

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne - Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION THÉMATIQUE****« Rennes – Nantes, rentabilité socio-économique et financement »****Rennes, le 2 décembre 2014, 19 h 00 à 22 h 30****Commission particulière du débat public :**

Olivier GUERIN, *président*
Dominique SIMON, *membre*
Martine PATTOU, *membre*
Dominique SIMON, *membre*
Michel MORIN, *membre*
Alain RADUREAU, *membre*
Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*

Maîtrise d'ouvrage :

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne et Pays de la Loire (RFF)*
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*
Virginie FIORIO, *responsable environnement LNOBPL (RFF)*
Cédric LEVREL, *en charge des études techniques LNOBPL (RFF)*

Experts :

Jean DETERNE, *ingénieur général des Ponts, des Eaux, et des Chaussées*
Claude ABRAHAM, *ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées*
Michel MASSONI, *coordonnateur du Collège économie et régulation (CGEDD)*

Intervenants :

Pierre DESGRANGES, *directeur du service d'évaluation financière (RFF)*
Olivier KLEIN, *directeur adjoint du Laboratoire d'Économie des Transports (LET)*

(Début de la réunion à 19 h)

Olivier GUERIN, membre de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à André CROCQ, vice-président de Rennes métropole, pour un mot d'accueil.

André CROCQ rappelle l'attachement de Rennes Métropole au projet LNOBPL et souhaite à tous un bon débat.

Présentation du débat public

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

Présentation du projet et des scénarios

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

Présentation de la liaison Rennes – Nantes

Benoît FORMSTECHEr décline les enjeux de report modal, de capacité du réseau, de fonctionnement du système ferroviaire entre les nœuds de Nantes et de Rennes. L'axe Rennes – Nantes est actuellement de 1 h 15 sans arrêt (environ 2 heures en porte-à-porte) contre 1 h 30 en voiture (en porte-à-porte). Il concentre 400 000 voyageurs par an, soit 5 % des déplacements. Le projet LNOBPL permettra de doubler les fréquences des trains et de passer à 16 %, avec une garantie de desserte de toutes les gares intermédiaires. Les gains de capacités apportés par le projet se traduiront par une fréquence supplémentaire (un train par heure et par sens) entre Rennes et Redon. Des aménagements complémentaires permettront d'ajouter deux fréquences supplémentaires. Ces aménagements portent sur des créations de voies, des aménagements capacitaires, ainsi qu'une mise à quatre voies partielle entre Rennes et Saint-Malo, pour un coût de 150 à 200 millions d'euros. Benoît FORMSTECHEr présente ensuite les aspects de temps de parcours, fonction de matériels roulants et des infrastructures choisies. Il rappelle que le temps optimum entre Nantes et Rennes sera compris entre 1 h et 45 minutes, en fonction de la vitesse et du scénario retenu.

Intervention de Jean DETERNE sur une liaison Rennes-Nantes sans desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Jean DETERNE revient sur les expertises complémentaires demandées sur l'absence de desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et sur l'aménagement d'un itinéraire vers Châteaubriant. Il précise qu'une approche multicritères a été privilégiée. S'agissant du premier point, Jean DETERNE observe que l'aéroport amènerait 600 000 voyageurs par an vers Nantes et 300 000 vers Rennes. L'absence de trafic vers l'aéroport réduirait la rentabilité de tous les scénarios de base, si bien qu'en évitant l'aéroport, les aménagements prévus peuvent être limités, notamment entre Redon, Savenay et Nantes. Six scénarios ont été étudiés, dont deux sont rentables (S2 et S5). Ces scénarios privilégient la capacité au détriment de la vitesse. S'agissant de l'aménagement Rennes – Châteaubriant – Nantes, Jean DETERNE présente différents graphiques et explique que le meilleur scénario pour cet aménagement est le bleu, avec passage par le nord de la Vilaine. Ce passage nécessite la constitution d'un tunnel de 7 km. L'aménagement d'une ligne directe Rennes – Nantes via Châteaubriant est possible, mais onéreuse dans les objectifs initiaux de niveau de service

envisagé. Cet aménagement permettrait cependant d'assurer une deuxième mission horaire entre Rennes et Nantes en itinéraire alternatif.

Questions sur le projet

Louis MEILLERAY demande quelle superficie de terres agricoles est impactée par chaque scénario.

Virginie FIORIO présente les hectares consommés dans les différents scénarios, sur une base de 12 ha/km : scénario mauve : 2300 ha ; scénario bleu : 2000 ha à 2200 ha ; scénario vert : 3000 ha à 3200 ha.

