

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE, THEMATIQUE « FRET
FERROVIAIRE »****Saint-Nazaire, le 19 novembre 2014, 19 h à 22 h****En tribune****Commission particulière du débat public :**Olivier GUÉRIN, *président*Michel MORIN, *membre*Paola OROZCO-SOUËL, *membre***Maîtrise d'ouvrage**Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne (RFF)*Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*Virginie FIORIO, *responsable environnement (RFF)*Cédric LEVREL, *chargé des études techniques (RFF)*Sophie DANET, *responsable antenne Rennes (RFF)***Intervenants**Jacques CHAUVINEAU, *président d'Objectif OFP*Jean-Pierre CHALUS, *président du directoire du grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire*Estelle MORCELLO, *consultante économie des transports EGIS Mobilité (Intervention pour le compte de RFF)***Présents dans la salle****Commission particulière du débat public :**Martine PATTOU, *membre*

(Début de la réunion à 19h10)

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Bonsoir. Nous allons commencer cette réunion. Elle sera animée par Michel MORIN, qui est membre de la Commission particulière du débat public, que je préside.

Je voulais remercier le maire de nous accueillir ici, et lui laisser tout de suite la parole. Monsieur le maire, c'est à vous. Ne vous asseyez pas ; vous n'avez pas le temps

David SAMZUN, Maire de Saint-Nazaire, président de la CARENE

Merci, Monsieur. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à Saint-Nazaire, dans cette belle salle de Cinéville. Et permettez-moi, d'entrée de jeu, de m'excuser, puisque je ne pourrai pas rester avec vous – ayant un Conseil municipal ce vendredi, nous sommes dans la phase préparatoire.

Mais quelques mots pour introduire cette séance... Bien qu'apparaissant lointain, pour ne pas dire très lointain, puisque nous parlons – et sans jeu de mots pour les acteurs locaux - d'une destination 2030, ou en tout cas à son horizon, il convient de préparer l'avenir et de s'interroger sur l'évolution des infrastructures à long terme. Le débat public est donc, par définition, nécessaire. D'ailleurs, j'ai souhaité que ce débat public ait lieu, en premier lieu, au sein du Conseil communautaire, voilà maintenant quelques semaines - puisqu'en lisant mes notes, c'était le 4 novembre dernier.

La CARENE a analysé, a partagé, avec l'appui technique – bien sûr – de notre agence d'urbanisme, l'ADDRN, les enjeux du territoire à l'échelle des quatre intercommunalités du nord-ouest de la Loire-Atlantique : CARENE, Cap Atlantique, communauté de communes de Pont-Château et Saint-Gildas-des-Bois, et enfin communauté de communes de Loire et Sillon. Ce travail partagé a permis de produire un cahier d'acteur qui exprime officiellement la position et les attentes de la CARENE, et tout particulièrement : 1/l'intérêt du projet pour améliorer les relations entre nos territoires ligériens et bretons. Sachez que ce cahier d'acteur, non pas sous sa forme, je l'ai découverte - non pas son contenu ; sur la forme – lors du Pôle métropolitain Loire-Bretagne, qui avait lieu pas plus tard qu'hier à Rennes.

L'intérêt socio-économique du scénario bleu, dont le coût est le moins important, et qui permet également la diminution du temps de parcours la plus significative, la demande d'analyse plus précise des potentialités pour le développement du fret ferroviaire – élément extrêmement important – au départ du port de Saint-Nazaire grâce à la libération de six longs créneaux horaires sur les lignes existantes. Enfin, l'articulation avec le projet du nouvel aéroport. Il n'y a pas de sujet tabou. Nous devons nous préparer à ce nouvel aéroport. Bien sûr, je ne sais pas préjuger de l'échelle du temps ; je ne

sais pas préjuger des recours en cours. Mais notre responsabilité, en tant qu'élus, c'est de prévoir, si l'aéroport se réalise, ces dessertes. La vigilance sur la capacité des acteurs financiers du transport ferroviaire, et tout particulièrement les régions, à ce que les services supplémentaires générés par ce projet ne détériorent pas, bien sûr, les dessertes existantes, indispensables à la vie quotidienne de nos habitants. Ni se limitent, aussi, bien sûr, j'y pense, à ces projets de développement, et tout particulièrement le cadencement de la ligne TER Nantes – Saint-Nazaire – Le Croisic. La CARENE a également participé à l'expression du Pôle métropolitain Loire-Bretagne, outil de coopération. Je vous l'ai dit tout à l'heure. Et bien sûr auprès du syndicat mixte aéroportuaire.

Voilà les petits mots, non pas de cadrage, mais le point de vue du Conseil communautaire. Des travaux qui ont été largement partagés au sein des quatre EPCI, au sein de notre agent d'urbanisme. Et je tiens à remercier le travail des services de la CARENE et de notre agence.

Je vous souhaite, à vous, un débat, et j'ai confiance, et pour avoir y compris lu la presse de ce matin, le débat qui s'est déroulé hier soir – me semble-t-il – à Redon, que ce débat permettra d'enrichir nos réflexions, les uns les autres. Merci à vous.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci, Monsieur le Maire.

Avant de rentrer dans le vif du débat, quelques mots pour vous rappeler le cadre général du débat public.

Son cadre réglementaire, d'abord. Deux ou trois principaux textes régissent l'organisation d'un débat public : la convention d'Aarhus, la Constitution de la République par le biais de la Charte de l'environnement et de son article 7, et puis le Code de l'environnement qui définit notamment les missions de la Commission nationale du débat public. Qui, comme vous le savez, est une autorité administrative indépendante.

Les principes du débat : il s'agit de donner son avis et de faire des propositions qui concernent l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques principales. Nous le signalons à chaque fois : le débat public se déroule en amont de la décision du maître d'ouvrage. C'est-à-dire qu'à l'heure où nous parlons, aucune décision n'est prise. Elle ne le sera que dans un certain nombre de mois.

Le débat se déroule donc sous l'égide de la Commission nationale, qui désigne une Commission particulière du débat public pour le projet. Ici, la commission pour LNOBPL. Commission particulière qui est indépendante. C'est-à-dire que ses membres n'ont aucun lien avec aucune des parties prenantes au projet. Et commission qui est neutre, en ce sens qu'elle ne prend pas position sur le projet. Elle est donc présidée par Monsieur Olivier GUÉRIN, et elle est composée, en tout, de sept membres, ainsi que d'un secrétariat général, qui est basé à Rennes. Le rôle de la commission est donc d'animer le débat pour permettre au public de s'informer dans les meilleures conditions possible sur le projet, et d'exprimer ses avis, ses critiques et ses suggestions. Trois principes régissent le débat :

– la transparence : c'est-à-dire que l'information doit être totale, et notamment en ce qui concerne les réponses aux questions. La commission veille à ce que le maître d'ouvrage réponde le plus complètement et clairement possible aux questions qui lui sont posées ;

– l'équivalence : c'est-à-dire que chacun des participants au débat est sur le même pied ;

– et, enfin, l'argumentation. C'est important. Il faut que les prises de position, avis ou suggestions soient argumentés.

Ce débat, en ce qui concerne le projet ferroviaire Ouest-Bretagne – Pays de la Loire, dure quatre mois, du 4 septembre au 3 janvier 2015. Il y aura seize réunions publiques, et un site Internet, que vous voyez ici, qui met à votre disposition les documents du débat. C'est-à-dire le dossier du maître d'ouvrage, mais aussi les études qui ont pu être faites, et éventuellement celles qui seront complémentaires, un système de question-réponse, des espaces de discussion, des espaces pour mettre vos points de vue, et notamment les cahiers d'acteur. Enfin, certaines réunions sont retransmises en direct sur Internet. Je vous l'ai donc dit : il y a eu seize réunions... Enfin, il y aura, en tout, seize réunions publiques. On en a déjà fait une dizaine, à peu près. Aujourd'hui, c'est la douzième.

Une innovation, également, pour ce débat : c'est-à-dire que le président de la Commission particulière a décidé d'organiser des rencontres voyageurs. C'est-à-dire que certains membres de la commission, avec des représentants du

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

maître d'ouvrage, se rendent dans des lieux publics. C'était un centre commercial à Brest, je crois. Et dans les gares aussi. Pour directement rencontrer le public et interroger ceux qui manifestent leur intérêt pour avoir des informations sur ce projet. En même temps, on leur dit qu'il y a un site Internet sur lequel ils peuvent avoir un maximum d'informations.

Par ailleurs, la commission a souhaité que des étudiants soient associés à ce débat, à travers les trois universités... Enfin, certaines des unités des trois universités de Brest, Nantes et Rennes.

Le maître d'ouvrage est donc Réseau ferré de France (RFF), qui est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, et qui, au premier janvier 2015, s'appellera SNCF-Réseau. Le maître d'ouvrage a donc rédigé le dossier du maître d'ouvrage, qui sert de base au débat. Il vous présentera rapidement le projet et répondra, donc, à vos questions.

Les suites du débat. Ce débat se termine le 3 janvier. Dans les deux mois, la commission particulière en établit le compte rendu. Après quoi, le président de la commission nationale en rédige le bilan. À partir de là, le maître d'ouvrage dispose d'un délai de trois mois pour publier sa décision quant à la poursuite ou non du projet. Et s'il y a poursuite du projet, ça peut être avec un certain nombre de modifications ou d'amodiations. Ce n'est pas à prendre ou à laisser, bien entendu.

Pour la réunion d'aujourd'hui, elle se tiendra en deux parties, puisqu'il y aura une partie générale de présentation du projet et une deuxième partie qui sera thématique, sur le thème du fret ferroviaire. Donc RFF, et notamment Monsieur LEPRINCE, directeur régional, Monsieur GODART et Monsieur FORMSTECHE, vous présenteront le projet. Après quoi, il y aura un échange avec vous. Ensuite, nous passerons à la deuxième partie, sur le thème du fret ferroviaire, avec une présentation rapide de RFF, une intervention de Monsieur Jacques CHAUVINEAU, qui est présent d'Objectif OFP, et une intervention de Monsieur Jean-Pierre CHALUS, qui est président du directoire du grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire. Et nous aurons encore une petite heure pour débattre sur ce point.

Je donne donc la parole à Monsieur LEPRINCE, à Réseau ferré de France.

Stéphane LEPRINCE, Directeur régional – RFF

Bonsoir à tous. Monsieur le Président, bonsoir. Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Nous sommes ici pour cette première réunion ligérienne du débat public LNOBPL. C'est un moment important pour cet échange, pour nourrir notre réflexion. 2030, cela paraît évidemment assez loin pour se projeter. Et c'est vrai que c'est un exercice pas très facile. Donc on va essayer de vous y conduire et de vous apporter l'ensemble des éléments pour enrichir ce débat. On a eu l'exemple, dans le territoire, sur un projet similaire, qui est la LGV Le Mans – Rennes, où un débat public a eu lieu il y a une vingtaine d'années. Et donc, il est nécessaire pour nous, parce que 2030, c'est un peu demain, de se projeter dans ces échéances-là. Quand on voit les phases de débat public, d'enquête publique, de montage, d'opération, c'est à peu près les délais qui sont nécessaires pour aboutir à une réalisation. Évidemment, ce n'est pas toujours très simple de se projeter quand... Quel sera le territoire en 2030 ? Quel sera l'état du réseau ? Et c'est vrai que d'ici 2030, on va faire évidemment beaucoup de choses avec les partenaires, tant pour les voyageurs – ce projet est avant tout un projet voyageur – mais aussi pour le fret. Je voudrais dire quelques mots, déjà, sur tout ce qui est fait au quotidien, parce que notre priorité, c'est évidemment le transport du quotidien. Grâce aux partenaires, nous réalisons beaucoup de travaux sur le territoire. Que ce soit en fonds propres, comme sur les lignes structurantes en début d'année sur Nantes – Angers, mais aussi en ce moment même, Monsieur le Président, entre Nantes – Saint-Gilles et Nantes – Pornic. Des opérations de modernisation qui devront, on l'espère, mettre plus de personnes dans les trains. Beaucoup de choses sont en place, au-delà de ce projet, à l'horizon 2030. Il aura aussi les CPER qui vont se concrétiser. Un certain nombre de projets vont donc se concrétiser, en particulier – on l'espère – à travers les pôles d'échanges, qui sont les véritables portes d'entrée du ferroviaire. Donc un certain nombre de projets, y compris ici même, devraient se concrétiser. Beaucoup de choses vont être faites, au-delà des travaux. On parle beaucoup de projets ; on parle beaucoup de projets. Je voudrais aussi insister, en particulier pour le fret – c'est la réunion thématique de ce soir...

On a aussi beaucoup parlé, parfois, dans le passé, de grands plans de relance du fret ferroviaire, à coup de millions, voire de milliards, d'investissement. À RFF, et particulièrement dans la construction de SNCF Réseau au 1^{er} janvier, on souhaite sortir aussi, dans un contexte économique difficile, en particulier pour le fret, de cette spirale exclusive de réponse par des projets d'investissement, par la qualité de service et la qualité de nos sillons. On va mettre en place des structures clients services dans l'ensemble de nos directions territoriales en vue de répondre, et on y travaille déjà avec le port, au mieux et instantanément aux préoccupations de fret. En 2030, je pense, il y aura des choses pour le fret. Le

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

projet va pouvoir apporter des choses. Mais si nous voulons faire les choses, c'est maintenant que ça se passe. Les leviers que l'on a, avant des leviers d'investissement, ce sont des leviers de qualité de service : la disponibilité du port en termes ferroviaires, la qualité des sillons pour rejoindre le couloir européen, le corridor européen qui passe du côté de Tours. Et c'est sur l'ensemble de ces leviers qu'on travaille dès à présent, avec la région, avec l'ensemble des acteurs et avec l'ensemble de nos clients.

Ceci étant dit, il est nécessaire, et c'est l'objet même du débat, de se projeter à l'horizon 2030. Parce que notre réseau va atteindre un certain nombre de limites, qu'Arnaud et Benoît vont vous présenter. Et pour faire évoluer notre réseau, on a besoin de recevoir, aujourd'hui, à travers ce débat... Les objectifs vont vous être présentés. Est-ce qu'ils répondent à vos attentes ? Et enfin, les projets qu'on vous présente, parce qu'il y en a plusieurs familles, est-ce qu'ils peuvent être améliorés ? Est-ce qu'ils peuvent être combinés ? Parce que je pense qu'il peut y avoir aussi d'autres solutions. C'est tout l'objet de ce débat. Nous n'arrivons pas avec des solutions toutes faites, et on compte sur vous pour améliorer ce que nous mettons aujourd'hui sur la table.

Donc bon débat, et merci de votre participation.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Bonsoir à tous.

Je suis Arnaud GODART, le chef de mission du projet de liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL). Je suis accompagné de Benoît FORMSTECHE, mon adjoint, qui répondra tout particulièrement à vos questions techniques. Également en salle, mes collègues - RFF, SNCF – qui pourront également intervenir.

Avant de commencer, je souhaitais effectivement, comme ça a été dit par Stéphane LEPRINCE, insister sur le fait que ce projet est actuellement en amont. Rien n'est figé et nous attendons de ce débat public, grâce à vous et à cet échange, ce soir, d'améliorer encore ce projet, et d'en confirmer l'opportunité.

