opinion bien sûr, sur la question du fret, mais qu'elle n'épuise certainement pas notre contribution au débat puisque nous soumettons également un cahier d'acteur à la commission particulière du débat.

Je vais commencer tout d'abord par replacer la problématique du fret ferroviaire à un niveau européen. Vous excuserez certaines données qui sont un peu datées, mais c'est une thématique qui est observée assez difficilement à l'échelle européenne et à l'échelle nationale : il est difficile d'avoir des statistiques actualisées fiables et facilement comparables entre différents territoires. En 2009, le fer représentait à peu près 10 % du volume total de marchandises transportées en Europe, donc simplement les volumes nationaux et également le transport international. La France se situe au troisième niveau des pays européens pour l'activité de fret ferroviaire en 2010.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Vous voyez sur la carte ce qui sera demain et qui se structure aujourd'hui : le réseau de transport à l'échelle européenne. Comme vous le voyez, ce réseau est assez dense, mais essentiellement à l'est de Paris, et l'ensemble de la Bretagne, plus encore de l'ouest de la France, est complètement absent de cette carte. Cette carte, en fait, est simplement le projet de la Commission européenne pour 2014-2020, mais également davantage, de réseau central : c'est sur ces grands corridors, qui concentrent évidemment le ferroviaire, mais également le routier, qu'est concentré un budget de 26 milliards d'euros pour la promotion des échanges, des flux de marchandises et des flux de voyageurs en Europe. Donc, je le rappelle, s'il est utile, la Bretagne est effectivement absente et éloignée de ce réseau à l'échelle européenne.

Si on passe maintenant à une échelle un peu plus fine, on arrive à une carte au niveau national. Cette carte reprend finalement les grands constats qu'on peut observer au niveau européen, c'est-à-dire une structuration du réseau fret sur deux axes essentiellement nord – sud, donc Lille – Paris – Marseille et Lille – Bordeaux puis l'Espagne, qui reprend essentiellement les grandes orientations qu'on peut retrouver au niveau européen. Là encore, la Bretagne est très largement absente et éloignée du réseau central, là où seront déployés les investissements en matière de rupture de goulots d'étranglement et d'amélioration de la signalisation, qui permettront de vraiment développer l'offre fret.

Au niveau national, c'est donc essentiellement l'engagement national pour le fret ferroviaire, qui a été voté en 2009, qui structure la politique au service du réseau ferroviaire. Un certain nombre de dimensions concernent directement le fret ferroviaire, avec notamment, en dernier point, la création d'un réseau clairement orienté à priorité fret pour faciliter le transit de marchandises, éviter les difficultés qui peuvent être rencontrées au quotidien par les entreprises qui ont recours à ce moyen de convoyage de leurs marchandises. Voilà où on en est au niveau européen et au niveau national. Globalement, la Bretagne, et plus largement l'ouest de la France, n'entre pas dans les priorités d'infrastructures d'ores et déjà positionnées.

Quelques données sur la typologie des marchandises et sur la part modale du fret ferroviaire. Je vous disais tout à l'heure que la France était le troisième marché pour le fret ferroviaire au niveau européen, mais, en 2010, on a 33 milliards de tonnes/km qui ont été transportées en France. L'Allemagne, qui est le premier marché, était quand même à 107 : il y a donc quand même un différentiel sensible et donc certainement un potentiel pour notre territoire de développer cette infrastructure. Malgré tout, on a une part modale du fret ferroviaire qui est en constante diminution depuis 20 ans. Comme vous le voyez – ce n'est pas très lisible, mais, malgré tout, on voit quand même – une des courbes assez éloignées entre 2000 et 2012 : on voit le transport routier qui tend à augmenter pour approcher les 90 % de parts modales quand, dans le même temps, le transport ferroviaire, qui représentait à peu près 20 % il y a une dizaine d'années, peine aujourd'hui à atteindre les 10 % de part modale.

Quel type de marchandise transite néanmoins par fret ferroviaire ? Vous avez sur la droite du document un petit tableau avec la classification utilisée dans le domaine des transports pour les différentes marchandises. On voit que les produits manufacturés dominent très largement avec 40 % des volumes qui transitent par le fer au niveau national. Mais les produits agri et agro, si on les additionne, donc les produits agricoles et animaux, les denrées alimentaires et les engrais représentent plus de 25 % du tonnage total qui transite par le fer. Ce sont évidemment les productions qui concerneront très largement l'activité économique en Bretagne.

Justement, cette activité économique en Bretagne et ce que représentent les secteurs économiques sont susceptibles d'utiliser le fret ferroviaire qui sera certainement amélioré par le projet LNOBPL. On a une économie non tertiaire qui reste importante en Bretagne, notamment par comparaison à l'échelle nationale. L'agriculture, le secteur de l'industrie et de la construction représentent à peu près le quart de la production de valeur ajoutée en Bretagne quand on peine à atteindre les 21 % au niveau national. On retrouve à peu près ce différentiel en termes d'emplois induits sur le territoire. Vous avez ici les graphiques qui vous présentent la valeur ajoutée par activité et je vous ai mis une petite citation issue d'une étude qu'a réalisée la Chambre de commerce et d'industrie de région sur cette thématique il y a de cela 4 ans maintenant : on voit effectivement que ce sont les matériaux de construction et les denrées agricoles et agroalimentaires qui représentent en région une partie extrêmement importante du tonnage qui transite par le fer. Voilà pour cette spécificité du tissu économique en Bretagne, très sensible et potentiellement à l'utilisation du fret ferroviaire.

Un point sur le positionnement de la région dans l'utilisation des flux et trafics de marchandises au niveau français, là encore, quelques éléments issus de l'étude que nous avons réalisée. On voit qu'on est très en retrait avec nos voisins bas-normands et des Pays de la Loire sur l'utilisation du fret ferroviaire. Il y a tout de même un potentiel qu'il est

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

nécessaire de développer, à tout le moins d'anticiper puisqu'on parle ici d'un projet qui ne verra le jour qu'en 2030 au mieux. On est donc avec une part assez faible (2,4 %) des tonnages acheminés par le fer en 2008 quand, évidemment, des régions peut-être un peu plus proches du cœur économique de l'Europe utilisent davantage ce moyen pour importer, mais aussi exporter leurs productions, et donc par-là maintenir le tissu économique industriel et les emplois sur leurs territoires.

Voilà très rapidement quelle peut être la synthèse des enjeux du fret ferroviaire pour la Bretagne. Maintenant, en conclusion, le lien avec le projet LNOBPL. À notre sens, c'est un objectif qui doit être davantage affirmé dans le cadre du projet LNOBPL. Il figure effectivement parmi les cinq objectifs prioritaires. Maintenant, on est vraiment sur une vision de long terme et il nous paraît essentiel que cette dimension soit renforcée dans le cadre de ce projet pour faciliter vraiment l'utilisation de nouvelles infrastructures au service du fret ferroviaire. C'est donc à nos yeux effectivement un outil nécessaire. On l'a vu au début de la présentation, l'Europe et la France, en dehors en tout cas de l'ouest du pays, structurent leurs réseaux vraiment dans une logique de fret, c'est-à-dire que les autres territoires ne nous attendent pas, à tout le moins ne nous ont pas pris en compte dans les schémas qui sont en vigueur actuellement et pour encore quelques années. Sur la question du transport de marchandises, on constate quoi ? Maintenant, les impératifs de lutte contre la congestion routière contre les émissions de gaz à effet de serre imposent aussi de proposer de nouveaux modèles de logistiques. Le fret ferroviaire évidemment, avec le transport maritime ou le transport fluvial, est un outil indispensable pour envisager d'autres modes logistiques. C'est aussi un moyen pour la Bretagne de maintenir ce tissu entrepreneurial et ses emplois sur l'ensemble de ses territoires en fournissant la possibilité aux entreprises de poursuivre la production sur place et la connexion avec les marchés nationaux et les marchés européens.

Cependant, ce n'est évidemment pas un objectif qui se suffit à lui seul. Les freins au développement du fret ferroviaire sont très largement liés à des questions d'organisation du réseau au niveau national, et on l'a vu également, à un niveau international. Il n'y a pas que le rail, il y a aussi l'ensemble des outils qui sont déployés en parallèle, les outils à côté des rails : on en a vu quelques exemples avec la plateforme multimodale ici à Morlaix, qu'il faut aussi bien sûr encourager pour utiliser et valoriser pleinement les capacités de fret qui sont proposées par LNOBPL.