Louis MEILLERAY remarque que la base retenue est inférieure de 40 % à celle de la LGV. Il demande si cette estimation tient compte des mesures compensatoires par rapport aux terres agricoles

Virginie FIORIO assure que la LGV BPL se situe à 2500 ha d'emprise pour 214 km de lignes. Cette superficie ne tient pas compte des mesures compensatoires.

Bernard FOURAGE demande pourquoi RFF refuse de supprimer des passages à niveau dans Nantes. Il affirme ensuite que le tracé Rennes – Châteaubriant – Nantes n'a ni besoin d'un tunnel de 7 km pour entrer dans Nantes, ni besoin de 26 km de voies nouvelles, ni besoin de terres agricoles pour passer en double voie. M. FOURAGE déclare qu'il suffit de limiter l'usage des trams-trains aux parties urbaines et périurbaines. Il décline ensuite les avantages du tracé par Châteaubriant.

Jean DETERNE rappelle que la mission de l'expertise a été d'étudier une variante compétitive avec l'itinéraire ouest, dans des conditions économiques comparables. Dans les délais de l'expertise, les techniciens ont considéré que le tunnel était la meilleure solution. Jean DETERNE reconnaît que les techniciens n'ont pas étudié la suppression des passages à niveau, qui créerait des problématiques environnementales.

Yvette RAYSSIGUIER (élue EELV) s'étonne que le projet fasse l'impasse sur les liaisons sud – nord et sur la liaison Brest – Quimper. À son sens, LNOBPL doit s'inscrire dans une vision plus globale de l'aménagement ferroviaire.

Arnaud GODART déclare que LNOBPL ne résume pas les projets de RFF sur le réseau existant. Les liaisons évoquées font l'objet du prochain contrat de plan Etat-Région. Des réflexions sur le fret sont également en cours.

Gérard LAHELLEC (vice-président du Conseil général de Bretagne) déclare que la région a déjà affecté des montants sur la liaison nord – sud et envisage de nouveaux projets dans le cadre du contrat de plan Etat-Région. Il cite un certain nombre de projets en cours : Brest-Quimper, Plouaret-Lannion, Carhaix-Guingamp. Gérard LAHELLEC souhaite que les liaisons Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Rennes-Nantes soient incluses dans les discussions du débat public.

Alain VALLEE s'étonne que le contournement de Rennes par une ligne TGV ne soit pas abordé. Il évoque également la possibilité de modifier la conception de la gare de Rennes pour que des trains en provenance de la pointe Bretonne ne marquent pas d'arrêt, et la possibilité d'une nouvelle ligne financée Rennes – Saint-Senoux – Abbaretz – Nantes.

Benoît FORMSTECHEER déclare que le contournement de Rennes n'est pas envisagé du fait de la mutualisation des dessertes régionales et TGV. S'agissant du passage en vitesse de Rennes, il est pris en compte dans les études. Concernant la liaison Saint-Senoux – Abbaretz, elle est évoquée dans le cadre des expertises complémentaires.

Patrick ANNE (EELV) revient sur l'intervention de Gérard LAHELLEC et remarque l'absence de vision globale de la région sur le débat ferroviaire breton. À travers divers exemples, il déplore un « saucissonnage » des différents projets.

Louis MEILLERAY demande comment se feront les sorties, par les voies nouvelles, des villes de Rennes et de Nantes.

Cédric LEVREL présente une carte sur les options de passage de Rennes et de Nantes, l'idée étant de dédoubler le réseau au plus proche de la gare, tout en tenant compte des contraintes d'insertion.

Charles LEVILAIN demande si une réduction de la vitesse sur les autoroutes a été envisagée pour favoriser le report modal.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Benoît FORMSTECHEER déclare les études de trafic ont intégré la détérioration du temps de parcours liée à la congestion routière.

Patrick HUET évoque la conception d'une gare de fret à l'est de Rennes pour regrouper le sud et le nord de la Bretagne.

Arnaud GODART indique que cette gare n'est pas prévue à l'horizon du projet.

Présentation de l'évaluation socio-économique du projet LNOBPL

Pierre DESGRANGES présente deux aspects : la socio-économie du projet et son financement. Ces données seront amenées à évoluer. S'agissant de la socio-économie, Pierre DESGRANGES présente les gains en trafic et en nombre de voyageurs (entre 1,9 et 2,3 millions en fonction des scénarios). Ces gains sont essentiellement liés au report modal. Il note ensuite que les scénarios sont contrastés en termes de rentabilité, puis décline les modalités de financement : 50 % par le contribuable, 30 % par le gestionnaire, 20 % par l'usager. Pierre DESGRANGES note que d'un point de vue réglementaire, les choix d'investissement de RFF ne peuvent créer de déficits et doivent donc être rentables. À cette obligation s'ajoutent des mises en conformité de la SNCF vis-à-vis de ses comptes globaux. Pierre DESGRANGES poursuit son intervention sur les sources de financement des projets, dans lesquelles intervient notamment le prix du billet de train. Il conclut son propos sur la participation financière de RFF, qui reste à déterminer en l'état actuel du projet.