Avant de vous présenter les propositions d'aménagement, il convient de préciser le contexte et les objectifs du projet. Ce projet concerne les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Quimper et Nantes – Rennes. Il s'appuie sur le réseau existant pour tirer profit des travaux réalisés ou en cours de réalisation. On pense notamment aux opérations sur Rennes – Brest et Rennes – Quimper, ou Rennes – Redon actuellement, pour en tirer le meilleur profit. Également, en ligne, les gares existantes et les pôles d'échanges multimodaux également en études ou en travaux. Saint-Nazaire est bien sûr concerné. Ce projet se construit également en intermodalité, grâce aux PEM, avec les autres projets d'infrastructures – notamment dans le domaine routier. Ce projet s'inscrit à l'ouest de Nantes et de Rennes, en complément du projet en cours de réalisation entre Le Mans et Rennes, la LGV Bretagne – Pays de la Loire, qui sera mise en service en 2017.

LNOBPL vise quatre types de déplacement. Améliorer les liaisons vers Paris, l'Europe. Mais également – j'allais dire surtout – à l'intérieur du territoire, en Bretagne et Pays de la Loire. Également en interurbain, autour de Nantes et de Rennes. Ce projet s'inscrit à un horizon 2030. C'est demain pour le ferroviaire, à l'échelle des nombreuses études qui nous attendent. Et ça nous donne l'occasion, en ce moment même, de pouvoir en discuter sereinement.

Avant de parler des objectifs, les enjeux. Puisque ce projet répond d'abord à des enjeux de territoire, qui peuvent être décrits de trois façons. D'abord sur le plan démographique : les régions Bretagne et Pays de la Loire connaîtront d'ici 2040 une forte croissance démographique (20 %) – deux fois plus forte que la moyenne nationale. Il s'agit, pour ces deux territoires, de maintenir une attractivité économique, dans un contexte relativement excentré à l'échelle européenne. Il s'agit également d'assurer une meilleure cohésion territoriale, d'améliorer le réseau intervilles au sein de Bretagne et Pays de la Loire. Ceci aura donc une répercussion mécanique sur les transports, notamment ferroviaires, avec forcément plus de déplacements – voyageurs, mais également fret. Ceci nous oblige à travailler sur deux paramètres clés, que LNOBPL va traiter – nous le verrons tout à l'heure. Il s'agit de deux paramètres. D'abord, le temps de parcours. Et la capacité. Capacité, cela veut dire le nombre de trains possibles, la fréquence envisageable (par sens, par heure, par heure de pointe). Or nous savons aujourd'hui que le réseau, tel qu'il est, ne répondra pas aux enjeux du territoire d'ici 2030.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

C'est pourquoi les partenaires ont fixé cinq objectifs au projet. Rappelons les partenaires. Il s'agit de l'Etat, des deux régions Bretagne et Pays de la Loire, des quatre départements bretons, du département de Loire-Atlantique, des trois métropoles Brest, Rennes et Nantes, et bien sûr, de RFF. Ces cinq objectifs... Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne. Mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris. Il s'agit de renforcer le réseau intervilles – l'irrigation des territoires. C'est l'enjeu des déplacements à l'intérieur des territoires bretons et ligériens décrit précédemment. Il s'agit aussi de rapprocher Nantes et Rennes, d'améliorer les temps de parcours, d'améliorer les fréquences, de desservir le futur aéroport du grand-ouest – ceci pour les futurs utilisateurs de Bretagne et Pays de la Loire – et de dégager des possibilités à long terme, en termes notamment de capacité, de nombre de trains possibles, au profit des trains de voyageurs et des trains de fret, bien sûr.

Sur la base de ces objectifs, RFF a diagnostiqué le réseau actuel et a essayé de déterminer les améliorations nécessaires pour l'atteinte de ces objectifs. Et Benoît va nous présenter les propositions.

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

Bonsoir à tous. Maintenant, je vais vous présenter les scénarios, tels qu'ils vous sont soumis, ce soir, au débat.

Donc trois familles de scénarios vous sont présentées ce soir. Avant de les détailler un peu plus en profondeur, quelques principes à rappeler dans l'élaboration de ces scénarios.

Le premier grand principe, c'est d'essayer de répondre à l'ensemble des objectifs – donc les cinq objectifs que vous a présentés Arnaud, juste avant. Les trois familles de scénarios répondent à ces cinq objectifs, aussi bien en temps de parcours qu'en capacité :

– s'appuyer au maximum sur le réseau existant. Cela a déjà été rappelé par Arnaud, au début de la présentation. C'est-à-dire s'appuyer sur le réseau principal irriguant le territoire, notamment en lien avec les opérations de modernisation qui ont pu être réalisées. Notamment en Bretagne, avec des relèvements de vitesse assez importants – qu'on a appelé Rennes – Brest Rennes – Quimper phase 1 notamment. S'appuyer aussi sur le réseau de gares qui existe ; les gares TGV, les principales gares. Donc en aménageant les dessertes possibles pour toutes ces gares.

– optimiser les coûts, sous la forme de deux leviers. C'est-à-dire rechercher des solutions communes, des barreaux communs – puisque, comme on a pu le voir sur la carte, les améliorations concernent les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper et Nantes – Rennes. Donc, essayer de trouver des troncs communs sur ces axes, mais également essayer de trouver des solutions qui font gagner du temps, qui améliorent le service ferroviaire aux endroits qui bénéficient au plus grand nombre, là où il y a le plus de voyageurs. Donc, faire gagner du temps aux endroits... Par exemple, pour Brest. Mais également aux gares intermédiaires, si on se met sur la problématique Paris – Bretagne.

– et enfin, prendre en compte dès l'amont, dès la conception des solutions techniques qui vous sont présentées (les scénarios), les enjeux environnementaux dans une démarche d'écoconstruction. C'est-à-dire une démarche... d'éviter, des principaux enjeux, dès le début. Cela pourra être détaillé, notamment avec notre collègue responsable des études environnementales.

Le dernier point à signaler avant de présenter les scénarios, c'est que ce projet concerne, en 2030, 18 millions de voyageurs potentiels, dont deux millions qui seraient apportés directement par le projet. 18 millions de voyageurs par an, c'est sensiblement pareil que le volume de voyageurs qui transitera sur la LGV Le Mans – Rennes en 2017. C'est à peu près dans les mêmes ordres de grandeur. Cela permet de voir un petit peu l'ampleur du projet sur le volume de clientèle voyageur, qui bénéficiera de ces effets.

Donc le premier scénario qui vous est présenté est le scénario mauve, d'amélioration au plus proche de l'existant. Vous voyez, en bas de l'écran, un petit schéma qui explique le principe. C'est-à-dire qu'on s'appuie au maximum sur les opérations de modernisation qui ont pu être réalisées sur le réseau. Et on va donc au-delà. On essaie de rectifier, de ripper les courbes – les petits aménagements que vous voyez en rouge. Parfois, cela oblige à sortir des emprises ferroviaires de quelques mètres, ou d'envisager des petites sections de lignes nouvelles pour rendre la voie plus performante, pour atteindre des vitesses de 220 km/h sur le parcours. Alors comment cela se traduit sur le territoire ? Vous le voyez sur la grande carte, en haut. On a recherché des zones à aménager, pour la Bretagne, entre Rennes et Lamballe, mais également entre Plouaret et Lannion. Pour la branche vers Rennes – Quimper, donc des aménagements

entre Rennes et Redon. Cela se voit peut-être moins sur la carte, mais de manière un peu plus en pointillé, puisque la zone est assez contrainte au niveau de la vallée de la Vilaine. Il y a des endroits où on ne peut pas rectifier les courbes. Et ensuite, un aménagement entre Redon et Nantes – au passage, avec desserte de l'aéroport par une section de ligne nouvelle. Également, à signaler, en extrémité du réseau, entre Lorient et Quimper, et plus précisément entre Quimperlé et Quimper : des aménagements sur la ligne classique. Au total, 250 kilomètres de lignes traitées, sur les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Rennes et Nantes – Quimper, pour un coût total de 4,2 milliards d'euros.

Deuxième famille de scénarios, c'est la famille de scénarios dite bleue qui repose sur un autre principe de construction. C'est la recherche de sections de lignes nouvelles. Donc là, vous revoyez en bas le petit schéma, qui explique que, là, on recherche plutôt des aménagements de plusieurs dizaines de kilomètres, entre deux gares principales, de type gare TGV, desservies actuellement par le TGV. Et on retrouve la proposition de deux réseaux : un réseau rapide et un réseau – la ligne bleue, existante – continuant à être opérée pour les trains plus lents, les trains périurbains par exemple, ou les trains de fret. Donc on retrouve des aménagements sur la même aire géographique. Une section de ligne nouvelle entre Rennes et Lamballe. C'est ce qui apparaît en haut. Et après, deux options possibles : une option que l'on a appelé Nord Vilaine parce qu'elle se connecte au nord de Redon, dans le secteur de la Vilaine, et qui a donc un barreau commun Rennes – Redon, puis file vers Nantes, au passage par l'aéroport. Donc 165 kilomètres au total, avec l'aménagement au nord de Rennes et la ligne Rennes – Nantes, pour 3,1 milliards d'euros. Et une autre option : Sud Vilaine, qui est un peu plus longue – 185 kilomètres – et qui passe de l'autre côté de la Vilaine. Elle ne franchit jamais la Vilaine, alors que l'option Nord la franchit deux fois. Mais elle franchit des affluents importants, comme le Don. Elle repose sur le même principe ; elle se connecte au niveau de Redon, et a un barreau, après, qui descend vers Nantes – en desservant au passage l'aéroport. Donc 185 kilomètres, 3,65 milliards d'euros. Il me semble intéressant de distinguer ces deux options. La vallée de la Vilaine étant une zone particulièrement contrainte au niveau de l'environnement, avec de forts enjeux. Il nous paraît donc important de distinguer les deux familles.

Dernière famille de solutions : c'est la solution dite scénario vert. L'option verte suit toujours le même principe. C'est-à-dire une section de ligne nouvelle. Donc on recherche des sections de lignes nouvelles, entre 220 et 230 km/h. Là, le principe étant de rechercher un tronçon commun entre Rennes – Brest et Rennes – Quimper, en sortie de Rennes, qui vient se connecter juste avant Saint-Brieuc et juste avant Vannes. Et comme les objectifs du projet sont multiples, et qu'il y a aussi des objectifs d'amélioration des liaisons Nantes – Rennes et Nantes – Quimper, et desservir l'aéroport, on retrouve également les options Nord et Sud Vilaine. Au total, vous avez donc une variante option Nord Vilaine, à 250 kilomètres pour 5 milliards d'euros, et une variante Sud Vilaine, à 270 kilomètres pour 5,55 milliards d'euros.

Ce sont les caractéristiques techniques simples des trois familles de scénarios. Maintenant, sur les deux critères que vous a présentés Arnaud, à savoir le temps et la capacité, on va pouvoir voir comment ils se distinguent les uns les autres.

En termes de capacité, les trois familles de scénarios font bénéficier le réseau d'apports substantiels. Les schémas qui vous sont présentés... On a la gare de Rennes et la gare de Nantes. Ce sont des représentations schématisées des branches de l'étoile ferroviaire de Nantes et de Rennes. La colonne de gauche présente la situation 2030 sans le projet de liaisons nouvelles. Si on prend, au départ de Rennes, par exemple, en allant vers le sud, vers Messac – Guipry et Redon, on voit qu'on peut faire circuler sept trains par heure, par sens, en 2030. On ne sait pas faire mieux parce qu'on doit offrir des services à tous les types de voyageurs, tous les types de trains. Donc on a des trains lents, des trains omnibus, qui desservent finement le territoire. On a des trains rapides, des TGV par exemple, qui ne s'arrêtent pas entre Rennes et Redon, et des trains rapides comme Nantes – Rennes. Tous ces trains, assemblés ensemble, font qu'on ne peut pas faire plus de sept trains par heure, par sens, sur ce tronçon. De même, au départ de Nantes, on retrouve aussi des limites de capacité : huit trains par heure, par sens, vers Savenay. Parce qu'on a un tronçon commun vers Saint-Nazaire et, après, vers Redon. La colonne de droite vous présente les apports du projet ; c'est ce qui figure en rouge. Donc vous avez +1 et +2 à Rennes et à Nantes. Directement grâce au projet de liaisons nouvelles, on peut rajouter une fréquence par heure et par sens au départ de Rennes, et deux au départ de Nantes. Cela semble relativement peu, mais, en fait, c'est par heure et par sens. Donc c'est systématique, et ça peut être répété tout au long de la journée. Cette fréquence supplémentaire peut servir, concrètement, à Nantes – Rennes, ce qui permet donc de doubler la fréquence entre Nantes et Rennes, et passer d'une fréquence de l'heure à la demi-heure. En orange figurent d'autres apports permis par le projet, et des aménagements que l'on appelle complémentaires. C'est-à-dire quelques aménagements

dans les gares de Rennes et de Nantes. Et qui, s'ils sont faits en complément du projet, permettent d'accroître encore de deux circulations supplémentaires sur chaque itinéraire. Ces circulations supplémentaires peuvent bénéficier à d'autres activités, comme les trains périurbains ou les trains de fret. C'est donc le système ferroviaire, sur le réseau classique notamment, qui bénéficie d'un plus grand effet de volume d'offre.

En termes de gains de temps, les trois scénarios se distinguent. Pour desservir Rennes – Brest et Rennes – Quimper, on voit que les scénarios mauve et bleu permettent de gagner dix à onze minutes, alors le scénario vert, plus ambitieux, permet des gains de temps de 15 à 23 minutes. Autre grande relation transversale : Nantes – Quimper. Les trois scénarios sont relativement similaires, homogènes, avec des gains de six à sept minutes. Cela peut sembler relativement peu, mais avec une desserte systématique de l'aéroport au passage. Enfin, sur le dernier axe, Nantes – Rennes, des gains de temps permis de l'ordre de 25 minutes, dans l'hypothèse d'un service opéré à 250 km/h pour les scénarios bleu et vert, seulement sept minutes pour le scénario mauve. Et après figure en grisé une variante. C'est-à-dire qu'entre 20 et 29 minutes de gains de temps possibles, suivant qu'on opère le service Nantes – Rennes à 200 km/h, ou à 320 km/h. La question de la vitesse peut être couverte à ce stade, notamment sur la liaison Nantes – Rennes.

Enfin, pour terminer, des ajouts qui sont présentés, dans le cadre du débat, pour aller au-delà des gains de temps pour la pointe finistérienne. Ces ajouts vous sont présentés là ; vous voyez en surimpression les trois familles de scénarios. Ces ajouts sont des petites sections de lignes nouvelles, qui figurent en orange et qui permettent de gagner cinq minutes supplémentaires, à chaque fois, pour 500 millions d'euros supplémentaires. Voilà sur quels endroits ils peuvent se connecter ; contourner Redon, Lamballe. Ou de sections de lignes nouvelles entre Lorient et Quimper ou Morlaix et Brest.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

On vient de vous présenter, le plus rapidement possible, le projet. Je précise que les éléments détaillés sont disponibles sur le site de la CPDP. Les études, un certain nombre d'éléments, dont le dossier du maître d'ouvrage, sont présents à l'entrée.