Je vous remercie.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Monsieur LE GAL. Donc, après cette présentation globale et de plus en plus ciblée sur la Bretagne, nous allons entendre Monsieur CÉVAËR, gérant de la société TWL, qui est un des acteurs directs, cette fois-ci, du transport multimodal.

Marcel CÉVAËR, gérant de la société de transport TWL

Bonsoir à toutes et à tous. Je ne vais pas parler de 2017 ou de 2030, je vais parler aujourd'hui du quotidien d'un transporteur local, qui est donc moi-même, pour recadrer mon intervention. Je suis installé à Morlaix, à Quimper et à Paul, dans le Sud-Ouest. J'ai un métier qui est effectivement basé sur la route, un métier qui est basé sur de la longue distance, mais également un métier de distribution et un métier de logistique. Je vais simplement vous dire pourquoi le transport est comme il est aujourd'hui.

Début 2012, on a eu une réflexion dans l'entreprise sur notre positionnement éloigné des centres de consommation, comme vous l'avez dit, Monsieur LE GAL, tout à l'heure, une complexité de notre position géographique, mais aussi une complexité par rapport à la concurrence européenne. Dans notre métier, on parle beaucoup du transport *lowcost*, ce sont effectivement les camions que vous voyez tous les jours sur vos routes. On avait donc ce souci-là de pouvoir assurer nos départs de Bretagne et on a eu la chance d'avoir un opérateur ferroviaire qui s'est intéressé effectivement à des lignes transversales. Vous avez vu la carte tout à l'heure, la carte européenne et la carte française : les sillons sont aujourd'hui nord-sud, ils ne sont pas est-ouest ou quasiment pas. Du coup, on a réfléchi un petit peu et on a eu l'opportunité de rencontrer Combiwest, dont le directeur est là, ainsi que Morlaix Communauté sur l'opportunité d'avoir une gare multimodale à Morlaix. Pour nous, c'était intéressant, étant basés à Morlaix, d'avoir une interconnexion avec d'une part Rennes et, ensuite, descendre sur le sud de la France parce que, aujourd'hui, on assure de la prestation multimodale au départ de Morlaix, très peu pour l'instant, beaucoup au départ de Rennes pour Lyon et une gare qui s'appelle Miramas, donc Marseille pour simplifier les choses, donc sur le sud-est de la France.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Notre métier a évolué. En 2012, on s'est donc dit qu'on allait s'y intéresser. On a commencé par regarder comment ça fonctionnait. Pour les gens qui ne connaissent pas trop le fonctionnement au quotidien, on a vu tout à l'heure quelques schémas qui ont été présentés par RFF. Effectivement, on a aujourd'hui trois intervenants : le transporteur, qui a besoin de transporter ses marchandises pour son client, on a l'opérateur ferroviaire, qui est propriétaire ou loueur de wagons et de machines, et on a le propriétaire des rails, qui est donc RFF, qui va mettre à disposition des sillons. Nous, on est le transporteur qui va dans un premier temps charger chez son client, dans une caisse qui est spécifiée et qu'on appelle une UTI (unité de transport intermodale). Contrairement à un container maritime, c'est un format qui permet de transporter des caisses d'un bout à l'autre avec n'importe quel véhicule et dans des conditions différentes d'un container, c'est-à-dire qu'on peut avoir du véhicule de la caisse bâchée, de la caisse frigo, voire de la caisse fourgon.

Nous, on s'est lancé dans le lot industriel, donc on a fait l'acquisition, au départ, de caisses fourgons, qui sont installées sur des châssis. Notre premier travail, c'est, dans un premier temps, d'aller chez notre client, de charger la marchandise et de l'amener sur ce qu'on a appelé les gares multimodales, comme Keriven ou Rennes. Elles sont ensuite prises en charge par l'opérateur ferroviaire qui, lui, va nous acheminer la caisse jusqu'à une destination qui est pour nous aujourd'hui, pour la société TWL, Lyon ou Miramas, et on espère demain d'autres destinations. On a donc installé sur ces sites de Lyon et Miramas des tracteurs routiers avec ce que l'on appelle des châssis pour pouvoir récupérer les caisses. On a donc assuré nous-mêmes l'amont et l'aval et on a l'intermédiaire qui est l'opérateur ferroviaire qui, lui, va traiter avec RFF pour obtenir les sillons.

La difficulté, dans cette mise en place... On a donc démarré en 2012, on a dû faire 30 à 40 caisses par mois en 2012. On est passés à 60 caisses en 2013 et on doit être à 120 ou 130 caisses par mois aujourd'hui, l'objectif étant de monter à 200 caisses. Pour ça, on a essayé les plâtres avec notre opérateur : effectivement, on a eu beaucoup de difficultés dans la mise en place liées d'une part – on a effectivement parlé des travaux de la LGV – une régularité très compliquée sur les horaires, donc beaucoup de difficultés à convaincre d'abord nos clients de nous confier le fret. Ensuite, on a eu des problèmes techniques liés à l'organisation de l'opérateur. C'est vrai qu'à un moment, mi-2013, on s'est posé la question de savoir si on continuait ou pas. Aujourd'hui, je vais dire un constat sur 2014 qui va rassurer l'opérateur et RFF : globalement, on a un taux de qualité qui s'est énormément amélioré, je dirais même qu'il s'est très, très bien amélioré. On a donc aujourd'hui une fiabilité qui est bonne, il ne faut pas avoir peur de le dire : quand c'était mauvais, on l'a dit, mais, aujourd'hui, je pense qu'on peut dire que c'est quand même fiable. On n'est pas effectivement capable de faire aujourd'hui du A pour A pour du Lyon. Nous, ce qu'on a fait au départ de Rennes ou de Morlaix, l'opérateur nous dépose des closings, c'est-à-dire des heures de chargement maximum et des heures de mise en place de caisses. Pour être très concret, aujourd'hui, une caisse qui part de Morlaix – même si à Morlaix, on a eu quelques balbutiements sur la mise en place, je crois que, dans les semaines qui viennent, on aura des choses beaucoup plus fiables –, on a un closing qui se positionne vers 12 h-13 h : la caisse est donc acheminée sur Rennes, ensuite le closing est à 17 h à Rennes et, effectivement, on a la caisse le lendemain à disposition à Lyon dès le matin. Pour nous, c'est donc quand même un élément important de la fiabilité.

Aujourd'hui, sur le type de fret qu'on est capable de transporter, on n'a pas voulu prendre de risque par rapport à des délais très courts, on a vendu à nos clients non pas du A pour B, mais du A pour C et on ne transporte que du lot industriel et du lot agroalimentaire sec. On n'a donc pas pris le risque aujourd'hui de faire du frigo ou du congelé, parce qu'on considère qu'on n'avait pas une fiabilité optimale. On a donc pu tester sur le sec et sur le lot industriel et, aujourd'hui, on est en phase d'investissements supplémentaires, on a aujourd'hui une vingtaine de caisses, et on va certainement investir une dizaine de caisses de plus.

Voilà donc un peu le cheminement, qui a été long, qui a été uniquement sur une ligne qui est aujourd'hui le sud-est. On souhaite donc pouvoir développer sur l'est de la France, parce qu'on a beaucoup de volumes transversaux entre l'est et l'ouest sur les lots industriels. On souhaiterait donc avancer là-dessus. C'est donc une première expérience à ce niveau-là. Qu'est-ce que ça représente en termes de kilomètres ? Je vous ai parlé du nombre de caisses, on va arriver à 1 500 caisses dans l'année. Cela représente, si on regarde l'environnement, globalement 220 ou 230 000 litres de gasoil économisés, mais ça représente aussi 600 tonnes d'équivalents CO₂ qui ne sont pas rejetés dans l'atmosphère : c'est quand même important au niveau environnemental. Si on prend l'opérateur ferroviaire, Combiwest, et l'ensemble des caisses qui partent de la Bretagne, c'est 25 000 caisses qui partent de la Bretagne. J'ai fait les pourcentages pour calculer ce que cela représentait à l'échelle de la Bretagne avec uniquement la ligne ferroviaire qui existe, je crois que

c'est une économie de l'ordre de 5 à 6 millions de litres de gasoil et c'est pratiquement 15 à 16 000 tonnes de CO₂ qui ne sont pas rejetés dans l'atmosphère. Voilà pour vous donner un ordre d'idée de ce que ça représente également sur le plan environnemental.