Présentation de l'expertise complémentaire sur l'évaluation socio-économique du projet LNOBPL

Michel MASSONI (Coordonnateur du Collège économie et régulation) déclare que la méthodologie appliquée par RFF est conforme aux règles de l'art de 2004. Pour les hypothèses retenues, RFF a appliqué un cadrage actuellement en cours de révision (lié au prolongement de la crise économique), ce qui aboutit à des décalages de niveau de PIB. Dans ces conditions, les hypothèses ne doivent pas être considérées comme centrales. Concernant les modèles de prévision de trafic, Michel MASSONI constate qu'ils sont extrêmement détaillés. En revanche, ces modèles ont été élaborés sur la base d'enquêtes de trafic de la période 2005 – 2008, qui ne tenaient pas compte d'un certain nombre d'évolutions comme le co-voiturage ou l'aérien low-cost. À partir de ces différents éléments, Michel MASSONI déclare qu'en son état actuel, le projet peut connaître d'importantes variations financières à la hausse, le seul scénario rentable étant le scénario bleu (Nord Vilaine). De la même manière, des variations économiques peuvent décaler la date de mise en service du projet. Michel MASSONI aborde ensuite les impacts du projet sur le fret et explique que le fret se heurtera aux goulots d'étranglement de Nantes et de Rennes. Des investissements doivent donc être portés sur le fret, ce qui implique des sources de financement.

Débatte du financement des infrastructures ferroviaires

Olivier KLEIN, directeur du Laboratoire d'Économie des Transports, présente les aspects généraux du financement d'un projet et distingue dans un premier temps sa production de son exploitation. Il remarque que les deux contributeurs ultimes sont l'usager et le contribuable (national, régional ou européen). L'objet est donc d'arbitrer entre ces deux apports en fonction de priorités (sociales, environnementales, etc.) Olivier KLEIN aborde ensuite l'enjeu de réduction des coûts du ferroviaire et rapporte que certains exploitants européens ont indiqué que leurs tarifs seraient 30 % moins chers s'ils exploitaient les lignes françaises. S'agissant du subventionnement public, Olivier KLEIN remarque qu'il est peu redistributif, dans la mesure où les personnes les plus riches se déplacent davantage que les plus pauvres. Il pointe ensuite la nécessité de mieux expliciter les priorités et leurs enjeux financiers. Olivier KLEIN évoque l'ingénierie et l'optimisation financières des projets et indique que des cohérences doivent être trouvées entre les financements et les objectifs. Il conclut son intervention sur la nécessité de présenter le passage du projet et de débattre de la répartition des apports et des choix politiques en confrontant des études pluralistes.

Gérard LAHELLEC déclare que ces études vont être utiles pour finaliser les choix. En revanche, il note que l'adéquation entre l'utilité publique d'un projet et son retour sur investissement ne concorde pas toujours. Dans ces conditions, le rôle

des collectivités est de rendre possibles les développements, malgré le faible taux de retour sur investissement. S'agissant de la tarification, l'objectif est que les prix soient accessibles à l'ensemble des catégories sociales. Gérard LAHELLEC présente ensuite une comparaison de LNOBPL avec le projet de LGV, qui a été cofinancé à égalité par la région, l'État et RFF, malgré l'absence d'adéquation entre son utilité et son retour sur investissement. Gérard LAHELLEC rappelle que depuis 2003, les collectivités sont parvenues à multiplier par deux la fréquentation des TER, en augmentant l'offre de 40 % tout en réduisant la contribution de la collectivité. Il conclut son intervention sur l'idée que les expertises doivent soutenir la volonté des collectivités en situant au mieux les niveaux d'engagements financiers.

Gilles BONTEMPS (vice-président du Conseil général des Pays de la Loire) revient sur le fait que les usagers et les contribuables constituent les seuls apports et indique qu'il est nécessaire de tenir compte de la participation de l'État, de l'Europe et de RFF. Avant de s'engager, les collectivités doivent donc être informées des niveaux de participation, même s'il est difficile de préciser ces niveaux à ce stade du projet. Gilles BONTEMPS indique en outre qu'il est nécessaire d'opérer le rapport entre le coût de l'investissement et les personnes qui vont en bénéficier et de réfléchir au fait que ce projet répond au bénéfice de l'ensemble des territoires de Bretagne et des Pays de la Loire. Il conclut son intervention sur le fait qu'à ce stade du projet, les clefs de financement des collectivités et de l'État à 20 ans ou 30 ans ne sont pas connues, puis réaffirme la position des collectivités quant à la poursuite de ce projet.