Nous attendons, au niveau de RFF, de pouvoir partager avec vous les objectifs du projet. Tant en terme de temps de parcours que de fréquences possibles – la capacité. De voir grâce à vous si l'opportunité du projet... Dans quelles mesures finalement les scénarios proposés répondent bien aux objectifs. Et plus précisément encore, de pouvoir améliorer les propositions grâce à des réflexions sur les vitesses. Nous avons vu que les vitesses sont sur une gamme allant de 220 à 320 km/h, que des compléments sont possibles pour améliorer les fréquences possibles. Des ajouts sont envisageables pour améliorer encore les temps de parcours. Et bien entendu, les questions de l'insertion sur le domaine de l'environnement, de l'agriculture ou du foncier sont des sujets à creuser, au cas par cas, avec les territoires concernés. Tout ceci à un niveau d'études très en amont. Nous vous remercions de votre participation.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci à RFF. Nous allons maintenant donner la place au débat.

Comment intervenir ? Soit en posant des questions, soit en faisant une intervention. Les questions peuvent être écrites ; vous avez un formulaire, vous le remplissez et vous le donnez aux hôtesses qui nous l'apporteront. Ou bien des questions orales : vous demandez le micro. Si c'est une question, c'est donc une minute. Je vous demande de le respecter afin que chacun puisse s'exprimer dans les mêmes conditions. Je vous demande également de vous présenter, puisqu'il y a un verbatim de cette réunion. Donc il faut que l'on connaisse le nom de la personne. Et si possible, de vous lever afin qu'on puisse mieux vous voir sur l'écran.

S'il s'agit d'une intervention, d'une prise de position, le temps imparti est alors de trois minutes, et bien sûr dans les mêmes conditions de présentation.

La parole est à vous. Qui souhaite la prendre ?

Christian RETAILLEAU, CGT Cheminot

J'ai pris des notes ; cela ne va pas être facile pour moi... Si vous me le permettez, je vais rester assis.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Bonsoir à tous. Je me présente : Christian RETAILLEAU. Je fais partie, ce soir, d'une délégation CGT de cheminots, principalement des Pays de la Loire, et des syndicats de Nantes, Saint-Nazaire et Savenay. On tenait à être présents aujourd'hui. C'est la première réunion sur Pays de la Loire. Il y en a trois, si j'ai bien compris. Effectivement, les règles, on les avait un petit peu captées sur le site national. Mais on est un petit peu débutants par rapport aux Bretons, qui ont pu se roder dans les douze réunions qu'ils ont eues, ou qu'ils vont avoir. On est dans bien dans le cadre d'une réunion pour le projet LNOBPL. Il n'y a pas de soucis. J'ai bien compris qu'il y avait deux parties. Alors il va peut-être y avoir quelques interférences avec la deuxième partie. On y reviendra ensuite.

La CGT s'est exprimée à travers le cahier d'acteur, qui a été déposé il y a quelques jours, je crois, mais qui n'est pas encore imprimé. Je pense – je ne l'ai pas vu, en tout cas, sur table, tout à l'heure. Il a donc été déposé auprès de la Commission particulière pour les aspects Bretagne et Pays de la Loire.

Succinctement... je ne vais pas, bien sûr, vous lire le cahier d'acteur de la CGT. Mais la CGT considère que les différents scénarios ne présentent pas de caractères d'exhaustivité et propose un scénario complémentaire, tourné vers une réponse solidaire – on va l'appeler comme ça – aux besoins de transports dans nos régions, à partir de trois points. Je vais donc dire également ce qui concerne plus la partie Bretagne. Donc l'accessibilité de l'ouest de la Bretagne ; cela a dû être affirmé dans les débats qui ont eu lieu en Bretagne. La relation de la Bretagne avec la métropole nantaise, et donc plus largement avec la Loire-Atlantique et la région Pays de la Loire. Et également le renforcement du maillage ferroviaire interrégional et intrarégional. Plus précisément, pour la partie Pays de la Loire, nous demandons l'amélioration de la desserte Rennes – Nantes, en n'excluant aucune possibilité. On a bien compris que l'on est avant la décision. Donc on demande à ce qu'on n'exclue aucune possibilité. Des possibilités de nouvelles infrastructures, pour libérer les capacités. Nous demandons également à ce que soit étudiée l'alternative Nantes – Châteaubriant – Rennes, sur une ligne qui existe déjà, et qui est exploitée en totalité. Nous demandons la modernisation de l'axe par Redon, en priorité. Nous demandons également de prévoir la possibilité d'un franchissement – mais je vais y revenir tout à l'heure – ferroviaire par l'île de Nantes, en ce qui concerne la ville de Nantes. Il est donc nécessaire de regarder les infrastructures ferroviaires comme une alternative au tout routier. Je pense que c'est ce qui nous anime tous, aujourd'hui, puisqu'on voit les dégâts qu'a produits cette politique tournée vers le tout routier, ces dernières années. Beaucoup d'études ont été publiées là-dessus ; je ne vais pas m'étendre. Regardez les infrastructures ferroviaires comme source d'avenir, à la fois sur le trafic longue distance, moyenne distance et courte distance. Ce que j'ai retrouvé un petit peu dans la présentation. Et également l'irrigation vers l'ensemble du territoire, et des territoires en France. Je vais les nommer. Vers la Bretagne, bien sûr. Vers le sud-ouest. On veut mettre également en avant, quand on parle d'irrigation vers les territoires, vers le national et l'international, la ligne Nantes – Bordeaux qui, pour le moment, est délaissée. Mais qui, pour nous, offre une alternative ferroviaire, et qui n'est malheureusement pas traitée aujourd'hui. Dessertes vers l'Île-de-France et le Centre. Et là, je pense qu'il y a un point qui n'est pas traité. Et c'est peut-être dommage de travailler comme ça, d'un point de vue du ferroviaire. C'est la liaison Nantes – Angers. Et j'y reviendrai tout à l'heure. Nantes – Angers, qui est saturée à certaines heures de la journée – comme chacun le sait. Et également regarder, sur la partie fret, ce que l'on appelle la VFCEA. Mais je pense que l'on en reparlera tout à l'heure, sur la partie fret.

Pour nous, on a actuellement des outils existants, et d'autres à créer. Je le cite, parce que c'est dommage qu'on n'en parle pas : c'est le gabarit B1. Et quand on parle du port de Saint-Nazaire, le gabarit B1 est un outil très important qui a été mis en place - je ne me souviens pas – il y a une vingtaine d'années, et qui est actuellement sous-utilisé. Pour des raisons liées, d'ailleurs, au fait que le trafic ferroviaire n'est plus au niveau qu'il devrait être. Le port sec de Vierzon – on pourra expliquer tout à l'heure ce que c'est – est également peu utilisé. La plateforme multimodale de Montoir, dont je pense qu'il y a des projets. La plateforme multimodale de Blottereau également, qui était un projet qui s'est retrouvé dans les cartons, et dont on reparle aujourd'hui, à l'occasion des projets urbains de Nantes métropole. Je ne sais pas si Nantes métropole est présente aujourd'hui... On a également un sujet que je tiens à aborder aujourd'hui : le déménagement du MIN régional de Nantes, qui va se retrouver coupé de toute liaison fluviale et ferroviaire. Puisqu'on déménage ce marché international sur le périphérique nantais – pour résumer.

Michel MORIN, membre de la CPDP

On s'éloigne un petit peu du sujet, là...

Christian RETAILLEAU, CGT Cheminot

Je ne sais pas, je ne sais pas...

Je vais y venir, puisque l'on va conclure avec la partie nantaise, et donc Loire-Atlantique. On a également la question d'une liaison nouvelle via l'île de Nantes. Cela pose la question du tunnel de Chantenay. Je ne pense pas qu'on s'éloigne... Nous demandons également le maintien des infrastructures voyageur et fret sur l'île de Nantes, sur le site actuel de Nantes – État.

On a deux questions à poser, pour le moment. Mais on y reviendra tout à l'heure. À la présentation du projet, qu'on avait bien sûr regardé auparavant, sur la question de ce qui peut être gagné dans les années qui viennent, à l'horizon 20 ou 30 ans, et on pourrait résumer cette question comme cela : quel sera le ratio coût, ou dépenses, par rapport aux réponses aux besoins sur l'ensemble du territoire ? Aujourd'hui, il faut le dire, le temps minimum pour aller de Nantes à Rennes est de 1h14. Il faut le dire, parce que je ne pense pas que cela soit un temps « minable ». C'est un très bon temps. On pourrait l'améliorer. Et il faudrait le comparer avec Nantes – Rennes par la route, en heures de pointe.

La question supplémentaire, c'est : est-ce que le choix de libérer des capacités – c'est un peu comme ça qu'on lit le dossier – entre Nantes et Rennes signifie que le nœud ferroviaire nantais – et je sais que c'est abordé également par la CPDP – est considéré par RFF comme bloquant, et qu'aucun investissement n'y sera envisagé à moyen et long termes ?

Je vous remercie.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci. RFF va vous répondre. Avant, deux précisions.

La première : vous avez fait allusion aux différentes possibilités entre Nantes et Rennes. Une expertise complémentaire a été demandée par la CPDP sur les liaisons Nantes – Rennes. Elles seront présentées le 2 décembre, je crois... Le 27 novembre à Nantes, et le 2 décembre à Rennes. C'est donc une question qui sera approfondie.

La deuxième précision que je voulais apporter, puisque vous avez parlé – ce que je conçois – d'un certain nombre de choses, c'est que le débat public a lieu sur ce grand projet LNOBPL. Mais cela ne veut pas dire que RFF, ou les autorités organisatrices de transports de voyageurs dans les deux régions, pendant ce temps-là, ne font rien d'autre. Il faut bien être conscient que l'on parle de ce projet, mais que ça n'a rien d'exhaustif. Il y a des tas d'autres projets qui se font, année après année, mais qui sont d'un niveau financier d'une importance moindre. Ce qui fait qu'ils ne donnent pas lieu à un débat public dans une forme de ce type. Je ne voudrais pas que l'on croie que LNOBPL, c'est l'ensemble de la politique des deux régions et de RFF dans les 20 ans à venir, et qu'il n'y aura rien d'autre. Au contraire, bien entendu.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Merci. Monsieur MORIN a fait une transition...

Puisque nous sommes effectivement réunis aujourd'hui pour la liaison nouvelle Ouest Bretagne – Pays de la Loire. Mais ce projet ne résume absolument pas, évidemment, la politique publique dans le domaine ferroviaire, en Bretagne et Pays de la Loire.

Je pense qu'il faut rappeler que RFF, avec ses partenaires, investit chaque année 400 millions d'euros pour moderniser et développer le réseau. Nous avons actuellement le contrat de plan Etat-région qui, sous l'autorité des régions Bretagne et Pays de la Loire et de l'État, est en cours de construction en ce moment même. Les sujets comme Nantes – Bordeaux et Nantes – Angers en font partie, bien entendu.

Pour répondre à vos questions précises sur le ratio coût/dépenses, peut-être deux éclairages. D'abord le fait que les investissements sur LNOBPL sont tout à fait comparables à ce qui se fait sur la LGV BPL. Quand on regarde en termes de coût au kilomètre, nous sommes à peu près à 17 millions d'euros. Ou quand on regarde les coûts à la minute gagnée, quand on cumule les différents axes avec les minutes cumulées de gains de temps, nous sommes absolument dans les mêmes ratios. Et comme vous l'avez précisé dans votre deuxième question, il n'y a pas que les gains de temps, bien entendu, dans ce projet. Il y a aussi la capacité de trains envisageables.

Sur la capacité, vous avez introduit la question des nœuds, et le nœud de Nantes. Nous pouvons justement confirmer que les nœuds font partie des priorités de RFF dans le cadre du grand plan de modernisation du réseau. Notre priorité

actuelle, ce sont les trains du quotidien, avec bien entendu la SNCF et les partenaires. C'est d'améliorer le réseau existant, là où il y a le plus de trains, où il y a la densité, où il y a les connexions. Les nœuds en font donc partie, et le nœud de Nantes en particulier. La gare de Nantes fait et fera l'objet de projets d'amélioration. Il y a bien entendu le projet de PEM, notamment. Et des améliorations en continu, que l'on pourra lister si vous le souhaitez, sont prévues pour améliorer la gare de Nantes. Et je citerai, enfin, que – je crois – dans le cadre du contrat de plan Etat-région à venir, la notion de schéma directeur de la gare de Nantes est prévue d'être traitée sous différents angles – notamment de fiabilité et de capacité.

Marie-Elisabeth ALLAIRE (53min44sec), militante associative

Marie-Elisabeth ALLAIRE, militante associative. Dans tous les scénarios qui sont proposés, ils doivent tous répondre à cinq objectifs qui nous ont bien été donnés, dont l'un d'entre eux est : desservir Notre-Dame-des-Landes. Or c'est un projet qui a déjà pris beaucoup de retard. Dont on ne sait pas s'il se fera un jour ou l'autre. Et c'est donc... Ma question est : est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir un scénario examiné sans la desserte de Notre-Dame-des-Landes ? Avec, par exemple, la desserte de Nantes – Atlantique. Parce qu'à savoir que, dans ce projet, seulement l'aéroport qui n'existe pas est étudié. Et il n'y a aucune autre desserte d'aéroport. Ce qui paraît un peu incohérent.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Oui, encore une précision : à la demande de certaines associations, une expertise complémentaire a été demandée. Elle sera présentée dans les mêmes conditions, à Rennes et à Nantes, prochainement. Sur une liaison Rennes – Nantes sans desserte de l'AGO. C'est donc une question qui sera présentée. Les rapports seront mis en ligne sur le site, demain ou après-demain. Les débats auront lieu à Rennes et Nantes sur la base de ces expertises complémentaires.

Gilles DENIGOT

Je suis Gilles DENIGOT. Je n'ai pas de titre particulier, si ce n'est que je suis membre de la Fédération internationale et européenne des transports. Quand j'observe ce projet, il y a une observation qui vient d'être faite effectivement... Le 27 novembre et le 2 décembre sera présentée une expertise très différente. Et il est dommage que nous en soyons privés. Mais nous aurons l'occasion de la regarder.

Moi, je m'interroge. On verra tout à l'heure sur la question du fret. On voit bien que le fret est à la ramasse, en France, totalement à la traîne. La question de la dynamique portuaire pour développer le fret est très faible. J'ai travaillé moi-même très longtemps, et eu des responsabilités au port autonome de Nantes Saint-Nazaire. Ensuite, quand je vois le coût des projets – que ce soit les uns ou les autres, en euros 2012, sur 2030. Et quand je vois le gain de temps, je me dis que notre pays est quand même riche. Je pense que ce n'est pas forcément pertinent, pour gagner quelques minutes, d'avoir de tels projets, plutôt que d'améliorer l'existant. Et plutôt, sur la question du fret, que de renforcer des dynamiques qui trouvent des réponses ailleurs que dans cette nouvelle ligne. Voilà mon observation.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Sur le fret, nous en parlerons dans la deuxième partie de la réunion. Vous pourrez éventuellement poser des questions. Sur les questions hors fret, je ne sais pas si vous voulez répondre quelque chose...