Voilà ce que je pouvais donner comme éléments concrets. Effectivement, nous, l'évolution de la mise en place de la ligne TGV, déjà dans un premier temps Paris – Rennes, va nous fiabiliser un peu plus en 2017 nos sillons, dans la mesure où, effectivement, on est pénalisés par les travaux qui existent aujourd'hui : on est conscients de ça et je peux vous dire qu'on a hâte d'être en 2017 pour fiabiliser un peu plus le réseau ! Maintenant, il faut faire attention. Tout à l'heure, vous parliez de plateforme multimodale éventuellement sur l'Ille-et-Vilaine et sur les Côtes-d'Armor, il faut être très vigilant : aujourd'hui, le rayon d'action d'une plateforme multimodale est de l'ordre de 80 à 100 km, c'est-à-dire que, concrètement, pour être très simple, une caisse qui va arriver à Morlaix demain matin à 6 heures, on a la possibilité de la charger, d'aller la vider, de la recharger, de la ramener, et notre conducteur a la possibilité de faire une deuxième caisse avant midi, et on peut descendre jusqu'à Concarneau, jusqu'à Lorient. On est donc dans un périmètre de l'ordre de 100 km. Si demain, effectivement, il y a autant de Rennes, on va venir jusqu'à Saint-Brieuc et, de Morlaix, on va pratiquement aller jusqu'à Guingamp, voire plus loin. Donc, Guingamp – Saint-Brieuc, on est pratiquement à équidistance. Donc, attention à ne pas multiplier les plateformes multimodales pour des raisons d'ego de région ou de localités : faites attention à ça, je crois que c'est très important parce que, si demain on se retrouve avec trois ou quatre gares multimodales dans lesquelles il va falloir s'arrêter pour récupérer les caisses, c'est comme pour le train de voyageurs, on sait que 5 minutes, c'est 500 000 euros. On est dans le même schéma, mais pas avec les chiffres identiques. Donc, attention à ça.

Dernière chose, sur les plateformes qui regroupent les wagons, on a effectivement un dimensionnement qui est faible à Morlaix pour l'instant, parce que l'activité est faible pour l'instant. Je sais que Morlaix Communauté a beaucoup investi sur l'aspect terrain pour pouvoir effectivement demain dimensionner de façon plus importante cette gare, mais également attention à Rennes, Rennes où on a effectivement aujourd'hui un site qui n'est pas encore à saturation, mais on sent que, compte tenu des volumes qui progressent, on a le souci d'avoir une gare multimodale qui soit adaptée justement là peut-être à l'horizon 2020-2030.

Merci pour votre attention.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, juste une question pour le béotien que je suis. Vous parlez d'irrégularités d'horaires, je n'ai pas exactement compris de quoi il s'agissait.

Marcel CÉVAËR, gérant de la société de transport TWL

Non, je n'ai pas parlé d'irrégularités d'horaires, j'ai parlé de retards, mais liés effectivement aux gros travaux qui sont en cours aujourd'hui.

Michel MORIN, membre de la CPDP

D'accord, mais qui est en retard par rapport à quoi ?

Marcel CÉVAËR, gérant de la société de transport TWL

J'ai parlé tout à l'heure de closing de départ, ça veut dire que si on a une heure de départ, on a une heure d'arrivée qui est définie. Donc cette heure d'arrivée n'a pas été systématiquement la bonne.

Michel MORIN, membre de la CPDP

C'est-à-dire que vous arrivez et...

Marcel CÉVAËR, gérant de la société de transport TWL

Et le train n'est pas là.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Ça, c'est pour le chargement ou pour le déchargement, ou pour les deux ?

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Marcel CÉVAËR, gérant de la société de transport TWL

Si le train est en retard au déchargement, il sera en retard au chargement derrière, puisqu'on va arrêter le sillon suivant et on va décaler. Ce sont des conséquences en cascade à ce niveau-là et c'est vrai que, quand vous arrivez à la gare avec 5 salariés pour prendre 5 caisses et que les caisses ne sont pas là... Ça veut dire que vous n'allez pas pouvoir les vider, vous n'allez pas pouvoir les recharger, c'est donc le chiffre d'affaires qui va manquer et c'est là qu'on demande à l'opération pour lui dire : qu'est-ce qu'il se passe ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Mesdames, Messieurs, la parole est à vous pour poser des questions à RFF ou éventuellement, par rapport au projet LNOBPL, puisque c'est un autre objet ou éventuellement des compléments de précision à nos intervenants.

Antoine LAGOUTTE, particulier

Je vais reposer la question que je voulais poser tout à l'heure sur le fret et poser une deuxième question sur la sécurisation de la voie. Par rapport au fret, sur les scénarios, il n'y a pas vraiment de chiffrage pour pouvoir choisir, dans les trois scénarios, le scénario qui permettrait le plus d'avantager la problématique du fret, notamment par rapport à un tonnage – je pense que c'est ça qui permet de définir –, donc le gain en tonnage de transport de marchandises en essayant de faire coïncider à la fois le transport de personnes et le transport de marchandises. L'information est manquante dans le dossier.

Deuxièmement, par rapport à la sécurisation de la voie en sachant que ça aura des conséquences sur le fret, parce qu'il me semble que, quand il y a une tension sur une ligne avec un incident de voie, c'est souvent le fret qui en pâtit. Le point critique est souvent les passages à niveau, où il y a souvent des problématiques d'accident ou de circulation, et il y a pas mal de passages à niveau, notamment sur la ligne Rennes – Brest. Est-ce que dans les travaux d'aménagement complémentaires, il y a un travail conséquent sur la suppression des passages à niveau, qui constituent à chaque fois des points critiques au niveau de la ligne de chemin de fer.

Merci beaucoup.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Concernant votre premier point, sur finalement le fret entre les trois scénarios, en fait, ils sont relativement homogènes, puisque, les gains de capacités, on les retrouve dans les trois scénarios de manière quasi équivalente. Je dis quasi parce que c'est peut-être un peu plus contraint quand même sur le scénario mauve forcément. Donc, globalement, ce n'est pas discriminant, ce sujet capacitaire est traité de la même façon sur les trois scénarios avec peut-être un léger bémol sur le scénario mauve, mais on rentre presque dans le détail ici.

Sur la problématique de fiabilisation des passages à niveau, je propose que Cédric apporte des éléments de réponse.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Par rapport aux différents scénarios qui vous sont présentés, il faut savoir d'une part que le réseau actuel est maintenu dans les différents scénarios, sauf sur le scénario mauve où il le modifie. À ce titre, il faut savoir qu'on supprime les passages à niveau dès qu'on dépasse la vitesse de 160 km/h : donc, entre 160 et 220 km/h toutes les sections traitées prévoient la suppression des passages à niveau dans le scénario mauve.

Je reviens aussi un peu sur les travaux qui ont été faits, ce qu'on appelle Rennes – Brest Rennes – Quimper phase 1, 41 passages à niveau sur les axes Rennes-Quimper ont été supprimés. Il y a donc une logique naturellement de regard sur ces passages à niveau, mais qui ne va pas au-delà des sections traitées dans les scénarios qui vous sont présentés.

Je terminerai en disant que partout où le scénario double le réseau existant, le réseau existant est maintenu en l'état. Par contre, les sections de lignes nouvelles créées ne prévoient aucun nouveau passage à niveau.

Michel MORIN, membre de la CPDP

D'autres questions ?

Jean-Luc FICHET, Président de Morlaix Communauté

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Je voudrais simplement féliciter Monsieur CÉVAËR pour son intervention parce que je trouve qu'elle pose bien la problématique qui est celle d'un entrepreneur aujourd'hui qui veut réaliser du transport à travers le fret ferroviaire. Pour m'intéresser à ces questions-là de manière assez récente, mais comme c'est vraiment un sujet qui est au cœur des politiques de la communauté, j'entends parler de sillons et d'attributions de sillons. Il y a là un certain nombre d'obstacles qui sont à lever vis-à-vis des industriels. Je comprends la complexité, ce n'est absolument pas simple, et je comprends le problème des industriels qui, à un moment donné, se disent : est-ce que j'y vais ou est-ce que je n'y vais pas ? J'ai rencontré ce matin un très gros industriel du pays de Morlaix qui m'a dit : moi, j'ai deux semi-remorques qui partent tous les jours en direction de la Turquie, il n'est pas pour moi possible d'imaginer d'utiliser le rail parce que je ne suis pas sûr de la régularité, je suis en flux tendu et je ne peux pas prendre de risque vis-à-vis de mon client.