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

Oui, je pense que c'est intéressant, effectivement, de rappeler d'abord que... Vous parlez de modernisation. Je le répète : c'est effectivement la priorité de RFF, de la SNCF, des partenaires. Actuellement, nous travaillons d'abord sur le réseau existant. Premier point. Et nous parlons tout à l'heure... Excusez-moi de rappeler ce chiffre, mais il est quand même colossal : 400 millions d'euros annuels pour améliorer le réseau. Stéphane LEPRINCE le rappelait : ça nous conduit actuellement à améliorer la ligne Rennes – Redon, Nantes – Saint-Gilles Nantes – Pornic avec les partenaires et la région, bien entendu. C'est donc d'abord le réseau existant que nous travaillons.

Ici, nous sommes réunis pour un projet qui nous emmène en 2030. En fait, le ferroviaire est un outil relativement structurant. Nous devons avoir une vision sur le « coup d'après », si vous me passez l'expression, et de voir, au-delà du quotidien et de l'urgence actuelle, où nous voulons aller. Les partenaires nous ont explicité cela au travers des objectifs cités. Les objectifs ne concernent pas exclusivement le gain de temps. Il s'agit d'améliorer aussi les fréquences et de

désaturer, au-delà de la gare de Nantes, les sections autour de la gare de Nantes pour ce qui est de la région ligérienne – et à Rennes, également. Ceci pour le bénéfice des trains périurbains. Pour les trains allant à Brest et à Quimper, notamment.

Ce projet est à la fois vaste et multiforme. Il ne concerne pas que les gains de temps. Il n'est pas sur l'urgence du moment, que nous traitons par ailleurs. Il est sur une analyse plus prospective, que nous impose l'aménagement du territoire porté par l'État et les collectivités.

Dominique ROMAN, FNAUT

Bonjour. Dominique ROMAN, Fédération nationale des associations d'usagers des transports. Nous avons fait un cahier d'acteur pour déclarer un certain nombre de choses. Je vais rappeler un certain nombre de points.

La première question qu'on se pose, c'est qu'on nous parle beaucoup de gains de vitesse, mais on ne nous parle pas d'augmentation de péage et de l'impact sur les prix. Cela serait intéressant de tirer quelques conclusions là-dessus, et de donner des informations. Parce qu'on a l'impression que l'on est prêt à investir énormément pour gagner quelques minutes, alors qu'il y a des lignes secondaires qui ont besoin d'être remises en état. En particulier Quimper – Landerneau ou Saint-Brieuc – Auray.

D'autre part, on confirme qu'on a les plus grands doutes sur l'intérêt de Notre-Dame-des-Landes, et qu'il est important d'étudier d'autres hypothèses – et de les regarder de près.

Ensuite, on nous parle de cohésion territoriale. Le projet, actuellement, ne s'intéresse que des liaisons entre Paris et la pointe bretonne. Ce serait intéressant de penser à boucler un peu la pointe bretonne, Quimper – Brest, par une liaison Nantes – Brest qui fonctionne correctement. Parce que Brest, c'est deux fois et demie le poids de Quimper. D'autre part, cela permettrait de mettre en relation la côte nord et la côte sud, au bout de la Bretagne.

Dernier point, sur un projet qui n'apparaît pas du tout dans ce dossier, et qui est important ici. C'est la liaison entre Saint-Nazaire et Rennes, dont on va peut-être parler un peu après. Cette liaison est demandée apparemment par le port. La région Pays de la Loire serait prête, ou l'a présenté dans le cadre du contrat de plan Etat-région. C'est une liaison effectivement importante pour le fret. Mais elle est aussi très importante pour les voyageurs. Puisque, actuellement, quand vous voulez aller d'une ville à l'autre, il faut changer. Et on en a au minimum pour deux heures, alors que par le train, on pourrait la faire en moins d'une heure. Avec une demande certainement forte, entre deux agglomérations importantes, qui sont proches, très complémentaires pour ce qui est de l'emploi, de l'université. Il y aura même du trafic important le weekend. Donc on se demande pourquoi cette liaison, qui pourrait emprunter une partie de Nantes – Rennes entre Redon et Rennes, n'est pas prise en compte dans le projet.

Voilà les principales observations qu'on avait à faire. On en a d'autres, dans notre cahier d'acteur.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Tout d'abord, merci pour votre cahier d'acteur, que nous prenons en compte. Je propose que Benoît réponde à vos deux premières questions...

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

J'ai noté notamment la question sur la tarification. Évidemment, la tarification en 2030, à ce stade, c'est assez compliqué de l'estimer. Nous, à RFF, on mène des études de trafic, des études socio-économiques. On utilise des méthodes un peu standardisées, homogénéisées, sur tous les projets. Concrètement, les hypothèses qu'on prend, c'est le temps qu'on fait gagner aux voyageurs sur le TGV. On considère qu'il y aura une augmentation tarifaire qui correspond à un tiers de l'avantage que retient ce voyageur. Alors c'est un peu technique... Sur le TGV, on prend en compte des augmentations tarifaires en fonction du gain de temps. Cela représente – de mémoire – de l'ordre de 1 à 2 % sur des missions long parcours, type Paris – Brest. Donc c'est assez marginal. Après, sur le trafic TER, c'est une autre mécanique. On prend comme hypothèse : l'augmentation tarifaire suit l'inflation. Donc, en gros, c'est le même tarif. Et il n'y a pas d'effet gain de temps. L'hypothèse que l'on peut prendre dans le cas de nos études, qui a été retenue, c'est peut-être de surtarifier les voyageurs qui vont à l'aéroport. Puisque c'est un service spécial et, comme vous le savez, c'est assez fréquent dans les

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

dessertes en transports en commun d'aéroports européens. On a une tarification spéciale, et c'est la seule hypothèse retenue dans le cadre de nos études.

Pour résumer : pas d'augmentation sur les TER, et une augmentation assez minime sur les TGV.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Je précise que ce sont des hypothèses d'études techniques que nous menons. Il sera du ressort des AOT et des opérateurs de définir leurs politiques commerciales, le moment venu. Là, ce sont des hypothèses standardisées d'études.

Sur les autres points, nous avons, notamment la pointe bretonne et Saint-Nazaire, par rapport à ce que nous pouvons appeler la virgule de Savenay... Ça, typiquement, ça fait partir des réflexions menées dans le cadre des contrats de projets en cours, et des contrats de plan à venir, 2015/2020. Donc des autres projets, connexes à celui-ci. Sous l'autorité, bien sûr, des régions concernées et de l'État. Ces projets seront confirmés, feront l'objet d'études. Pour Brest et Quimper, puisque vous le citez notamment, les études, au niveau projet, sont finalisées. Et nous avons l'ambition collective de pouvoir réaliser des travaux dès 2017 sur Brest – Quimper, sous un régime de travaux à venir qui est relativement court terme. Pour la virgule de Savenay, il s'agira d'abord de mener les études.

Vianney MARCHAND

Vous nous dites que vous prenez en compte l'environnement pour vos études. Mais vous ne nous dites pas quelle est l'emprise...

Je suis Vianney MARCHAND, militant associatif à Saint-Nazaire.

Donc vous nous dites que vous prenez en compte les facteurs environnementaux pour réaliser les études, mais vous ne nous parlez pas de l'impact en termes d'hectares utilisés. Alors qu'on sait que c'est un facteur important, notamment pour les exploitations agricoles qui seront traversées par les nouvelles voies ferrées...

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Nous étions, hier, à Redon. Et nous avons évoqué, notamment, le sujet environnemental. Vous faites bien de reposer la question aujourd'hui. Je propose que Virginie FIORIO, qui est notre responsable environnement, vous apporte cet éclairage.

Virginie FIORIO, responsable environnement - RFF

Bonsoir. Si j'ai bien compris votre demande, il s'agit des emprises foncières. C'est vrai que l'on part sur une moyenne de douze hectares par kilomètre pour des lignes ferroviaires nouvelles. C'est une moyenne ; c'est calculé à partir des expériences qu'on a sur d'autres projets ferroviaires du même type. Évidemment, ces emprises ferroviaires impactent l'agriculture, puisqu'en Bretagne et en Loire-Atlantique, on a une occupation du sol très agricole. En Bretagne, on est à 60 %, à peu près, de terres liées à l'agriculture – en occupation du sol. Nous, ce qu'on s'est fixé comme objectif, c'est d'éviter, dans les enjeux majeurs, les espaces bâtis. C'est vrai qu'on essaie aussi d'éviter les sites protégés, les milieux naturels protégés. Donc on impacte effectivement les terres agricoles ; on ne peut pas vous dire le contraire. Mais on a des moyens pour essayer de réduire ces impacts sur les terres agricoles – que sont notamment les aménagements fonciers. De manière à pouvoir, en concertation avec la profession agricole, faire au mieux pour limiter ces impacts. La diapo qu'on vous montre, ce sont les emprises d'une voie ferrée à deux voies. Là, on indique... Si je pars de ces chiffres, ce sont, en gros, 8 à 13 hectares... Donc suivant qu'on est en remblais ou en déblais, ces emprises peuvent varier, et être plus ou moins importantes.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question...

Michel CHAUSSE, SPCNE

Bonsoir, je m'appelle Michel CHAUSSE. Je suis président de la SPCNE – Sauvegarde et Protection de la Corniche Nazairienne et de son environnement. À ce titre-là, nous faisons partie de la CS16 de Donge (mots incompris 1h09min37sec). Et il a été question de dévoiement de la ligne TGV qui rentre en plein milieu de la raffinerie.

Je voudrais savoir si cela s'intègre harmonieusement avec votre projet ?

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

Le projet de contournement de la raffinerie fait l'objet actuellement d'études, en partenariat avec l'Etat, les régions et les collectivités. Nous prenons effectivement en compte ce projet, connu, dans les hypothèses de notre projet, d'ici 2030.

Michel PERRIER, conseiller régional - EELV

Michel PERRIER. Je suis conseiller régional.

On a écrit un cahier d'acteur, avec un certain nombre d'éléments, qui sera à la disposition du public dans quelques jours. Je voudrais poser une question toute simple, pour commencer. Le scénario mauve, vous nous dites que c'est l'amélioration de l'existant, avec 145 kilomètres de lignes nouvelles. Cela veut dire qu'on n'a pas de scénario sans lignes nouvelles, qui nous permettrait de savoir quel résultat on pourrait obtenir sans ces créations de 145 kilomètres de lignes, qui coutent forcément cher, et qui détruisent – puisque Madame n'a pas donné le chiffre –, au total, plus de 2000 hectares d'espace agricole. D'ailleurs, les trois scénarios sont à peu près similaires – si j'ai bien compris le site du débat public.

Plus généralement, j'aurais une question... On est dans un contexte budgétaire restreint, on le sait bien, au niveau des collectivités locales. Il y a des textes importants qui sont parus, au niveau gouvernemental. La commission Mobilité 21 a travaillé sur les priorités. LNOBPL n'y figurait pas, puisqu'elle devrait peut-être être envisagée entre 2030 et 2050. Or on commence à discuter aujourd'hui. Je pense réellement que le débat me semble assez prématuré. Puisqu'on voit bien qu'apparaissent, y compris sur des liaisons sur l'ouest et le sud, par exemple, des besoins qui existent, mais qui ne sont pas pris en compte par ce projet. J'aimerais bien avoir une réponse là-dessus. Et une deuxième réponse par rapport au rapport de la Cour des comptes, qui vient d'apparaître, au cours du mois d'octobre et qui met en cause la définition des besoins des nouveaux projets et la prise de décisions dans le domaine public. Il cite un certain nombre d'éléments, donc je ne vais pas les reprendre, là. En gros, il constate que, quand il y a des projets de lignes nouvelles, tout est fait pour que la décision soit prise. Y compris la constatation que les chiffres sont souvent surestimés, en termes de résultats, et sous-estimés en termes de coût. Sans que les citoyens, et même certains élus, soient bénéficiaires de ces informations. Ce qui m'a particulièrement intéressé, dans ce rapport, c'est la position de RFF. Alors je m'excuse de m'adresser à vous... Le président de RFF conclut le rapport en disant qu'il partageait tous les points de vue exprimés, et notamment sur la prise de décision. Je me demande comment, aujourd'hui, on peut avoir un débat sur ces projets à des milliards d'euros, sans qu'il n'y ait de discussions sur le budget, et sans que les objectifs soient partagés. Parce que vous en avez cité cinq. Je ne vais pas revenir sur l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ; je pense qu'il ne se fera jamais. La desserte de Nantes – Atlantique n'est pas abordée. Mais aussi, et on le voit bien au cours des discussions qui ont lieu autour du monde ferroviaire de demain : l'intérêt n'est pas les trois heures pour aller à Brest. L'intérêt est de savoir quelles dessertes ferroviaires vont avoir toutes les villes qui se situent dans l'ouest de la métropole.

J'ai essayé de poser trois questions pour avoir des réponses rapides, et je reviendrai peut-être plus globalement sur l'ensemble du dossier. Ce que je voudrais rappeler, c'est qu'au niveau de l'axe Nantes – Rennes, qui est vraiment une priorité pour l'ensemble des participants, ce soir, et pour les besoins de la population, il faut améliorer et moderniser cet axe. Il y a beaucoup d'autres solutions que le passage par Notre-Dame-des-Landes. On aura les études le 27 novembre, et on s'en félicite. Mais en même temps, on constate que toutes les collectivités locales – et vous les avez dans les cahiers d'acteur –, que ce soit le conseil régional où je participe, le Conseil général, la CARENE, Nantes métropole, ont tous déjà pris position pour le scénario bleu. Un petit peu d'aménagements, si on peut dépenser un peu d'argent supplémentaire. Mais, déjà, les décisions sont prises. Cela ne favorise pas l'envie de participer à un débat public. En tout cas, ça ne favorise pas l'échange d'arguments sur le fond, avant que les décisions ne soient prises. Merci.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Juste un mot pour vous dire qu'il y aura une réunion spécifique sur la rentabilité socio-économique du projet. À Rennes, je crois.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Oui, tout à fait.

Je voudrais quand même indiquer : ce n'est pas parce que les collectivités ont pris position pour un scénario que la décision est déjà prise. D'abord, ce ne sont pas les collectivités qui prennent la décision, même si elles y participent. C'est RFF, dans le cadre de son conseil d'administration. Et nous sommes bien dans une phase antérieure à cette décision, comme ça a été rappelé tout à l'heure. Évidemment, si l'on considère que, dès qu'on lance un projet, il est déjà décidé... Je comprends que le débat public n'est pas beaucoup d'intérêt. Mais on n'est pas dans cette phase-là.

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Bien que vous ayez posé plusieurs questions, je vous propose une réponse globale, qui part d'abord de la commission Mobilité 21, qui renvoie à l'exigence des transports du quotidien comme priorité. C'est peut-être l'une des faiblesses de notre présentation : on n'en parle pas assez. L'objet, c'est de parler du projet. Mais on ne parle pas du quotidien. Nos priorités actuelles sont bien le réseau actuel, existant, et les projets dont on parlait précédemment en sont des illustrations.

Le projet LNOBPL se construit sur le réseau existant. Je pense que c'est important de dire que ce n'est pas un projet de LGV « hors sol ». Il est connecté sur le réseau existant ; il s'appuie sur un diagnostic du réseau existant. Des faiblesses dont on peut apporter quelques précisions, si vous le souhaitez. La capacité, les vitesses sont des besoins pour les transports du quotidien. C'est comme ça que nous exprimant, les représentants des AOT, le besoin. Et nous avons aujourd'hui, nous, en tant que techniciens, connaissance, sur la gare de Nantes ou de Rennes, de problématiques de capacité autour de Nantes et de Rennes. Des points de fragilité que nous essayons de traiter au travers de LNOBPL. Donc LNOBPL n'est pas un projet de LGV ; c'est un projet qui concourt aux trains du quotidien, mais à l'horizon 2030. Je ne sais pas si je suis clair...

Le deuxième aspect, c'est aussi un temps fort récent, dont on prend connaissance : la Cour des comptes. Là encore LNOBPL n'est pas un projet de LGV. Nous avons, vis-à-vis des lignes proposées... Je pense que c'est important de le préciser. Il n'y a pas d'exclusivité, entre les TGV d'un côté, qui seraient sur les lignes nouvelles, et les TER de l'autre. Pas du tout. En fait, la conception des lignes est basée sur le service, par rapport à des politiques de dessertes et des complémentarités entre des lignes existantes et les lignes nouvelles, pour desservir, grâce à des gains de capacité, plus finement les territoires sur les lignes existantes. Et peut-être de libérer des capacités pour mettre plus de trains. C'est à ce titre que ce projet est orienté sur les trains du quotidien. D'une certaine façon, c'est une nouvelle façon de considérer les projets. Puisqu'il part du réseau actuel – diagnostic et points de faiblesse – pour proposer des propositions.

Daniel NEDELEC (1h19min22sec)

Bonsoir, Daniel NEDELEC. Vous avez parlé, tout à l'heure, des liaisons entre, par exemple, Nantes et Rennes. Vous avez évoqué, par rapport à l'emprise au sol, etc. Mais je n'ai pas vu, dans votre dossier, comme quoi vous envisageriez peut-être de faire des liaisons de type souterraines... Pourquoi pas ?

Benoît FORMSTECHE, mission LNOBPL, RFF

Si j'ai bien compris votre question, en réalité, les solutions qu'on propose sont essentiellement des sections des lignes nouvelles ou des aménagements de lignes existantes, qui sont principalement en surface. Après, on peut imaginer ponctuellement, sur des zones contraintes, des passages en souterrain, sur des reliefs un peu marqués. À ce stade d'études, on ne peut pas avoir de précisions plus fortes, puisqu'on est sur des options de passage d'une dizaine de kilomètres de large. Donc on n'a pas de tracés à proprement parlé. Par contre, on a fait des chiffrages d'estimation au kilomètre qui tiennent compte de la topographie moyenne, plus ou moins complexe. Et on peut imaginer que dans les zones particulièrement vallonnées... On citait, hier, l'exemple du raccordement vers Vannes dans le cadre du scénario vert, où il y a les Landes de Lanvaux... C'est que si on veut passer sur des plateaux et ensuite se raccorder en fond de vallée, inévitablement, il y aura sûrement des zones en tranchées couvertes ou en petit tunnel. Mais à ce stade, on ne peut pas être beaucoup plus précis que ça...

Gilles BONTEMPS, Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire

Gilles BONTEMPS, vice-président du Conseil régional. Juste deux ou trois petites remarques sur les avis qui ont été donnés à l'instant.

Je pense que la responsabilité des collectivités territoriales, c'est d'anticiper l'avenir. Quand on constate dans une région, comme celle des Pays de la Loire, puis comme la région Bretagne, qu'on va gagner d'un côté 900 000 habitants d'ici 2040, et l'autre côté 600 000, c'est-à-dire à peu près 1,5 million d'habitants sur les deux régions. Quand on constate que les réseaux de transports ne permettront pas d'accueillir les circulations nécessaires à cette époque-là, il serait irresponsable, aussi bien pour l'État que pour les collectivités, de ne pas anticiper et de ne pas prévoir aujourd'hui. Quand on connaît les délais de réalisation d'infrastructures comme celles-ci, les délais d'études et de présentation, les délais de décision... Ensuite, les délais d'études de réalisation. Puis les délais pour trouver les moyens de financement, etc., et pour se mettre d'accord avec l'ensemble des partenaires concernés... Il faut un certain nombre d'années. L'exemple que l'on a au plus proche, c'est Bretagne – Pays de la Loire. Débat public : 1997. Mise en service : 2017. Donc les collectivités, l'État et RFF, s'ils n'anticipaient pas sur ce genre de dispositions, ils auraient la responsabilité, pour l'avenir, de se trouver dans des situations de blocage sur lesquels il faudrait un certain nombre d'années pour s'en sortir. C'est bien l'objet de la réflexion globale qui a été mise en œuvre sur l'ensemble du dispositif de réflexion sur les lignes nouvelles Bretagne – Pays de la Loire.

Après, quand on travaille dans cette logique-là, il faut bien que le maître d'ouvrage, RFF, puisse travailler pour élaborer les scénarios les plus probables, les plus possibles et les plus réalisables sur ce territoire, en tenant compte des objectifs. À partir de là, les collectivités qui se sont prononcées ont donné un avis sur les scénarios qui nous sont présentés aujourd'hui, en fonction des objectifs recherchés à l'horizon 2030/2040. Ce n'est donc pas une mauvaise chose. C'est au contraire une bonne chose. Ces objectifs et ces positionnements font partie du débat public. Les gens, les associations, les organisations participent au débat public et mettent des avis – et c'est comme ça qu'on avance. Et c'est au bout de ce travail-là qu'on pourra regarder si ce projet est améliorable. Est-ce que l'on répond bien aux objectifs qui ont été donnés dans la réalisation de ce projet ? Et on est bien dans l'augmentation de capacité, dans des gains de temps de parcours qui sont nécessaires. Et pas seulement entre Nantes et Rennes. Et aussi dans une optimisation des circulations et des liaisons sur l'ensemble du territoire, avec l'ensemble des villes du territoire. Les Bretons sont très intéressés, sur trois heures, de Paris. C'est l'un des éléments de LNOBPL ; ce n'est pas le seul. Donc je crois qu'il est utile de travailler dans cette logique. Mais on ne peut pas reprocher, après, aux gens d'être en avance, dans l'anticipation. Si on ne le faisait pas, on reprocherait aux gens de ne pas avoir su prévoir l'avenir. Donc je crois qu'il faut qu'on garde la mesure sur l'ensemble de ces sujets.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Monsieur le président, puisque vous avez bien voulu prendre la parole, est-ce que vous pourriez apporter des précisions sur une question qui a été posée hier, mais qui l'est de nouveau aujourd'hui, sur les liaisons Saint-Nazaire – Redon et Saint-Nazaire – Rennes ?

Gilles BONTEMPS, Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire

Oui, hier soir, la question a été posée : est-ce que l'on va, avec ce projet, faire en sorte que les villes qui viennent d'être citées vont perdre des dessertes, du fait de la réalisation de la nouvelle infrastructure ? C'est bien ça ?

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Non, mais c'est un peu l'amélioration des liaisons entre Saint-Nazaire et Rennes – c'est la question de ce soir. Hier, c'était entre Saint-Nazaire et Redon.

Gilles BONTEMPS, Vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire

Oui, donc ça passe au même endroit, en fait, puisque ça passe à Redon. La question a été posée par des gens qui disaient qu'il faut beaucoup de temps pour aller de Redon et Saint-Nazaire – Rennes, c'est pareil -, puisqu'il faut avoir une manœuvre dans la gare de Savenay. C'est-à-dire qu'il faut rentrer dans la gare de Savenay ; il faut attendre un train qui aille dans l'autre sens et qui s'en va, lui, de Nantes vers Saint-Nazaire, pour pouvoir aller de Redon à Saint-Nazaire.

La région des Pays de la Loire, le Conseil économique et social régional et un certain nombre d'autres collectivités – le grand port maritime – sont très attachés à la réalisation d'une virgule à Savenay, qui permettrait de ne plus être obligé de venir ou manœuvrer... Alors c'est vrai pour le fret, qui doit manœuvrer dans la gare de Savenay. Ou de ne plus manœuvrer dans la gare de Savenay, pour le fret. Ou d'avoir une liaison avec la même infrastructure, donc cette virgule

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

de Savenay, qui permettrait d'avoir des liaisons directes entre Rennes, Redon et Saint-Nazaire. Ce sujet est en cours de débat. Cela fait partie des demandes du Conseil régional et d'un certain nombre de collectivités. Quand il y a eu le schéma national d'infrastructures de transports, sur lesquelles les collectivités et le CESR ont émis un avis d'exigence de prise en compte de ces éléments. Donc on est bien dans cette logique. Cela fait partie des débats que nous avons aujourd'hui avec l'État sur la préparation du contrat de plan – qui peuvent aussi se traduire par d'autres dispositifs, si cette option n'était pas retenue dans le cadre du contrat de plan.

Olivier GUÉRIN, président de la CPDP

Merci. Est-ce que RFF pourrait dire si c'est quelque chose qui est déjà à l'étude ?

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Une étude envisagée, mais pas encore engagée, pour être très clair. Mais ce qui ne saurait tarder. Sous l'autorité de la région et de l'État, bien sûr.

Dominique ROMAN, FNAUT

Concernant cette liaison, je rappelle qu'il y a plusieurs solutions possibles. Il y a la solution d'un raccordement à l'ouest de Savenay. Il y a aussi la solution, plus directe, d'une liaison par Montoir – Pontchâteau, en réutilisant une ancienne emprise. Solution qui aurait le gros avantage de ne pas traverser la raffinerie. Et d'être plus rapide et plus courte.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Nous allons passer à la deuxième partie - la partie thématique de notre débat. Qui porte donc sur le fret ferroviaire. En commençant par une intervention de RFF pour présenter les apports du projet LNOBPL en matière de fret...

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL – RFF

Dans ce cadre, nous avons demandé à Estelle MORCELLO d'intervenir, de façon aussi à pouvoir donner un éclairage national, puisqu'Estelle intervient pour RFF en tant que consultante au niveau national.

Estelle MORCELLO, RFF

Bonjour à tous.

Tout d'abord, un rappel sur l'ouest. L'ouest, on le comprend en tant que Bretagne et Pays de la Loire. Les deux régions cumulées, bien que le périmètre LNOBPL soit un peu plus réduit. C'est un territoire économique et industriel majeur.

Quelques chiffres clés, en préambule. Le grand ouest, donc ces deux régions, c'est plus de 9 % de la valeur du PIB français. Cela se caractérise par deux grandes dimensions économiques. Tout d'abord, c'est un territoire agricole ; la Bretagne est la première région agricole de France. Ces deux régions cumulent près de 16 % de la valeur ajoutée française de l'agriculture. C'est également un espace industriel majeur, avec plus de 10 % de la valeur ajoutée française.

Le deuxième point : il est important, pour un territoire économique, de maintenir, voire de renforcer sa compétitivité économique.

Premier point important, surtout ici à Saint-Nazaire ; l'importance de l'activité portuaire. Deuxième point important : l'activité industrielle génère des volumes importants, certes, globalement, mais qui sont diffus. Donc l'importance d'aller les chercher, les collecter. Enfin, troisième facteur important de cette compétitivité économique : on est actuellement à un tournant de l'histoire économique de l'ouest. Les modèles économiques de production, que l'on a actuellement, doivent évoluer pour accroître la rentabilité des entreprises dans ce contexte fortement concurrentiel. On est en crise économique ; on espère qu'elle va bientôt s'achever. En tout cas, il y a à repenser, à faire évoluer ces modèles économiques. On va voir ensuite comment le fret ferroviaire peut y contribuer.

Un petit focus sur l'activité portuaire, qui est un facteur très structurant des flux. On rappelle que sur ces deux régions, on est à 42 millions de tonnes en 2012, dont 30 millions uniquement pour le port de Nantes Saint-Nazaire. Ce dernier est le premier port de la façade atlantique. Vous avez une carte qui vous l'illustre. On vous a présenté le port de Nantes Saint-Nazaire – les 30 millions de tonnes. Également les trois principaux ports régionaux de Bretagne : Lorient, Brest et Saint-Malo.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Deuxième point important à vous rappeler pour cet atelier sur le fret : on est sur un territoire en périphérie des grands courants de flux. On vous présente deux cartes pour l'illustrer. Celle de gauche représente les grands courants, tous modes confondus, de flux et les principaux pôles logistiques sur le territoire français. La deuxième carte est plutôt ferroviaire, puisque c'est une carte du réseau principal. Ce que l'on appelle le RTET – le Réseau transeuropéen de Transport. Cette carte représente les trois corridors retenus au titre du réseau de transport en France : le corridor atlantique ; un corridor qui passe côté façade méditerranéenne ; et un troisième corridor qui vient du nord et qui va passer sur la partie est, le sillon rhodanien de la France. Or ce que l'on voit, sur ces deux cartes, c'est que la Bretagne et l'ouest Pays de la Loire sont à l'écart de ces grands courants de flux et des grandes logiques de réseaux structurants à l'échelle européenne. Un point très important pour les acteurs économiques, de la sphère économique et publique, sur le grand ouest : la nécessité de se raccorder à ces grands corridors. Une nécessité qui est particulièrement forte, et dont la sphère économique et publique a conscience, très fortement et beaucoup plus que sur d'autres territoires en France. L'enjeu, ici, est clairement, et à minima, le maintien de la compétitivité économique de l'ouest.

Le fret ferroviaire, en Bretagne – Pays de la Loire... Vous avez une carte qui vous indique la charge du réseau ferroviaire marchandises 2012. On voit le trafic ; on voit aussi un grand courant qui est plutôt à l'ouest, puisque c'est l'axe qui vient du Nord-Pas-de-Calais et qui passe par l'Île-de-France, et qui descend ensuite sur l'Aquitaine. On voit la densité quand même un peu moins forte, en Bretagne et Pays de la Loire.

Les chiffres clés du transport ferroviaire. Tout d'abord, 5,8 millions de tonnes, Bretagne et Pays de la Loire, en 2011, sur 94 installations terminales embranchées. Qu'est-ce qu'une installation terminale embranchée ? C'est simplement le point de connexion ; un petit bout de ligne entre une entreprise et le réseau ferroviaire. Ces 94 installations sont les principaux points d'entrée, en France (on en a 2300), sur le réseau ferroviaire, au même titre que les gares pour les voyageurs. Ces points d'entrée représentent à peu près 75 % du trafic ferroviaire en France – d'où leur importance. On en a sur les deux régions, avec ou sans trafic. C'est-à-dire que ce sont des connexions, des installations terminales, pour lesquelles les entreprises ont fait le choix d'investir, il y a quelque temps, et font le choix de continuer, chaque année, à l'entretenir. Avec ou sans trafic – ils pourront en refaire plus tard.