La question que je voudrais vous poser est : est-ce que, demain, en augmentant le nombre de trains, la fréquentation sur les voies, pour effectivement pallier cette question du temps qui est très importante, les deux ne vont pas se heurter, c'est-à-dire d'un côté la problématique du fret et, de l'autre, la problématique des voyageurs ? Sinon, tant mieux, mais comment cela va-t-il se traduire ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Monsieur LEPRINCE ?

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Un des gros sujets pour cette régularité, comme on le sait et comme ça a été dit, ce sont les travaux ? En fait, on a des travaux colossaux en ce moment pour la LGV : sur la région Bretagne et les Pays de la Loire, c'est environ 400 millions d'euros par an en ce moment, pour justement, à l'arrivée du TGV, avoir un réseau suffisamment en état. Quand vous faites des travaux entre Rennes et Redon, par exemple en ce moment, vous êtes amenés à mettre en place ce qu'on appelle des ralentissements pendant la période des travaux, ce qui modifie les horaires des trains. Mais vous avez ça sur toute la France en fait. Ce n'est donc pas une question de place sur le réseau : aujourd'hui, vis-à-vis du fret, ce n'est pas la question, c'est une question de masse de travaux qui font que, à chaque fois, on doit changer les horaires de semaine en semaine quasiment. Évidemment, on évite de le faire, mais, quand les travaux durent plusieurs mois, c'est difficile et, cumulé comme ça sur toute la France, vous avez des zones à éviter. Le fret a tendance à circuler la nuit. Dans les zones denses, en Île-de-France, on fait à peu près 1 milliard de travaux par an et, pour les voyageurs, on fait des travaux la nuit et, la nuit, le fret aimerait bien passer, parce qu'on a un réseau radial : on fait donc parfois détourner les trains de Combiwest par des itinéraires pas optimisés qui font que les horaires envisagés en rythme de croisière ne sont plus possibles à cause des travaux qui se font ici ou là. En tout cas, j'ai bien noté que, malgré ces travaux qui sont colossaux – on n'a jamais fait autant de travaux sur le réseau : 7 milliards d'euros l'année dernière, dont les LGV bien sûr –, la régularité s'est améliorée, comme ça a été dit, parce que – et je remercie en particulier Sophie qui a fait la présentation –, mais, au quotidien, les équipes de RFF travaillent avec les transporteurs pour voir comment on a adapté. On a eu aussi une phase d'expérimentation, de montée en compétences, de coopération, etc. C'est donc un travail de tous les jours, je crois, mais le problème de régularité n'est pas lié au volume de trains.

Par contre, ça a été dit, mais, dès 2017, il y aura moins de travaux et, entre Le Mans et Rennes, les TGV passeront sur la LGV, donc, sur la ligne classique, il y aura aussi plus de places pour les TGV. Et on y travaille pour joindre en particulier ce qu'on appelle le corridor nord-sud européen que vous avez vu : dans le cadre des horaires de 2017, on est donc en train de voir si on ne peut pas trouver des sillons systématiques par 24 heures. Il y a donc là un travail en cours pour améliorer ça, mais la grosse difficulté – je pense que ceux qui la subissent pourront en témoigner encore plus –, ce sont les travaux.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Jean-Claude LEBORGNE, paysagiste à Morlaix

Je vais vous parler de la plateforme de fret. J'ai l'habitude, ça fait plus de 32 ans que je suis paysagiste et, à Morlaix Communauté, on travaille à fond depuis 30 ans déjà. On a donc aménagé le site avant que l'entrepreneur s'y installe et on se posait déjà la question à l'époque où on était en train de l'aménager : les riverains, la maison qui est juste de l'autre

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

côté de la voie principale, mais il y a aussi la voie Morlaix – Roscoff. On se posait donc déjà la question nous-mêmes au niveau de la sécurité d'intervention parce qu'on est obligés d'aller parfois des deux côtés de la voie, mais avec l'autorisation de la SNCF : on était suivi par le service technique de Morlaix, mais, justement, quand tout sera ouvert – ça l'est déjà – quand tout sera vraiment à fond, comment les voisins vont... Il y a déjà des industriels comme Gestin, Crenn et Cellulouate et, parfois, vu les travaux, les gens qui veulent prendre la direction des monts d'Arrée coupent en travers pour gagner du temps. Mais, là, ça ne sera plus possible quand la situation sera à 100 %.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Vous posez la question de la sécurité sur le site de Keriven et au vu aussi des riverains. J'avoue ne pas avoir la compétence et la connaissance. Sophie, vas-y...

Marie-Françoise SÉVRAIN, membre de la CPDP

Peut-être que Monsieur FICHET peut apporter des informations.

Jean-Luc FICHET, Président de Morlaix Communauté

C'est une question qui est effectivement assez locale et je ne suis pas technicien pour pouvoir y répondre. Ce que je sais, c'est que, effectivement, quand la plateforme fonctionnera à son maximum, comme vous le disiez tout à l'heure, évidemment toutes les dispositions seront prises pour que les entrepreneurs puissent exercer leur travail dans de bonnes conditions de sécurité par rapport aux salariés et pour qu'il y ait le moins de nuisance possible pour les riverains. Mais ça, ce sont des problèmes que l'on traitera les uns après les autres, au moment où on réalisera l'ensemble.

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF de Rennes

C'est plus un problème de concertation locale plutôt que de réflexion sur le fret.

Raymond BLOUET, Directeur de Combiwest

Je voulais rebondir ou prolonger la question de Monsieur FICHET tout à l'heure sur la cohabitation des circulations dans un avenir proche, lorsque les trains... Parce qu'aujourd'hui je crois que les voyageurs ou les TGV roulent probablement à 160 sur cet axe-là. Demain, ils rouleront probablement à 220. C'est donc la cohabitation, la difficulté, en tout cas le jour, d'avoir des circulations, l'obtention de sillons. Je me doute que la chose ne sera pas plus simple sur cet axe-là demain qu'aujourd'hui, compte tenu de l'augmentation de la vitesse des TGV. Peut-être qu'une des solutions sera de faire passer aujourd'hui nos trains qui roulent à 100 km/h à 120 ou 140 km/h pour que la cohabitation soit plus facile.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Qui souhaite répondre ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Vous parlez de la LGVBPL en 2017 ou déjà ici ?

Raymond BLOUET, Directeur de Combiwest

Oui.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Alors, peut-être que Cédric va compléter, mais effectivement c'est un sujet. C'est pour ça que la vitesse est un sujet que nous soumettons aussi au débat public dans cette notion-là, qui est à la fois capacitaire et aussi de gestion plus fine des sillons entre eux. Mais, Cédric, tu dois avoir des éléments plus précis.

Cédric LEVREL, responsable technique – RFF

Je ne suis pas spécialiste des trains de fret. Ils sont effectivement limités à 100 km/h comme vous l'évoquiez. Une montée en vitesse est en théorie possible, sachant que tout ce qui est cantonnement aujourd'hui sur une voie ferrée est tributaire aussi du poids des trains, et les trains de fret sont assez dimensionnants à ce titre-là, parce que ce sont les

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

trains les plus lourds. Un autre exemple est le profil des voies qui est actuellement de 10 pour 1000 pour quasiment tous les axes, ce qui permet à tous les trains de fret de passer sur l'ensemble.

Dans les travaux déjà engagés, il faut savoir qu'il y a des sections relevées jusqu'à 220 km/h, donc qui vont accroître théoriquement le différentiel de temps de parcours entre des trains très rapides qui profiteront de ces sections relevées des trains les plus lents. Sur les 5 minutes gagnées sur les axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper, je pense, sans rentrer dans les détails, que ce n'est pas forcément dimensionnant sur la capacité de cohabitation de ces deux types de circulation. En revanche, et c'est pour ça qu'on présente le projet LNOBPL comme une opportunité pour le fret du fait des libérations de capacité, parce que, là, on rentre vraiment dans des sections qui complètent vraiment le réseau existant et qui viendront apporter des solutions comme en 2017 la LGVBPL, doublant le réseau classique, offrira des libérations de capacité.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Jean-Yvon OLLIVIER, CGT Cheminot

Après 8 ans de libéralisation, la part modale du fret ferroviaire est historiquement tombée au plus bas, et tout le monde en convient. Nationalement, de 50 milliards de tonnes/kilomètre, il est aujourd'hui tombé autour de 22 milliards de tonnes/kilomètre, tous opérateurs confondus. En Bretagne, comme les tableaux l'ont indiqué tout à l'heure, nous en sommes à 2 % suivant des tableaux et à 1,35 suivant d'autres tableaux. L'ouverture à la concurrence, sûrement le bien commun dont parlait tout à l'heure le représentant de RFF, n'a donc pas été la solution. Ne devrait-on pas plutôt parler de complémentarité ?