La nature des produits transportés : on en a trois, grosso modo. Les produits agricoles, notamment liés à l'agriculture et l'agroalimentaire. Les matériels de construction, qui sont un très gros utilisateur de transport ferroviaire. Et les produits alimentaires, également liés à l'industrie agroalimentaire. Le transport ferroviaire de fret, c'est un transport massifié. On transporte de gros volumes. La pertinence est essentiellement dans la longue distance, de par les coûts fixes pour générer certain.

Vous avez deux petits camemberts. En bas à gauche, cela représente la ventilation des trafics Bretagne et Pays de la Loire en fonction de la distance. Donc on distingue l'intrarégional de l'interrégional, et de l'international. L'intrarégional, c'est la grande majorité : 59 %. Il faut avoir en tête un chiffre : la moitié des trafics en France se font à moins de 50 kilomètres. C'est un invariant. Ce qui veut dire que le transport ferroviaire, plutôt pertinent sur une longue distance, n'est pas forcément pertinent sur tous les segments de marchés géographiques. Par contre, sur le segment longue distance, il y a clairement une opportunité, une carte à jouer. Sur le deuxième camembert, on indique la répartition modale du trafic Bretagne et Pays de la Loire. La grande majorité est routière : 90 %. La mer : 8 %. Et le fer : 2 %. Mais ce camembert prend en compte les trafics de proximité, ultra-majoritaires. Autrement dit, la part modale du ferroviaire (2 %) est en réalité plus importante sur la longue distance. Donc la nécessité de segmenter par mode, mais également par distance et par marché géographique.

Il y a trois modes d'exploitation du transport de marchandises, qui sont adaptés aux demandes des chargeurs. La première, qui est finalement la plus simple, c'est ce qu'on appelle le train entier. Cela part d'un site embranché, et un train va, sans être modifié en termes de structure, être tracté jusqu'au site de destination. C'est le plus simple, mais ça suppose de pouvoir remplir un train entier. On est sur des trains qui peuvent être chargés à plus de 1000 tonnes.

Deuxième catégorie de transport, toujours dans une logique d'un point A à un point B : le transport combiné. Cela s'adresse principalement aux activités qui ne sont pas embranchées. Ce qui compte, ce n'est pas le contenu, mais le contenant. C'est-à-dire que l'on va avoir le déplacement de ce qu'on appelle une caisse mobile, un container. En jargon technique, une UTI : unité de transport intermodal. Qui va partir d'un quai portuaire – Montoir, par exemple -, d'un entrepôt ou d'une usine en camion. Ce camion va amener cette UTI sur un chantier de transports combinés. Il va monter

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

sur le train ; le train va être expédié au chantier de transports combinés de destination ; d'autres camions, sur place, vont aller dispatcher les containers dans les différentes destinations. Cela représente à peu près 25 % du trafic ferroviaire en France.

Enfin, la troisième forme d'organisation, qu'on appelle le lotissement. Il s'adresse plutôt à des territoires géographiques où les volumes sont importants globalement, mais plus diffus, plus difficiles à capter. Où des entreprises n'ont pas forcément besoin d'expédier des trains de 1000 tonnes. On va non pas récupérer des trains entiers, mais des wagons. Il faut que les entreprises soient embranchées. Au fur et à mesure, ces wagons vont être agrégés dans des trains, qui vont être expédiés vers les partenaires économiques. Et on va de nouveau avoir cette logique de découpage des wagons, du dispatching, jusqu'à ce que l'entreprise destinataire reçoive les deux ou trois wagons qu'elle a souhaités. Cette organisation existe justement dans le grand ouest – mais pas sur tous les territoires en France. Cela s'appelle le multi-lots multi-clients SNCF Geodis.

Les trois modes d'exploitation sont à la disposition des entreprises et du monde économique en Bretagne et Pays de la Loire.

Le transport ferroviaire est un facteur de performance pour l'économie locale. Le constat, quel est-il ? Le transport logistique représente entre 5 et 15 % du chiffre d'affaires d'une entreprise. Vous pouvez donc voir l'importance du coût de transport, et que le système de transport peut avoir pour la performance de l'entreprise, quand les marges ne sont pas à ces niveaux-là. Le deuxième constat : on a une évolution du coût routier structurel à la hausse. Tout ce qui est hypothèse de travail que peut faire le ministère du Développement durable s'appuie sur cette hypothèse. L'évolution à la hausse du coût du routier, qui est structurelle, est largement supérieure à l'évolution du coût ferroviaire – également dans des hypothèses de travail très encadrées par le ministère du Développement durable. La compétitivité relative du mode routier va donc en se dégradant, en faveur du mode ferroviaire. Donc la solution du tout routier, qui a pu longtemps exister, ne peut pas être pérenne sur le plan économique. Le troisième constat, c'est la nécessité – c'est plutôt une dimension géoéconomique – de maintenir les connexions efficaces du secteur économique avec ses bassins de consommation et de production. Je parle d'une échelle géographique plus lointaine que le territoire local. Et donc la nécessité de disposer de solutions modales qui soient diversifiées et complémentaires. Qu'est-ce que cela vaut dire ? Finalement, la compétitivité économique est une combinaison, une optimisation entre l'activité économique elle-même, mais des solutions de transports efficaces, avec des infrastructures performantes. Et des infrastructures performantes dans le cadre du ferroviaire, c'est des sillons de bonne qualité, qui sont efficaces de bout en bout.

Comment ça se résume, au niveau du ferroviaire ? Sur la carte, on vous a indiqué les trois échelles géographiques des flux de marchandises, au niveau Pays de la Loire. Il y a une échelle intercontinentale : c'est l'importance du rôle du port de Nantes Saint-Nazaire, comme porte d'entrée. À l'échelle territoriale, terrestre, continentale, on a l'échelle intrarégionale, sur laquelle le ferroviaire se positionne très peu. On a l'échelle régionale, de proximité... J'accélère... Très bien... Donc l'espace ouest, avec une part de marché de 1,23 %. Et enfin, le troisième grand espace très important, auquel il est nécessaire d'être relié de façon efficace, c'est la France et l'Europe. Là, le ferroviaire a une part de 5 %.

Je suis très bavarde ; j'en suis désolée...

Et enfin, un résumé sur les effets que le projet, en particulier LNOBPL, puisque jusqu'à présent on parlait du fret de manière générale, la principale fonctionnalité de LNOBPL est la libération de capacité sur le réseau existant. C'est important. Sur les axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper et Nantes – Redon, même si des points durs vont encore subsister. Mais plus globalement, LNOBPL répondra à trois enjeux majeurs pour l'ouest. Le premier : rendre plus efficace la desserte des ports. C'est l'amélioration de la qualité et la fiabilité des itinéraires de fret ferroviaire pour évacuer, relier les activités économiques locales à leurs partenaires économiques. Enfin, le troisième enjeu important, c'est contribuer à la massification, à la mutualisation des flux sur un territoire où ces flux sont justement diffus, et doivent être collectés.

Et je suis désolée ; j'ai débordé...

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci Madame.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Je donne la parole à Monsieur Jacques CHAUVINEAU.

Jacques CHAUVINEAU, président d'Objectif OFP

Merci de me donner la parole. J'essaierai d'expliquer à quel titre j'interviens en cours de topo.

D'abord, je me félicite du fait qu'on aborde les questions fret dans ce genre de projet. C'est assez nouveau, me semble-t-il. Je dois être l'un des plus anciens de cette salle. Il y a une trentaine d'années, quand on examinait ce type de projet, on ne regardait même pas l'impact sur les omnibus.

La question du fret – cela vient d'être dit, mais je veux enfoncer le clou – en donnant trois chiffres simples, qui sont parfaitement ignorés, ou en tout cas pas publiés par les grands médias. Lorsqu'on prend l'indice 100 en l'an 2000, et qu'on prend l'année 2012, simplement parce que les statistiques ferroviaires sont souvent un peu longues à aborder, l'Allemagne est à l'indice 136 en 2012. C'est-à-dire qu'elle a augmenté de 36 %. La moyenne européenne est à l'indice 104 ; en moyenne, l'Europe a été à peu près stable, avec une très légère augmentation. La France – crampez-vous – est à l'indice 60. En une dizaine d'années, on a vécu une baisse structurelle très profonde du fret ferroviaire en France. Certes, c'est un problème ferroviaire. C'est un grand problème de compétitivité de l'économie. On a fait, il y a quelques jours, un colloque de l'association Objectif OFP ; nous avons écouté une étude faite pour le compte de la Commission européenne. Et on voit apparaître un phénomène extrêmement inquiétant, qu'ont montré les cartes : une forme à deux vitesses, en particulier sur l'évolution de ce que l'on appelle le wagon isolé – mot un peu ambigu, parce qu'en langage ferroviaire, huit wagons par jour, ça s'appelle du wagon isolé. En fait, le wagon isolé, c'est tout ce qui n'est pas le train entier. Il a chuté considérablement en France. On voit apparaître, à l'échelle de l'Europe, des zones – dont la France – où le wagon isolé n'aura plus d'offres. On est donc en situation non pas de chute de la demande, mais d'insuffisance de l'offre dans le domaine, en particulier, du lotissement. C'est-à-dire de la capacité du ferroviaire à transporter d'autres envois que les envois par trains entiers. Il y a donc un problème considérable pour l'économie française. Quand on regarde une carte, on voit notre position de carrefour européen ; on voit les enjeux du développement durable. Et quand on raisonne à 2030, on sent bien que ce sont des enjeux qui vont monter. C'est la question de l'attractivité des territoires. Ça a été fort bien dit. Je ne suis pas très compétent sur votre territoire, mais c'est un problème qui est particulièrement aigu chez vous. Pourquoi ? Parce que vous êtes une région en dynamique économique malgré la situation complexe actuelle – région industrielle, agricole. Qui, dans sa position géographique, si elle n'a pas une offre ferroviaire compétitive et attractive, va être pénalisée fortement, en longue durée. Et on est probablement en train – si on n'arrive pas à redresser cette situation – dans une situation de tournant historique, peut-être. La France a longtemps fait jeu égal avec l'Allemagne en matière de fret ferroviaire. On décroche complètement, et c'est très inquiétant. Je sais que je n'y vais pas par le dos de la cuillère, mais je pense qu'il faut alerter sur la gravité de la situation.

Alors je parle à quel titre, ce soir... Je parle au titre immédiat que je suis président d'une association. Je me suis trouvé mandaté pour une étude sur le fret ferroviaire : proximité et territoires, qui date bientôt de dix ans. C'est l'échelle de temps, en France, pour faire bouger les choses – au minimum. Cette association s'est créée en continuité de cette mission. Je vais quand même en dire les acteurs, parce que c'est important. Il y a l'AUTF, qui au fret ce que la FNAUT est aux voyageurs. Il y a les ports, maritimes et intérieurs, et les associations qui les représentent. Il y a la Fédération des industries ferroviaires, qui très tôt s'est impliquée dans la création de cette association. Il y a CCI France. Il y a la SGPME. TLF, qui est l'association Transports logistiques de France, qui regroupe des transporteurs et des logisticiens. Et dans les membres fondateurs, en 2010, il y avait également RFF, qui a joué un rôle important dans le démarrage de cette association. Et maintenant, les OFP ont rejoint l'association. J'en reparlerai tout à l'heure. Ils existent actuellement en France, et ils sont un complément probablement stratégique et important du Multi-lots Multi-clients – qui est une démarche très analogue à celle des OFP, mais qui ne s'est concentré que sur quelques territoires « faciles ». Le deuxième titre auquel j'interviens, qui est un peu dans la continuité du premier, c'est qu'il y a une trentaine d'années, j'ai été à l'origine du lancement du TER, à une époque où les omnibus semblaient complètement condamnés, n'ayant aucun avenir. Le TER a été lancé. Finalement, beaucoup plus tard, on se rend compte que cela a eu une incidence considérable sur le développement du ferroviaire. Je pense qu'en matière de fret, la question qui est posée est la même. C'est la question de la proximité.

Comment réancrer le fret ferroviaire dans les territoires, et partir des besoins des territoires ? Sachant que toute l'histoire du fret ferroviaire français... Et il y a eu des belles pages dans son histoire, notamment à l'époque des Trente Glorieuses avec tous les trains lourds (acier, charbon, minerais) qui alimentaient un dispositif extrêmement puissant, et qui soutenaient également le lotissement... Le ferroviaire français est maintenant dans une structure trop centralisée, qui a beaucoup de peine à s'adapter aux territoires. J'ai bien noté qu'on voit apparaître des corridors européens. L'Europe s'inquiète d'ailleurs de la situation française. Mais c'est bien joli d'avoir des corridors qui prennent des trains lourds. Encore faut-il aller dans les territoires, apprendre à aller chercher les wagons... D'où l'idée d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), qui a été lancée il y a quelques années. Ce n'est pas une idée bouleversante, quand on l'énonce. D'abord, des OFP, sous des noms différents, ça existe dans pas mal de pays – en particulier en Allemagne. Il est vrai que l'Allemagne a une histoire très différente de la nôtre ; puisqu'elle s'est, dès le départ, dans son histoire, beaucoup moins centralisée. Elle a eu des opérateurs locaux, qui n'ont pas été intégrés dans la DB et qui ont gardé une vie autonome. Et qui reprennent actuellement une vie nouvelle, notamment dans les ports, en étant justement ces petits acteurs qui arrivent à drainer la dimension ferroviaire des territoires. Il y a un autre exemple, qui est très différent de la France. Qui n'est pas copiable, mais qui est intéressant. Celui des États-Unis d'Amérique du Nord, où on a oublié que dans les années 1970/1980, le ferroviaire était quasiment dans la situation où il est actuellement en France. C'est-à-dire au bord de l'agonie. Ils ont décidé d'externaliser leurs dessertes terminales ; ça a marché de manière étonnante. Une curiosité : un acteur étrange dans la petite montée des OFP. Il y a un short liner américain qui considère cela avec beaucoup d'intérêt et qui s'implique dans la création de ces acteurs.

Qu'est-ce qu'un OFP ? C'est assez simple. C'est un acteur ferroviaire qui va réintroduire des choses qui ont existé dans le passé, mais qui se sont beaucoup effritées dans la réalité. Je vais le dire avec tact, mais avec peine : la SNCF a tenté de trouver la solution à son effritement du fret ferroviaire en le recentralisant. Or à mon avis, c'est exactement l'inverse qu'il faut faire. Il faut redonner de la proximité au fret ferroviaire. Un OFP est un acteur local, qui redonne une présence commerciale intense au fret ferroviaire. Commercial, cela veut dire aller chercher les clients ; pas seulement attendre qu'ils appellent. Aller les voir, les chercher, et travailler avec eux.