D'autre part, la congestion du réseau routier ces temps-ci, la généralisation du 44 tonnes routier, la suppression de toute forme d'écotaxe sont de très mauvais signes envoyés par les pouvoirs publics. Que sont devenues les belles ambitions affichées tout au long de ces décennies et quels sont les enseignements tirés à chaque étape ? C'est ça qu'il serait important de savoir : à chaque étape, quels ont été les enseignements tirés ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Monsieur LEPRINCE ? C'est plus une prise de position qu'une question, mais je ne sais pas si vous souhaitez... Quels sont les enseignements qui ont été tirés ?

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Dans le passé, on a, en ce qui concerne Réseau ferré de France, en ce qui concerne l'infrastructure, et je ne vais pas me prononcer au nom de l'État ou d'autres acteurs, nous, à RFF, on ne peut parler que de ce qui nous concerne vis-à-vis du réseau.

Dans le passé, on a... Vous avez vu une carte, c'était un grand plan de relance du fret ferroviaire à 7 milliards d'euros à l'époque annoncé. Il y avait, c'est vrai, une politique : parfois, il faut des investissements pour le fret pour pouvoir relancer le fret. Je ne parle pas de concurrence ou de non-concurrence. Aujourd'hui, force est de constater la rareté des fonds publics et force est de constater aussi que, en travaillant autrement – et on en a eu l'illustration ce soir vis-à-vis des créneaux horaires de circulation, ce qu'on appelle les sillons sur le réseau – en ayant un travail amont partenarial avec les transporteurs, on arrive à améliorer la situation. Et aujourd'hui, nous, l'enseignement que l'on a au niveau de Réseau ferré de France, c'est justement d'essayer de donner de la visibilité aux transporteurs pour pouvoir programmer plus en amont et donner de la lisibilité, de l'anticipation, parce qu'un industriel a besoin d'anticiper. On travaille donc dans cette chaîne logistique, et je crois que l'exemple qui a été fait en Bretagne en est une illustration : on arrive à améliorer la régularité, on arrive à augmenter le travail – ça a été dit – en travaillant.

Tout ça n'est pas irréversible, je pense, il y a une dynamique et la région Bretagne soutient fortement tout ça. Nous, on a donc bon espoir que, non pas à coups de milliards ou de millions d'investissement, mais aussi à coups de travail et d'huile de coude au quotidien on peut offrir des sillons de qualité dans un contexte, on le sait, très difficile, en particulier celui des travaux. Malgré ça, on essaye d'améliorer.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

En tout cas, voilà l'enseignement que nous, on peut tirer pour Réseau ferré de France. Quant au reste, je pense que ça me dépasse totalement.

Jean-Luc PELTIER, membre du CESGR de Bretagne

J'interviens au nom du CESGR de Bretagne, dont je suis membre. Le CESGR a eu un avis à émettre en début d'année 2014 au sujet du plan régional d'action logistique, qui était un outil qu'a mis en place la région pour accompagner la mutation logistique des entreprises vers des modes plus vertueux, bien conscientes que c'était une des conditions – et ça a été rappelé ce soir – pour maintenir un tissu économique efficient dans nos territoires. À cette occasion-là, nous, on a salué cette démarche en posant la question de savoir si, demain, des projets comme le TGV et LNOBPL étaient aussi des vecteurs pour reconfigurer une offre de fret ferroviaire – ça a été dit – sur le réseau classique. Mais, en même temps, est-ce que demain ce ne sont pas là aussi des vecteurs d'une offre ferroviaire de grande vitesse ? Après, effectivement, le sujet de la vitesse est un sujet important, mais, en tout état de cause, avoir une offre de ce point de vue. La question était posée et, en même temps, on avait posé la question il y a quelques années à travers le cahier d'acteur qui avait été élaboré concernant l'interconnexion du barreau sud en Île-de-France parce que, là aussi, c'est un des éléments – en tout cas, c'est ce qu'on pense avec raison – et un des vecteurs pour aussi rendre le fret plus efficient et plus efficace, parce que, aujourd'hui, le sujet de l'organisation du réseau – et c'est rappelé – qui, pour beaucoup, passe par Paris, n'est pas sans poser problème pour nombre d'opérateurs. Ça repose aussi la question de l'aménagement du territoire et, forcément, des liaisons transversales, c'est-à-dire quelles dessertes autres que par Paris assure-t-on ? Ce qui est d'ailleurs aussi la force du réseau routier : s'il est aussi performant, c'est parce que tous les réseaux sont interconnectés, ce n'est pas forcément le cas pour le ferroviaire, en tout cas la performance du réseau n'est pas partout identique, comme ça a été rappelé.

Sur ces deux questions, est-ce que ce sont aujourd'hui des potentialités, en tout cas par rapport à une offre de fret « grande vitesse » qui pourrait être incorporée à LNOBPL et, à échéance plus brève, dans LGV ? En même temps, il y a aussi la question de la reconfiguration du réseau : ça a été présenté de manière très criante par la présentation de la CCI qui, effectivement, fait partie des conditions du redéploiement du fret.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Quelques éléments de réponse avant de passer très vite la parole à Stéphane LEPRINCE, juste pour dire qu'effectivement la notion de fret grande vitesse fait partie des réflexions de nos collègues entreprises ferroviaires. Il est donc juste évident que nous n'avons, en tant que gestionnaires d'infrastructures, qu'une partie de la réponse, mais nous y collaborons autant que les entreprises ferroviaires y réfléchissent, et c'est le cas.

Nous avons par ailleurs ce projet d'interconnexion sud, projet qui, par définition, est géré par nos collègues plus parisiens et notre vigilance ici, et avec la contribution, évidemment, des partenaires bretons et ligériens.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional - RFF

Sur le sujet du fret à grande vitesse – et je crois que tu ne l'as pas précisé, Arnaud – sur le projet, il n'est pas prévu de faire circuler du fret sur les sections de ligne qui sont proposées. Ça fait partie du débat et chacun peut s'exprimer. Par contre, vous savez peut-être que, entre Le Mans et Rennes, il y a une section de ligne, au nord du Mans, qui va être circulaire pour le fret. Tout ça, ce sont des choses qui sont ouvertes, au-delà de la vitesse, cela rejoint le sujet de capacité, etc. Nous, à ce stade-là, on pense qu'il n'y a pas la nécessité sur le territoire breton, compte tenu des questions de capacité, à le faire, mais ça fait partie évidemment du débat.

Le sujet de l'interco au sud est un sujet important, mais c'est aussi un sujet qui est coûteux financièrement. Je n'ai pas la réponse totale par rapport à ça, mais on travaille aussi avec les transporteurs pour voir comment passer sans passer par Paris. Il y a des lignes transversales qui peuvent être utilisées, des lignes qui sont aujourd'hui en bimode, parce que pas toutes électrifiées. En locomotive diesel, on peut, si on le souhaite, pour le fret, avec des performances intéressantes en longueur de parcours, faire autre chose que passer par Paris, qui est engorgé et qui nécessiterait peut-être des milliards.

Encore une fois, l'enseignement de tout ça est d'essayer de trouver des solutions quand même avec le réseau existant. Comme ça a été dit au début de notre introduction aussi, on essaye d'optimiser, on se doit, compte tenu de la rareté des finances publiques, d'arrêter de penser à des projets de milliards d'euros. En plus, ça dure très longtemps. Là, on parle

de 2030. Au quotidien, si on veut développer le fret, on doit trouver des solutions immédiates avec ce qu'on a, avec notre réseau et, là, on essaye de trouver les solutions sans passer par Paris, et cela nécessite aujourd'hui du matériel bimodal.

Philippe BRASSELET, Délégué territorial Atlantique SNCF Geodis, représentant Fret SNCF

Je voulais plus apporter un témoignage par rapport à ce qui a été dit. C'est vrai qu'on a constaté que la situation du fret, et ça a été présenté par la Chambre de Commerce, a eu un fléchissement assez négatif et inquiétant, mais il aurait fallu zoomer sur les deux dernières années, parce que les deux dernières années ont quand même marqué une stabilité et une légère reprise. Je pense donc qu'il faut regarder les choses qui ne vont pas, mais il faut regarder aussi la stabilité et la reprise. Ça, c'est quelque chose qui est important.

Il y a eu, certes, des choix, des évolutions de marchés, une performance de la route, une évolution de certaines structures et aussi, et surtout, une évolution de l'industrie en France qui a amené, malheureusement, la situation du fret ferroviaire à ce qu'elle est. Cela étant, aujourd'hui, ce que l'on constate dans les territoires, c'est que l'ouverture à la concurrence a créé une vraie dynamique de prise de conscience de la situation du fret ferroviaire. Et cela, tant mieux, parce que tout le monde en parle, tout le monde se dit : il faut faire très certainement attention à certaines situations. On en parle dans des débats comme aujourd'hui, qui sont des débats pour lesquels on pourrait dire qu'ils sont plutôt tournés vers les voyageurs, eh bien non, on va parler du système du fret ferroviaire. Ça, c'est quelque chose qui est important, ça a amené un phénomène de concurrence, de concurrence entre les modes et la concurrence a créé de la dynamique et une amélioration de la performance – ça a été dit par un chargeur – parce que tout le monde s'y est mis de manière à dire : maintenant, dans ce marché-là, il faut qu'on réfléchisse à des situations de report modal et ça ne peut se faire que parce qu'on va répondre sur un plan qualitatif à une obligation de bout en bout.

Également, avec l'arrivée de la concurrence, il ne s'agit pas de stigmatiser l'entreprise historique : l'entreprise historique a beaucoup évolué, elle s'est adaptée à ces évolutions-là et, aujourd'hui, elle est capable... Raymond BLOUET ne l'a pas dit tout à l'heure, mais nous sommes aujourd'hui fournisseurs de prestations à Combiwest, parce que nous avons bien vu que le territoire avait une volonté de faire des choses, qu'un opérateur comme Combiwest était capable de répondre à ces attentes-là et, nous, en tant qu'entreprise ferroviaire, nous avons été en réponse pour leur apporter des solutions complémentaires.

Sur les collectivités locales, et notamment en Bretagne, je dois soulever, parce que je participe à différents débats, que, certes, la situation n'est pas parfaite, mais on remarque, que ce soit au niveau du Conseil régional, au niveau des conseils généraux ou au niveau des communautés de communes, que les gens réfléchissent et identifient certaines choses de manière à positionner des plateformes. C'est très important.

Ce qu'il faut faire, et ça a été dit tout à l'heure par le client, attention à ne pas surmultiplier les plateformes parce qu'elles vont obligatoirement venir en compétition les unes par rapport aux autres. Ça me permet de dire que ce qui est fondamental aujourd'hui, et notamment si on veut faire du report modal, est qu'il ne faut surtout pas opposer les modes : il faut aujourd'hui qu'on travaille l'un avec l'autre et chercher des solutions les uns avec les autres. Tout ne se transportera pas par le ferroviaire, la route a sa pertinence, la route représente 90 % de parts de marché, ce n'est pas nous qui allons bouleverser ça : l'évolution du système en France fait que ce n'est pas possible.

Par contre, et je vais terminer là-dessus, si j'avais, en tant que transporteur ferroviaire et en tant que groupe de transport et logistique, un message à passer par rapport au débat, c'est de dire : effectivement, c'est important, la construction de la ligne à grande vitesse va dégager de la capacité sur laquelle il faut avoir une certaine vigilance par rapport à la vitesse, mais il faut aussi et surtout, et là, c'est le rôle de Réseau ferré de France et également le rôle des collectivités locales, faire attention aux petits bouts de lignes, aux petits ruisseaux qui font les grandes rivières, et vous avez certainement dû entendre parler des lignes capillaires : les lignes capillaires alimentent le territoire et alimentent donc l'ensemble des usines d'alimentation du bétail en Bretagne ; si on ne prend pas garde au maintien de ces infrastructures, ça va dégrader la performance du bout. De la même manière, il faut également faire attention à la performance des outils ferroviaires, qui peuvent être préservés ou mis dans des installations, de manière à ce que le système ferroviaire, dans sa globalité, soit le plus performant possible. Certes, sur le port de Brest qui est un peu plus loin, il y a des installations ferroviaires, elles sont aujourd'hui ultra-performantes pour faire du train. Moi, en tant que transporteur, j'ai la plateforme et les installations qui sont les plus performantes pour faire du train. Malheureusement, aujourd'hui, je n'ai pas de marché. La Chambre de Commerce, le territoire qui travaille, il n'y a pas de marché. Cela étant, on sait qu'il y a des grands projets, notamment

avec l'éolien, et que ces grands projets nécessitent que demain on puisse avoir des installations, on puisse avoir l'utilisation des infrastructures qui vont être délogées par LNOBPL pour pouvoir faire des choses.

Je voulais donc donner cet élément-là. Moi, en tant que transporteur qui est aujourd'hui sur le territoire, et plutôt mis en concurrence, je ne suis pas le transporteur dominant, mais je vois que le territoire a des ambitions et que des choses positives se passent. Je voudrais donc le faire savoir parce qu'on a trop tendance aujourd'hui à parler négativement des choses.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. J'ai fait une entorse, puisque j'ai laissé parler Monsieur pendant 6 minutes, ce qui n'est pas du tout dans nos règles, mais je l'ai fait parce que, en fait, vous parliez d'un sujet très intéressant, mais qui n'avait que des rapports pas directs avec LNOBPL, sinon, je me serais permis de vous couper la parole.

Jean-Jacques BERNARD, Vice-président de Rennes Métropole, en charge des transports

Une intervention juste pour compléter des interventions précédentes sur justement la place des collectivités locales et le rôle qu'elles entendent jouer dans l'accompagnement du renforcement de la performance logistique à l'échelle de l'ensemble du territoire. S'agissant de l'agglomération de Rennes, il a été rappelé tout à l'heure qu'il y avait effectivement des réflexions en cours par rapport à de nouveaux projets et rappelé qu'une étude est en cours. Cette étude concerne l'étude d'un nouveau site sur le site de La Janais. Pourquoi ce site ? Tout simplement parce qu'il y a aujourd'hui, je dirais malheureusement, compte tenu du marché de l'automobile, des opportunités foncières qui n'existaient pas hier. Rappeler que cette étude a pour but de vérifier évidemment la faisabilité de la création d'une plateforme rail-route sur ce site de La Janais à Chartres-de-Bretagne, que nous en sommes aujourd'hui à une première phase qui est achevée et qui a démontré qu'un marché potentiel existe effectivement sur ce site. C'est aussi en corrélation totale avec les ambitions portées par l'opérateur Combiwest par rapport au développement de ce marché potentiel. L'étude sera clôturée en décembre, il nous faut donc maintenant passer aux phases suivantes qui concernent la faisabilité financière et rappeler ce qui est important : cette étude est cofinancée en partenariat avec la région Bretagne, avec le département et avec RFF, mais la précaution qui a été prise par la région Bretagne est bien effectivement de faire en sorte qu'un nouveau projet, complémentaire aux projets existants, parce qu'il ne s'agit pas de se substituer évidemment à l'actuel site de la plaine de Baud, tout simplement aussi parce que la région a souhaité investir dans la rénovation dans le cadre du chantier de la LGV pour évidemment pérenniser ce site. C'est donc un site potentiel complémentaire, mais qui doit trouver sa place dans le plan régional d'action logistique défini par la Bretagne. S'agissant de Rennes Métropole, nous n'avons évidemment pas, dans la ligne fixée par la région, pour objectif de clôturer le site de la plaine de Baud, mais de prévoir éventuellement d'analyser l'éventualité d'un investissement complémentaire à La Janais, qui présente effectivement des atouts – notamment la qualité de la desserte ferroviaire –, mais qui présente aussi des handicaps – il faut le dire –, notamment le fait d'être situé à l'ouest de la gare de Rennes, d'être situé aussi sur la ligne qui dessert le sud. Il faut aussi se dire que c'est sans doute un projet à court ou moyen terme, mais que se pose aussi l'échéance du long terme, notamment de l'éventualité d'un site de dimension plus importante, peut-être de dimension européenne, à l'est, sur le secteur de Vitry.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. Monsieur ?

Philippe LE ROUX, Conseil économique et social

Nous sommes plusieurs conseillers économique et social aujourd'hui, ce qui prouve l'intérêt que nous avons porté à ce projet. Juste une question. On travaille depuis tout à l'heure sur ce qui va se passer à l'intérieur de la Bretagne. Ma question est simple : je suppose qu'il y a d'autres régions qui, à cet horizon 2040, ont des perspectives de développement et de rénovation de leur réseau, comment peut-il se passer et comment est située la Bretagne par rapport aux autres projets ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Y a-t-il d'autres grands projets de RFF ?