Deuxième dimension : logistique. Je dirais qu'elle est double. C'est une évolution du marché des vingt ou trente dernières années. L'exigence logistique est beaucoup plus grande qu'elle ne l'était dans le passé, du temps du lotissement historique – avec les triages, etc. L'idée, c'est que le client veut savoir exactement... Il n'a pas forcément une exigence de rapidité. Par contre, si ça arrive tel jour, à telle heure, il faut que ça arrive tel jour, à telle heure. Donc la fragilité de l'offre traditionnelle est qu'elle était assez improbable, en termes de temps. Même si elle avait une forme d'efficacité qui a longtemps fonctionné. Deuxième dimension logistique : c'est le fait – et c'est balbutiant... Pour faire du ferroviaire, l'idée est simple. Il faut mettre beaucoup de wagons derrière une locomotive. La production ferroviaire, elle est là. Il y a peut-être un sujet social, mais quand on balade cinq wagons derrière une locomotive, il y a un problème. Il faut donc charger les trains. Le travail des OFP est un travail de logistique, aussi, qui consiste à travailler interclients. Et les clients comprennent très bien que le ferroviaire ne sera pas un mode aussi simple que la route pour rassembler des flux, travailler entre eux. C'est balbutiant, mais ça existe. On a un opérateur, en France, qui a quelques millions d'euros de capital – rien à voir avec la SNCF. A lui tout seul, il fait le tiers du wagon isolé, qui reste encore à la SNCF. J'ai oublié de le dire. L'Allemagne garde beaucoup de trafics wagon isolé. Ils y arrivent, ils le font. Et les opérateurs locaux jouent un rôle important là-dedans.

Troisième caractéristique de l'OFP : il est de proximité, donc il a une adaptabilité. On n'est pas dans un plan national, qui a, par ailleurs, bien répondu aux besoins d'une époque. On est dans une situation où il faut beaucoup de réactivité et d'adaptabilité. Donc l'opérateur de proximité est une petite structure qui peut modifier son plan de transport très rapidement. Il y a donc une réactivité face au marché.

Quatrième élément, qui prend de l'importance à l'heure actuelle. L'OFP peut également intervenir en termes d'entretien d'un certain nombre d'infrastructures capillaires, qui sont des lignes qui, dans la réalité, ne sont pas entretenues à l'heure actuelle, et qui sont menacées de disparition si on ne trouve pas rapidement des solutions nouvelles. Alors que ces lignes génèrent 20 % du trafic restant.

Tout ça pour dire... Je reviens à la SGPME. Fondamentalement, un OFP... Je sais ce qu'on dit beaucoup : CHAUVINEAU, il veut introduire le privé dans le ferroviaire. Quelle épouvantable erreur... Et horreur. Mais ce qui est intéressant, ce n'est pas le fait que l'OFP est privé ou public. Ça n'a rien à faire. C'est qu'il est petit, dans une structure

de PME. Il a une adaptabilité, une réactivité et une présence qui font qu'il est beaucoup plus efficace qu'une structure sans paliers. C'est ça, son apport. Et c'est ce qu'on voit, notamment, en Allemagne. Le short line américain l'explique très bien. On n'avait pas vu que des petites boîtes comme ça, qui sont dans le territoire, passent leur temps à chercher des trafics, sont présentes. Les conducteurs voient exactement ce qui se passe. Pour avoir discuté avec un certain nombre d'entre eux, je suis frappé par tout ce que les conducteurs savent, en matière économique, des potentialités de trafics. Si j'ai un message à vous passer... Je ne sais pas si, dans la salle, il y a beaucoup d'acteurs économiques. Mais je sais que la région y travaille. La CCI a pris une initiative, il y a quelque temps, dans ce sens-là. Je sais que la région Bretagne lance l'idée d'un plan logistique breton, dans lequel il y aura une place pour le ferroviaire.

L'idée est la suivante : vous avez, sur votre territoire, plein d'installations logistiques (routières, etc.). Vous avez aussi des installations ferroviaires. Lorsqu'on regarde la réalité, et je l'ai bien connu pour le TER, ces installations, vues des territoires, sont perçues comme des installations qui appartiennent à RFF, à la SNCF... Je ne suis pas en train de critiquer, parce que RFF est en train de faire un très grand boulot dans ce sens-là. Mais il faut aller encore plus loin et plus vite. Mettez-vous dans l'idée, vous les logisticiens qui, jusqu'à présent, n'avez pas fait de ferroviaires, vous, les transporteurs routiers... Comme Combi West, qui se sont dit : mais après tout, c'est idiot de faire rouler des camions. Pourquoi on ne fait pas rouler des trains ? Considérez que ces installations appartiennent à la nation. Elles sont aussi à vous.

Donc, à mon avis, la question centrale qui est posée aujourd'hui, en France, c'est que tous les professionnels de la logistique et du transport considèrent qu'ils ont une possibilité d'accès au transport ferroviaire. De ce point de vue là – je terminerai par une page publicitaire -, l'association Objectif OFP fait un très gros travail, avec des experts ferroviaires divers et variés, retraités ou non, pour apporter les connaissances, les moyens techniques... Parce que le ferroviaire est un domaine extrêmement compliqué, très replié sur lui-même, qui fait peur à des nouveaux acteurs.

À mon avis, et ce sera la conclusion, si on veut faire du report modal en France, et même en Europe, on ne va pas faire à l'ancienne du report modal : du rail contre la route. Je pense que beaucoup de transporteurs routiers, qui sont d'abord des logisticiens parce que ce sont des gens qui ont énormément réfléchi à leur marché, qui travaillent beaucoup avec leur marché, ils sentent très bien la demande du marché, de plus de ferroviaires. Ils sont prêts à rentrer dedans. Mais il faut leur ouvrir les portes. Je pense qu'une grande partie du report modal, auquel je crois encore, va se faire dans des alliances entre le transport routier et le transport ferroviaire. Où l'on va mélanger pluralisme des acteurs, concurrence, coopération. On entre dans un monde complètement différent, qui ne sera plus monoacteur. On rentre dans un monde pluriel, dans un réseau de réseaux. Quelque chose de plus complexe, qui va peut-être demander encore pas mal de temps à se mettre en place. Mais les prémisses naissent. Il y a un certain nombre d'opérateurs qui existent. Il y en a un dans le Morvan, dont l'histoire mérite d'être racontée. Il y en a un qui est né dans les Pyrénées-Orientales, à la demande des collectivités territoriales, parce que des trafics, non rentables dans le système actuel, il les a repris en tant que chemin de fer touristique – et il les a rendus rentables. Sans pour autant que ce soit un bain social. Simplement, il s'est organisé en PME et les gens vivent très bien comme ça. Vous avez l'exemple de Combi-West, qui n'est pas un OFP. Mais ça ressemble. C'est exactement la même chose, la même démarche. Ce sont des acteurs qui se sont emparés des problèmes de fret qui n'étaient pas traités auparavant. Il y a l'opérateur, désormais Atlantique, La Rochelle – Nantes – Saint-Nazaire, qui a rattrapé du trafic ferroviaire, en particulier à La Rochelle. Il y a des implantations en Bourgogne. Ces gens-là ont une licence, un certificat de sécurité, ils louent des locomotives et ils font du ferroviaire. À mon avis, il y a un jeu gagnant-gagnant entre les opérateurs, qui ont les capacités de transport à longue distance, et les opérateurs plus territoriaux, qui sont des « draineurs » de trafic. Il y a une complémentarité possible, très forte. Mais on est dans une mutation historique – comme on a été dans une mutation historique à propos du TER, où il y a eu de résistance au principe du TER. C'est complètement oublié maintenant, mais je tiens à le rappeler. Le TER suscitait une hostilité assez forte, quand l'idée a été lancée, que les régions oseraient s'occuper de transport régional. Il y avait quelques régions qui ont osé- dont Pays de la Loire, qui était une région pas tout à fait de la même couleur à l'époque. Quelques régions ont compris. L'affaire est partie, puis s'est propagée. Et ça marche. Bien sûr, il y a encore des difficultés ; ce n'est pas réglé... Enfin...

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci beaucoup, Monsieur CHAUVINEAU.

Je donne la parole à Monsieur CHALUS.

Jean-Pierre CHALUS, président du directoire du grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

Bonsoir à toutes et à tous.

Quelques mots de présentation générale sur la présentation que je vais vous faire. Présenter qui nous sommes. Dire en quoi, et c'est un peu particulier, un port est un acteur du ferroviaire. Et au travers du dossier qui nous occupe ce soir, avec quelques éléments de réflexion.

En matière d'activité, nous sommes un établissement public de l'État, avec des installations réparties le long de l'estuaire de la Loire. Un débouché dans le golfe de Gascogne ; 18 terminaux sur les 50 kilomètres, le long de notre estuaire ; des missions assez variées. On reviendra plus particulièrement sur la question du ferroviaire. Mais elles tournent autour des accès maritimes, ce qui est assez classique pour un port. La gestion du domaine, à la fois sur le plan des zones industrielles et portuaires, mais également sur le plan de zones d'espaces naturels. Tout ce qui concerne la police, la sécurité, la sûreté de nos sites. Et puis, de manière générale, la promotion de nos activités et des clients qui sont sur le port.

On a coutume de présenter les activités portuaires par deux données : le nombre de millions de tonnes et le nombre de containers. Nous concernant, notre trafic pivot, c'est autour de 30 millions de tonnes, plus ou moins 10 %. Depuis deux ou trois ans, nous sommes plutôt dans la fourchette basse de cette dimension, compte tenu de l'évolution d'un certain nombre de nos trafics, de l'apparition de la crise. Globalement, notre essence, c'est une dominante de trafics de vrac, liquides ou solides. Une dominante, également, de colis industriels, avec le tissu local, que nous avons sur notre territoire régional. Et on répond globalement à quatre fonctions. Une fonction énergétique, qui représente quasiment les deux tiers de notre chiffre d'affaires ou activité. Autour du pétrole, du gaz, du charbon essentiellement. Une dominante, quasiment immédiatement derrière, autour de l'agroalimentaire. On retrouve tout ce qui est alimentation animale, ou exportation de céréales. La partie industrielle, avec l'expédition de colis lourds, avec un marché en devenir autour des énergies marines renouvelables et l'exportation de production d'éoliennes offshore depuis le site de Montoir-de-Bretagne. La quatrième fonction tourne autour d'une rubrique de consommation. C'est-à-dire qui concerne notre espace local, régional ou métropolitain. Tout ce qui est trafic de containers, par exemple, ou de champs d'éoliennes terrestres, qui peuvent être installés dans notre base proche.

Notre modèle économique repose sur deux notions particulières. Nous louons nos espaces. Il y a 2700 hectares d'espace terrestre, que nous mettons à disposition de nos clients, le long de l'estuaire. Et nous percevons des droits de port. C'est-à-dire une sorte de taxe à l'activité, au nombre de navires et à la tonne de marchandises qui est écoulée. Donc nous avons une sensibilité très forte à la question des volumes sur notre port, par ces principaux éléments.

Très souvent, on associe le port à la question maritime et portuaire. On parle très souvent des connexions que nous avons à l'international, et en particulier du nombre de ports avec lesquels nous sommes en relation. Sur le sujet du container, ce sont plus de 400 ports dans le monde, avec lesquels nous avons des liaisons qui partent de chez nous. Mais on oublie souvent de dire qu'un port est également une plateforme multimodale, qui gère un certain nombre de trafics – routiers, marchandises. Ce sont plus de 1500 escales, 1500 trains que nous traitons, en provenance ou à destination de nos installations. Et ce sont plus de 400 barges fluviales, avec deux trafics essentiels : le charbon pour la centrale de Cordemais et les pièces pour l'usine Airbus.

Nous concernant, en termes de parts modales, c'est 60 % le mode routier. Ce qui est un chiffre à la fois trop important, sans doute, mais qui nous place comme un port avec encore une capacité de report modal intéressante.

En matière de grandes données économiques, notre établissement portuaire, c'est 520 emplois. Directement sur les installations et le domaine portuaires, c'est près de 3000 emplois. Ce qui vient à destination, en provenance de nos installations, ça génère 5300 emplois. Et ensuite, en activité, trafic induit, 16 900 emplois. C'est donc plus de 25 000 emplois. Donc une importance économique de notre port, à laquelle il faut être particulièrement sensible.

Si on s'intéresse à la partie ferroviaire, qui est le cœur de notre réflexion... Nous sommes un acteur ferroviaire jeune. Cela fait six ans que nous avons un certain nombre de missions et de responsabilités dans ce domaine. La première

responsabilité qui nous a été confiée, c'est la gestion de nos infrastructures. Le transfert d'un certain nombre de voies ferrées du réseau ferré national en direction des ports a généré un certain nombre d'actions et d'investissements. C'est 2008, l'élément déclencheur. Pour faire le lien avec les présentations précédentes, ce sont 12 ITE, aujourd'hui, qui sont sur notre réseau ferré portuaire. Je suppose qu'elles ont été incluses dans les 94 affichées tout à l'heure. Compte tenu de ce que j'ai indiqué en termes de caractéristiques de trafics, nous sommes essentiellement sur des trains entiers, du point à point.

Ce qui motive notre action sur cet aspect-là, c'est le constat de deux choses. C'est la localisation périphérique du grand ouest par rapport aux grands flux qui peuvent exister aujourd'hui – plutôt centrés sur l'est, notamment sur la vallée du Rhône, qui est une sorte de frontière fictive. Le constat, également, que les ports d'un arc de cercle qui va de Brest à La Rochelle – en gros – ont une concentration des flux sur un nœud très important, qui est Saint-Pierre-des-Corps. Cette logique de passage aujourd'hui nous conduit dans une sorte d'entonnoir. Ce cas extrêmement particulier, et vital, me semble-t-il, pour l'ensemble des ports que je viens de citer – Brest, Lorient, Nantes, Saint-Nazaire et La Rochelle –, qui ont un intérêt majeur à avoir cet élément en vigilance.

Sur la base de ces deux constats, ce qui nous intéresse, c'est d'avoir une sécurisation physique de notre réseau. Quand je parle de cet espace, qui va de Montoir à Saint-Pierre-des-Corps, c'est quasiment la totalité de nos trafics qui passent sur cet axe. Nos trafics lourds, massifs. Nous devons donc avoir une vigilance extrêmement forte par rapport à cette sécurisation physique. On a pu constater, ces dernières années, avec les travaux d'investissement qui ont été faits – raccordement de la SEA, par exemple –, que cela a des incidences sur la façon dont le port peut être desservi. Toute action d'investissement « pour la bonne cause » sur le réseau peut avoir des incidences sur la façon dont notre activité est exercée. Cette sécurisation physique est particulièrement importante. C'est également cette logique de hubs, de concentration d'un certain nombre d'activités... On a parlé de Vierzon ; c'est un sujet qui revient de manière régulière. On en a parlé il y a longtemps, on en a reparlé récemment, avec une étude qui a été relancée par CESER de Pays de la Loire, Poitou-Charentes et région Centre, sur laquelle nous avons fait une petite séance de travail en début d'année 2014. Mais c'est en premier lieu, en matière géographique, cette question de hubs, on l'a plus près de nous que Vierzon ; c'est Saint-Pierre-des-Corps. On a cette obligation, à partir du moment où on a cette massification des flux maritimes, de travailler sur des logiques de plateformes réparties sur le territoire. Ça peut être des partenariats, des éléments sur lesquels on investit. Il y a un champ très ouvert d'organisations. Ce que l'on a pu voir avec les cartes, avec cette sensation « d'insularisation de l'ouest », si l'on peut dire comme ça, c'est qu'il y a une nécessité d'avoir une vigilance très particulière sur une transversale est-ouest. Et la transversale est-ouest, on arrive sur la voie ferrée Centre Europe atlantique, la VFCEA. Ça fait plus de vingt ans, aux côtés de la région des Pays de la Loire, que nous sommes adhérents d'une association qui s'appelle RACO, qui milite sur les investissements qui doivent être portés sur cet axe en matière d'électrification et d'exploitation.

Cette voie ferrée Centre Europe Atlantique a une vocation principale, pour nous ; être connectée sur les corridors de RTET, les deux corridors atlantiques et le corridor numéro 6 qui a été présenté sur la carte. Mais c'est également l'accès à un certain nombre de régions. Ce que l'on a en ligne de mire, c'est Rhône-Alpes. On a vu que nos amis bretons, avec Combi-West, l'ont bien compris, puisque cette liaison Rennes – Lyon, est aujourd'hui fonctionnelle. Il y a une logique qui est, semble-t-il, commune à un certain nombre d'acteurs.

On a une obligation de regarder loin. Là aussi, c'est lié à la caractéristique de nos trafics. C'est la question des réseaux capillaires, sur laquelle Jacques CHAUVINEAU a levé un coin du voile. C'est très important, aujourd'hui, pour nous, avec des trafics de vrac qui sont collectés en empruntant le réseau capillaire, que ce réseau capillaire ne s'effondre pas. Cela fait partie des éléments sur lesquels nous avons des actions conjointes avec un certain nombre d'acteurs économiques, pour qu'on ne se retrouve pas dans un système qui se dégrade encore plus qu'il ne l'est aujourd'hui.

En matière ferroviaire, on a également, depuis la prise en compte de notre réseau, effectué un certain nombre d'investissements. D'autres sont programmés, et notamment cofinancés dans le cadre d'un contrat de partenariat avec les collectivités locales. Au premier rang desquelles : la région, conseil général, Nantes Métropole, la CARENE. Avec cet objectif de développer les capacités d'accueil sur notre réseau et, surtout, de répondre à la demande de connexions des industriels. Il faut bien comprendre que ces programmes d'investissement sont surtout demandés par les clients. Aujourd'hui, quand on veut travailler sur des capacités de stockage supplémentaire, la question nous est immédiatement posée, sur la façon dont est alimenté notre site. Un silo de céréales, fonctionnellement, si l'on prend des mailles de

68 000 tonnes – à peu près – de capacité, il faut que 40 à 50 % de cette masse arrive par la voie ferroviaire. C'est une question d'économie globale du système. Nous concernant, c'est encore plus important, puisqu'il faut regarder comment on se situe par rapport aux bassins de production. Il faut qu'on soit en capacité d'aller assez loin – c'est la région Centre, notre bassin habituel. Il faut sans doute aller un peu plus loin pour collecter, jusqu'à la région Bourgogne. On retrouve la logique de transversale que l'on évoquait tout à l'heure.

Nous avons également, sur la partie du vrac : la logique du train entier ne peut pas totalement se comparer avec celle du container, puisque là, on est sur une logique différente. Cela a été fort bien présenté tout à l'heure. On est également dans des discussions dans le cadre du projet de contrat de... projet Etat-région, d'un chantier de transports combinés à Montoir-de-Bretagne, dans lequel nous devons proposer, quand le niveau de trafic le permettra, une capacité à expédier les containers sur des points un peu plus lointains de nos bases.

Si l'on regarde la question des enjeux portuaires, vis-à-vis du dossier qui nous occupe, on doit avoir cette vision de long terme. Cela a été dit par les intervenants précédents. Dans lequel on doit avoir cette question de la Transversale Est-Ouest, et donc de la voie ferrée Centre Europe Atlantique. Nous devons également viser à avoir une connexion qui soit compétitive. La demande de nos clients est notamment dans cette liaison Pays de la Loire – Bretagne, et en particulier Montoir – Bretagne. On l'oublie quelques fois, mais il y a du trafic qui passe entre ces deux régions. Du trafic qui vient du port de Nantes Saint-Nazaire et qui dessert notamment pour les usines Lafarge du coke de pétrole, ou du coke de charbon. Nous avons des trafics qui existent dans un sens, mais également dans les deux sens. Les voies ferrées peuvent fonctionner dans les deux sens, comme chacun le sait.

Ce qu'il est important de souligner, c'est la complémentarité entre les services ferroviaires – et notamment cette logique, cette architecture des plateformes multimodales qui sont en projet. Cela me semble important d'avoir cette logique « large » du grand ouest, sur lequel on doit avoir un schéma partagé de ces plateformes, de façon à ce qu'elles ne se vampirisent pas, et que l'on soit dans un système de coopération qui soit le plus affirmé possible.

Le dernier point, c'est la question du modèle économique qui est associé à tout ça. La solution optimale n'existe pas. C'est-à-dire que, quand on a des voies nouvelles qui se créent, il y a toujours des questions de raccordement, des impacts sur nos activités existantes. Dans les situations de fragilité, cela crée un certain nombre de difficultés. Et je pense qu'il faut en avoir conscience. Mais l'intervention sur les voies existantes, c'est également une difficulté. Quand le trafic ne peut plus s'écouler sur nos sites, c'est très grave. C'est-à-dire qu'on ne peut pas se permettre d'avoir des silos qui ne soient plus reliés au trafic entrant – et notamment en matière de céréales. On est donc extrêmement vigilants, puisque quand on charge un silo à 60 000 tonnes, ça correspond au chargement d'un navire – un Panamax. Si vous avez deux ou trois Panamax qui arrivent dans un délai réduit, il faut alimenter... Il faut un certain nombre de trains pour alimenter tout ça.

Le grand équilibre dans le scénario et le débat de ce soir, entre liaison nouvelle/pas liaison nouvelle, du point de vue du fret ferroviaire... Ça a ses avantages et ses inconvénients. Des avantages sur le long terme. Cela peut avoir des inconvénients sur le court terme, et mettre en difficulté l'économie – portuaire en particulier, et nos clients, de manière encore plus poussée.

Voilà, en quelques mots, le témoignage d'un « port » dans le système ferroviaire. Peut-être dire quelques mots sur le fait que, au-delà de cette « insularisation du grand ouest », pourquoi on a décidé de s'associer avec nos amis du Port de La Rochelle, au travers d'un OFP. On ne peut plus se permettre, me semble-t-il, d'être à la merci d'une stratégie d'entreprise, en particulier dans ce domaine-là. Donc nous devons maîtriser un certain nombre de nos éléments stratégiques. Et la desserte des ports en matière ferroviaire, en particulier pour nous, avec notre modèle de trafic essentiellement basé sur le vrac, fait qu'on ne peut pas se permettre de ne pas avoir une desserte de qualité, fiable et compétitive. L'OFP est une réponse. Mais l'ensemble des EF est une réponse. Et donc on doit trouver ces systèmes de coopération, qui doivent exister avec l'ensemble des acteurs ferroviaires. On essaie modestement, et fort bien aidés par la région des Pays de la Loire, de trouver des logiques de schémas directeurs qui permettent de mettre en perspective ce qui se passe sur le réseau ferré portuaire, ce qui se passe sur le réseau ferré national, et ce qui se passe, très souvent, bien loin de nos bases. Puisque cela a également une incidence.

C'est donc tous ensemble que nous réussirons à gagner des parts de marché en matière de fret ferroviaire.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci beaucoup, Monsieur CHALUS. Je renouvelle mes remerciements à l'ensemble de nos trois intervenants, qui nous ont donné des éclairages complémentaires et tous très intéressants.

Christian RETAILLEAU, CGT Cheminot

Rebonsoir, puisque je me suis exprimé tout à l'heure d'une manière un peu générale. En même temps, en écoutant les interventions des deux intervenants précédents, j'étais quand même dans le ton de la soirée. Entre autres, sur la partie fret. Puisqu'en écoutant Monsieur CHALUS, je retrouve des thèmes qu'on a abordés.

Je suis un peu surpris que Monsieur CHAUVINEAU, que nous connaissons très bien, à la SNCF, très respectables par ailleurs, et qui a joué un rôle très important dans la décentralisation du TER, qu'on lui permette de consacrer autant de temps aux OFP. Qui, pour nous, sont l'intrusion du secteur privé dans le ferroviaire. Alors on sait bien que la concurrence fret a été décrétée par l'Europe, en France en tout cas, en 2007. Mais je vais faire un peu d'histoire. Je pense honnêtement, et mes camarades avec moi, que si le fret ferroviaire s'est effondré dans les années 1990, c'est parce que – et on en parle jamais – la dette du ferroviaire, supportée par la seule SNCF à l'époque, était de 200 milliards de francs. Et j'ai assisté, en tant que cheminot du fret, à cette lente agonie du fret SNCF, organisée par les pouvoirs publics et, également, par la SNCF. Où on a cassé les triages. 1993 : fermeture, le même jour, du triage de Rennes et de Nantes. Fermeture des chantiers combinés : Rennes en 2003 ; Nantes en 2004 ou 2005. Et les wagons isolés, que l'on faisait de manière très correcte à l'époque, ont été tranquillement exfiltrés. C'était le terme qui avait employé au début des années 2000. Donc je veux dire qu'on avait la capacité. Et je pense honnêtement, et Monsieur CHAUVINEAU le dit : les OFP essaient de se constituer en inter OFP. Cela prouve bien qu'on a besoin d'un effet réseau, du maillage et d'opérateurs qui puissent travailler sur l'ensemble du territoire. Ce que faisait la SNCF, il y a encore peu de temps.

Une autre raison du lent déclin de la SNCF fret : à la suite de 1995 et du conflit des cheminots. Décentralisation du TER, on y était favorable. Et cela a donné des résultats tout à fait intéressants, en termes de trafic, fréquentation, etc. Avec les collectivités territoriales qui ont joué leur rôle. On avait également l'équilibre des comptes. Effectivement, à partir du moment où on a demandé l'équilibre des comptes à l'ensemble des activités, la SNCF fret s'est retrouvée en difficulté. 80 millions d'euros de déficit en 2000 ; un peu plus maintenant. Avec une baisse des trafics et des cheminots supprimés par milliers.

Nous, on pense qu'il y a des possibilités de développer le fret ferroviaire en France. On aura besoin, par contre, d'opérateurs ferroviaires de qualité, s'appuyant sur un savoir-faire. Et donc on revient sur la question de déclarer le fret ferroviaire d'intérêt général. On demande donc une maîtrise publique. Aujourd'hui, Monsieur CHAUVINEAU pense que les microacteurs, s'entendant ensemble dans un « monde merveilleux », vont pouvoir générer des trafics. Nous, on pense qu'il faut remettre de la maîtrise publique. Cela ne veut pas dire que les acteurs locaux et régionaux n'ont pas leur mot à dire. Mais il manque aujourd'hui la maîtrise publique qui permettrait d'éviter les gâchis économiques, les coûts qui sont supportés par la collectivité locale, mais qui ne sont jamais chiffrés.

Sur la partie « port », effectivement, nous, on pense que... Monsieur CHALUS le dit sans le dire, mais on sent bien qu'il y a volonté – à mon avis – de tirer les trafics, via Rennes et les lignes classiques - les sillons qui vont pouvoir être libérés par la mise en service de BPL. Mais on pense que ce n'est pas la seule solution. Il faut désengorger le nœud ferroviaire de Nantes. On propose un franchissement via l'île de Nantes. Il faut également réfléchir à Nantes – Angers, parce que Saint-Pierre-des-Corps reste effectivement un hub. Et puis Nantes – Bordeaux. On a une ligne ferroviaire, là, mal traitée, délaissée. Nous pensons qu'il faut également réfléchir à la réactiver, à la fois pour le fret et pour les voyageurs.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Merci de cette position.

Gilles DENIGOT

Je pense que ça fait... Mon voisin de gauche me disait que ça fait trente ans que l'on parle du fret et qu'on essaie de l'améliorer. Le résultat n'est quand même pas brillant. Je veux bien croire dans toutes les démarches et bonnes volontés qui sont dessinées ici. Mais la première carte des corridors qu'on nous montre, elle est effrayante. Le côté insulaire de la Bretagne, on le connaît depuis longtemps. Mais la Bretagne devient très grande quand on regarde les corridors et

l'absence de connexions pour développer les activités portuaires, sur la façade atlantique. C'est évident. Alors il y en a eu, des projets, et ainsi de suite, sur ce sujet. Je pense que, dans le fret, le client veut de la fluidité, du service, une fiabilité de sa marchandise – dans le bout en bout. Aujourd'hui, on ne sait pas faire ça de manière pertinente. Sinon, on aurait progressé. Comme l'ont fait les Landers allemands, qui sont profondément décentralisés - sans doute beaucoup moins jacobins que nous – et n'ont pas un système totalement polycentrique de leur réseau. C'est donc une observation.

Après, j'entends bien les camarades, derrière, sur la question du public et du privé. On a raison de défendre les intérêts des salariés quand ils sont un peu piétinés. Mais si je prends cette question d'une manière provocatrice, un des ports qui a des sillons ferroviaires pertinents et très importants, c'est le port d'Anvers. Il représente, à lui seul, plus que l'ensemble des volumes de tous les ports français réunis. Et c'est un port municipal. Donc le problème n'est pas de savoir qui gère le port, mais de savoir quels acteurs on met en réseau, quelles sont les conditions sociales et environnementales - qu'on décline dans la dynamique générale. Il y a encore beaucoup de débats à faire pour que nous puissions arriver à un peu plus de résultats, en ce qui concerne le fret ferroviaire. Qui, rappelons-le, est un mode de transport plus écologique. Mais 2 % : on l'a vu dans le premier fromage qui a été présenté. 8 % sur la mer. Dans ces deux cas-là, c'est beaucoup trop faible. Y compris sur les questions maritimes, parce que là, on a un potentiel qui est, à mon avis, en dessous de ce qu'il peut... Aujourd'hui, la réalisation est en dessous du potentiel.

Michel MORIN, membre de la CPDP

Nous allons mettre un terme à ce débat.

Je vous remercie tous d'y avoir participé. Notamment les intervenants et tous ceux qui ont bien voulu poser des questions.

Je vous rappelle que le débat continue en réunion, et qu'il continue sur Internet. Si vous avez d'autres questions à poser, vous pouvez le faire sur Internet. Vous voyez ici l'activité du site. Plus de 10 000 visiteurs, 52 avis, et 34 commentaires. 105 questions et 86 réponses. Les autres viendront, ne vous inquiétez pas, rapidement. Des contributions, huit cahiers d'acteur et puis, enfin, ce qui se passe sur Facebook et sur Twitter.

Merci à tous, et rendez-vous, pour ceux qui le voudront bien, le 27 à Nantes et le 2 décembre à Rennes. Merci.

(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.