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Il y a eu un schéma national des infrastructures de transport, qui a été revisité suite à la commission Mobilité 21. Il y a donc un certain nombre de projets qui sont phasés. Là, on est dans ce projet LNOBPL qui sera dans la deuxième phase de ce rapport Mobilité 21, donc entre 2030 et 2050. Il y a donc un certain nombre de projets, ils ont été hiérarchisés et c'est tout à fait le rôle de l'État. Il y a eu des questions : pourquoi ce n'était pas dans les priorités une ? Mais, de toute façon, quand on regarde les échéances qu'on indique ici, ce projet ne pouvait pas se réaliser avant 2030. Que ce soit en deuxième priorité post-2030 est cohérent de toute façon avec l'avancement du projet, qui reste très clairement aujourd'hui un projet soutenu par l'État.

Je rappelle que la consistance du réseau, c'est une prérogative de l'État. Nous, nous sommes un opérateur ferroviaire. Si on est propriétaire, on gère un bien de la Nation. La consistance du réseau, l'ouverture d'une ligne ou la fermeture d'une ligne, c'est une prérogative de l'État. On a donné tous les éléments pour l'éclairer, le travail a été fait à travers le rapport Mobilité 21 qui est à ce jour toujours confirmé.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Qui souhaite s'exprimer ? Monsieur ?

Patrick LE NAN, citoyen

Juste une question un peu écologique. Je me pose la question de tous ces projets et de leur durée dans le temps, en perspective avec les défis écologiques qui s'annoncent, à savoir : est-ce que, par exemple, la ligne Morlaix – Brest ne sera pas un peu dans l'eau dans 30 ans ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Espérons qu'à cet horizon, non, mais enfin...

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Nous avons notre spécialiste environnement... Excusez-moi d'être trivial comme ça, mais vous parlez de la montée des eaux, c'est ça ?

Patrick LE NAN, citoyen

Oui, la montée des eaux globalement sur les océans et qu'est-ce que ça va donner en Bretagne avec les marées. Je me pose même la question de la grande marée qui arrive en février et de celle qui arrive en mars : qu'est-ce que ça va donner dans 30 ans ?

Michel MORIN, membre de la CPDP

Qu'est-ce qui est prévu par le GIEC ?

Patrick LE NAN, citoyen

On parle d'une montée globale sur l'océan très importante. On parle en mètre et, avec le phénomène des marées en Bretagne, pour l'instant...

Michel MORIN, membre de la CPDP

Je comprends bien, mais ce qu'il faudrait, c'est comparer les chiffres que donne le GIEC – qui ne seront pas forcément atteints, je n'en sais rien – avec ensuite une carte topologique pour voir ce que ça donne.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Ce qu'on peut dire de façon générale, c'est que, pour tous ces projets, mais notre responsable environnement complétera peut-être si besoin, dans les phases ultérieures d'études qui s'annoncent si le projet est confirmé à la suite de ce débat, seront réalisées des études hydrologiques, hydrauliques, avec des calculs par rapport aux problématiques d'inondation, et qui peuvent effectivement prendre en compte aussi un caractère relativement prospectif.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Je viens d'une autre région où ça a été fait pour d'autres LGV, où nous nous sommes effectivement posé la question dans plusieurs dizaines d'années et en prenant ce type de considérations aussi, avec l'État, avec les services compétents de police de l'eau pour effectivement anticiper ces problématiques-là. Donc, nul doute que ce sera le cas pour ce projet le moment venu, en fonction des données disponibles à l'échelle bien sûr de l'État et des services compétents.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Oui, nous sommes très en amont du projet. D'ailleurs, sur le plan écologique notamment, il y a un certain nombre d'études qui ne sont pas encore faites, justement parce que le projet est encore très en amont. Ensuite, avant l'enquête publique, vous savez comme moi qu'il y a des études qui devront être faites de manière très précise, avec éventuellement des conséquences sur le tracé, parce que, si les études montrent qu'il y a des problèmes trop importants, à ce moment-là, le tracé doit être modifié. Effectivement, ces études auront lieu dans le cas où le projet se poursuivrait.

Vanessa BLETTERIE, particulier

Pour faire un petit peu le résumé de ce que j'ai entendu ce soir, les trois scénarios de votre projet favorisent principalement la liaison Rennes – Nantes et offrent très peu à la région Finistère. Donc, plusieurs questions se posent. Combien de millions sont prévus pour améliorer la ligne Brest – Quimper ? Combien de millions sont prévus pour créer le ferroutage entre Quimper et Brest ? Quel budget sera consacré à l'achat des TER ? Qu'est-il prévu pour la région centre Bretagne ? À part Morlaix et Rennes, qu'est-ce qui est prévu en gare de fret à l'initiative du public ?

C'est vrai qu'on peut craindre, par rapport à tout ce que l'on entend ce soir, que si les régions, les départements et les villes financent un tel projet, il leur restera très peu pour renouveler la flotte des TER et l'accroître, et également moderniser vraiment la ligne Brest – Quimper et Quimper – Nantes ? Merci.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Est-ce qu'on peut remettre la diapo sur les objectifs ? Je me permets de rappeler, par rapport à vos premiers propos, que le projet traite Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Quimper, Nantes – Rennes, et pas exclusivement cette dernière ligne Nantes – Rennes, loin de là. Il s'agit d'une complémentarité. Nous avons des objectifs propres, nous l'avons dit à plusieurs reprises déjà sur Brest et Quimper par rapport à Paris ou par rapport à des gains par exemple Brest – Nantes ou Morlaix – Nantes, et on l'a illustré tout à l'heure, ou Morlaix – Vannes, ça a été illustré. Il n'y a donc certainement pas que Nantes – Rennes, mais si, évidemment, il y a aussi Nantes – Rennes comme enjeu. C'était, je l'espère, en le répétant, vous renvoyer ici et je vous fais grâce d'une répétition, les cinq objectifs qui illustrent ces propos. Je pense que...

Vanessa BLETTERIE, particulier

Excusez-moi de vous couper, mais j'avais bien compris vos propos, je pense. Là, vous parlez de Quimper et de Brest, mais, dans le Finistère, il y a d'autres villes et la vraie question sous-jacente, une seule peut-être, c'est : est-ce que finalement ce projet ne va pas favoriser les grandes villes, comme c'est souvent le cas, et laisser de côté finalement toutes les petites villes du Finistère et en général de Bretagne et d'autres régions ? Étant donné que le réseau dans le Finistère n'est pas très développé, on peut quand même craindre le fait que tout l'argent public soit mis au niveau de ce projet qui, certes, est intéressant, mais qui va finalement aussi déshabiller la région sur les petites lignes.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Évidemment, j'apporterai une réponse concernant Réseau ferré de France. Je laisserai bien sûr le soin aux partenaires susceptibles de contribuer à ce projet financièrement de répondre à votre question.

Ce qu'on peut dire, c'est que, en parallèle et avec ces mêmes partenaires, justement – Stéphane LEPRINCE a insisté tout à l'heure – nous réalisons au quotidien des travaux sur le réseau existant et avons une série d'études en cours aussi pour réfléchir. Alors, des priorités dues à la rareté des fonds publics, des priorités par rapport à la rentabilité socio-économique s'imposeront nécessairement, mais nous étudions évidemment l'ensemble des lignes sur le réseau breton et le centre Bretagne évidemment en fait partie. Nous avons des travaux en ce moment même sur Carhaix – Guingamp, faut-il le rappeler, et des réflexions sur d'autres lignes encore, et il serait un peu long de les détailler. Mais Brest –

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Quimper a été cité très clairement tout à l'heure comme un projet très concret qui va avoir lieu très prochainement dans le cadre du contrat de plan à venir. LNOBPL ne résume pas toute l'action menée par Réseau ferré de France avec ses partenaires (région, départements et métropoles) sur la région Bretagne, je pense que c'est très important.

Concernant le troisième volet de votre question sur les matériels, là, bien sûr, c'est une question qui revient aux autorités organisatrices de transport.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Je ne vais pas me permettre de commenter, mais il y a un excellent cahier d'acteur : la Région s'est prononcée sur le projet avec un cahier d'acteur et avec des choix entre la route, le fer. Elle gère donc aussi les commandes de matériel. Gérard LAHELLEC n'est pas là ce soir, mais c'est cohérent avec sa politique. Elle l'a donc exprimé dans un cahier d'acteur que je vous invite à lire. Nous, Réseau ferré de France, on n'est pas là pour se positionner, mais je crois que la Région s'est très clairement positionnée sur ce tout ce que vous venez de dire entre un équilibre entre le matériel et l'infrastructure, le fer et la route, parce que le fer ne répond pas forcément à toutes les réponses et la Région est là aussi pour aménager le territoire et donner sa vision de la chose, et je crois que c'est assez clair.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Comme le disait Monsieur GODARD, ne sont soumis au débat public, qui est une procédure très exceptionnelle, que les projets extrêmement importants. Donc, le fait que ce projet n'est pas soumis à débat public ne veut pas dire que les régions et RFF n'ont pas d'autres projets, mais qui, évidemment, n'atteignent pas ces niveaux-là. Il ne faudrait pas que l'arbre cache la forêt.

Qui souhaite s'exprimer ?

Loïc LE GALL, cheminot retraité

Je voulais vous poser une question concernant la plateforme de Morlaix. Quelles étaient les ambitions au niveau tonnage compte tenu de l'histoire du fret ferroviaire sur le pays de Morlaix, à savoir qu'on a déjà eu une plateforme qui n'a pas fonctionné ? Là, j'espère que cette fois-ci on va y arriver, très sincèrement, ça part d'un très bon sentiment.

Je voulais en même temps parler du problème de cohabitation entre les TGV, les TER et les trains de fret. Si mes informations sont bonnes, même si je suis en retraite, je crois savoir qu'on a fait en sorte de mettre en place ce qu'on appelle le bloc automatique lumineux à certains endroits. Je pense donc que la cohabitation entre tous les moyens de transport, TER, TGV et fret, ne devrait pas poser de problème.

Sophie DANET, responsable de l'antenne RFF de Rennes

Pour ce qui est de la capacité de la plateforme de Morlaix, aujourd'hui ce sont des demi-trains puisque nous avons des voies qui sont limitées à 150 m chacun : donc aujourd'hui, nous sommes limités en longueur et en tonnage évidemment, mais il y a un projet d'extension qui est mené aujourd'hui par Morlaix Communauté – donc Morlaix Communauté pourra s'exprimer sur le sujet – et qui permettrait de faire des trains beaucoup plus longs sur la plateforme de Morlaix. Donc, je ne sais pas si Morlaix Communauté veut s'exprimer.

Raymond BLOUET, Directeur de Combiwest

Aujourd'hui, sur des demi-trains, on est sur des trains... Le tonnage est en fonction de la machine, mais...

Loïc LE GALL, cheminot retraité

On n'y est pas à l'heure actuelle.

Raymond BLOUET, Directeur de Combiwest

Non, non, non, mais on s'est fixé comme objectif de démarrer avec une dizaine de caisses par jour, donc dans les prochaines semaines.

Michel MORIN, membre de la CPDP

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Vous souhaitez ajouter quelque chose Monsieur FICHET ?

Jean-Luc FICHET, Président de Morlaix Communauté

Non, simplement préciser qu'effectivement on prévoit l'avenir, donc les réserves foncières en étant en cours de réalisation. C'est vrai que les objectifs, c'est de monter progressivement en charge des tonnages. On voit bien comment l'ensemble est conditionné aussi par ce qui va se passer sur Rennes, par la question des sillons. Il y a un certain nombre de facteurs. Disons que, en tout cas, nous, aujourd'hui, on est capables d'accompagner un développement qui est assez important. Je crois qu'aujourd'hui on en est à 9 000 tonnes, quelque chose comme ça, et l'objectif est de 42 ou 45 000 tonnes. Il n'y a donc pas trop de soucis.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Il y a quand même un deuxième volet. Je me permets de rebondir sur votre deuxième volet très rapidement. Vous parliez, en tant que spécialiste bien sûr, de bloc automatique lumineux : c'est le système de signalisation le plus performant en fait qui puisse être mis en œuvre, notamment sur les lignes classiques. Effectivement, ça illustre le travail que nous menons au quotidien et sans attendre LNOBPL, puisque, par exemple sur Rennes – Redon, nous avons, avec les partenaires... On parlait de la modernisation en ce moment même en cours de la voie et, d'ici 2017, nous ambitionnons de modifier la signalisation pour la rendre plus performante, aussi pour ses considérations, entre Rennes et Redon. Par ailleurs, entre Guingamp et Plouaret, dans un horizon à définir, mais sensiblement voisin, et qui illustre là aussi toutes ces petites actions au quotidien, si je puis dire, parce que c'est quand même l'argent public et des fonds importants, mais qui nous mobilisent avec LNOBPL pour optimiser au maximum ce réseau.

Je précise que ces projets, que je cite, sont intégrés comme références dans LNOBPL. Ça ne remet donc pas en cause les conclusions déjà posées précédemment.

Philippe LE ROUX, Membre de la CGT

Oui, là je n'interviens plus en tant que membre du CESER, mais en tant que syndicaliste de la CGT. Il vient effectivement la question de l'efficacité de l'offre et de son efficacité dans le mode ferroviaire concernant le fret. Reste posée, et ça a été amené tout à l'heure, la question des décisions politiques qui, dans la période, ne sont pas minces de conséquences sur justement la performance économique de ce mode de transport, parce que, quand on fait 44 tonnes, c'est 10 % de gains de productivité d'un seul coup et, si on monte à 60 tonnes, comme c'est le cas en Allemagne par exemple demain, ce qui pourrait très bien arriver parce que, la Bretagne, c'est la France et c'est aussi l'Europe, ne nous met pas à l'abri de revers sur les gens qui aujourd'hui prennent le risque de s'engager quel que soit l'opérateur du reste. Nous, aujourd'hui, à la CGT, on salue tous ceux qui font acte de volontariste parce que ça fait au bout plus de ferroviaire. Après, on a notre conception, nous, de ce que peut être le fret ferroviaire, en tout cas résolument inscrit dans un mode de complémentarité, on fait partie de ceux qui pensent que, de toute façon, ça ne fera pas l'affaire que d'un seul opérateur aujourd'hui quel qu'il soit et il faudra bien qu'un jour ou l'autre tout le monde se mette autour de la table. Mais c'est aussi un vrai sujet et bien sûr le sujet de la fiscalité, parce qu'on voit bien qu'aujourd'hui, pour l'exemple et de la fiscalité et de ce qui se décide, il a été rappelé que le système ferroviaire n'est aujourd'hui pas financé, on pourrait en discuter. Mais si on prend l'exemple d'un train de fret entre Rennes et Brest, aujourd'hui, il paie du péage alors que, si on fait circuler des camions, il n'y en a pas. Je ne dis pas bien sûr qu'il faut installer des barrières de péage sur les 4 voies bretonnes, mais le sujet est quand même posé. Aujourd'hui, il y a un sujet autour du modèle économique et à mesure que le temps passe, on se rend quand même compte que les décisions ne sont pas pro-ferroviaires et que ça risque d'anéantir les efforts qui sont faits, notamment par les collectivités locales.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Ce sera noté au verbatim.

Qui souhaite s'exprimer ? Vous avez encore 10 minutes, mais si le tour des choses a été fait...

Il me reste à vous remercier tous de votre participation, remercier nos intervenants et RFF, et je crois saluer la qualité du débat d'aujourd'hui, qui se poursuit, je le rappelle, tout le temps sur internet. Si vous avez des avis, des commentaires, des questions, vous pouvez aller sur le site de LNOBPL.

Marie-Françoise SÉVRAIN, membre de la CPDP

Je voudrais vous signaler deux petites choses avant de vous quitter : vous signaler que tous les supports qui vous ont été présentés ce soir sont en ligne si vous voulez les reconsulter ou si vous n'avez pas pu bien voir tous les documents. On vous a remis aussi à l'entrée une feuille d'évaluation. Si vous pouviez la compléter tout de suite, ce serait très bien, même un peu plus tard, ça serait aussi très bien, parce qu'on aimerait bien avoir des retours sur la tenue de nos réunions et sur le débat. On vous serait donc très reconnaissants de compléter ces évaluations et, comme c'est affiché sur l'écran, vous rappeler les prochaines réunions : la semaine prochaine à Pontivy, après à Redon sur le thème de l'environnement et une nouvelle sur le fret ferroviaire à Saint-Nazaire.

Je vous dis bonsoir et merci à tous.

Clôture de la réunion à 21h50

Conformément à la loi, les personnes ayant donné leur identité et/ou leurs coordonnées ont le droit de demander une rectification.