Questions et avis (suite)

Yvette RAYSSIGUIER (EELV) remarque qu'il est difficile d'avoir des éléments de comparaison entre les différents scénarios, mais retient qu'ils sont défavorables, à une seule exception. Elle s'interroge sur la nécessité de dédier plusieurs milliards d'euros pour gagner quelques minutes de la pointe bretonne vers Paris, alors que la LGV va déjà améliorer ce temps de parcours. Elle demande ensuite s'il ne serait pas souhaitable d'améliorer la qualité des lignes existantes et de développer les TER et les inter-cités, comme l'ont préconisé plusieurs instances, comme la Cour des comptes.

Arnaud GODART assure que la priorité de RFF pour les prochaines années est bien de moderniser le réseau existant. Le projet LNOBPL se présente comme un développement à long terme sur un réseau âgé de 150 ans.

Patrick ANNE (EELV) revient sur l'intervention de Gérard LAHELLEC et remarque que le TER et le TGV ne sont pas comparables. Il précise que le TER s'est développé dans toutes les régions qui ont investi. Il s'interroge également sur la notion de trafic et se demande combien de personnes vont aujourd'hui de Paris à Brest en ligne directe. Ce type d'information plus détaillé lui semble important. Patrick ANNE remarque ensuite que les types de matériel roulant ne sont pas évoqués. Il évoque les trains pendulaires, qui permettent d'aller plus vite dans les courbes. Patrick ANNE estime ensuite qu'en l'absence de réflexion de long terme sur le fret, ce débat n'est pas complet et doit se poursuivre.

Gérard LAHELLEC déclare que le trafic TGV porte sur 10 millions de voyageurs/an en Bretagne : 5 millions s'arrêtent à Rennes et 5 millions se répartissent pour moitié vers Quimper et Brest.

Benoît FORMSTECHEER ajoute que les hypothèses portent sur 12 allers-retours entre Paris et Brest dont deux sans arrêt. Cette hypothèse fait écho à la demande des acteurs économiques de Brest, qui souhaitent un train le matin et un le soir.

Olivier KLEIN remarque qu'un train Paris – Brest direct est extrêmement difficile à rentabiliser d'un point de vue financier. Il ne lui semble pas acquis qu'un opérateur mette ce train en ligne à l'horizon 2030.

Daniel HARY aborde la question des tarifs sur les usagers et évoque les augmentations tarifaires de la SNCF. Il lui semble que ce projet s'achemine vers un accroissement des inégalités d'accès au ferroviaire et demande quelle sera la part de financement des utilisateurs.

Benoît FORMSTECHEER déclare que selon les estimations de RFF, le projet se traduira par 1 % à 2 % d'augmentation du prix du billet de train.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Olivier KLEIN remarque, en se basant sur la mise en place d'autocar entre Paris et Lyon, que des personnes sont aujourd'hui prêtes à payer moins cher pour aller moins vite. Cette clientèle ne doit pas être négligée. Il affirme ensuite que les cars ou le co-voiturage doivent être intégrés aux politiques de transport.

Gérard CHENE (Côtes-d'Armor Nature Environnement) estime que ces éléments de politique de transport imposent une révision des schémas de déplacement. Il revient ensuite sur l'objectif de 3 h entre Brest et Paris, pénalisant, dans la mesure où la cohabitation des trains est plus facile lorsque la vitesse est limitée. À son sens, le projet LNOBPL répond à une vision emblématique qui ne correspond pas aux besoins réels du territoire.

Edgard BLOT interroge le maître d'ouvrage sur la consommation des terres agricoles et sa prise en compte dans le coût du projet sur 50 ans.

Michel MASSONI déclare que seul le coût direct est pris en compte par le maître d'ouvrage. Les compensations agricoles viennent s'ajouter en déduction du bilan au fur et à mesure de l'avancement du projet. Concernant les effets indirects, Michel MASSONI explique qu'ils doivent être mesurés filière par filière, avec les bonnes données. Cet aspect pose la question du juste calcul pour les compensations.

Pierre DESGRANGES précise qu'en l'état actuel des choses, les outils de collecte ne permettent pas de définir précisément la valeur ajoutée enlevée par le projet.

Charles LEVILAIN affirme que le débat n'est pas recevable, dans la mesure où il porte sur un périmètre d'étude incomplet et ne repose sur aucune étude contradictoire.

Arnaud GODART rappelle que la finalité du débat porte justement sur l'opportunité du projet, qui peut très bien ne pas se faire, compte tenu des avis exprimés.

Daniel HARY revient sur la destruction des terres agricoles et évoque la destruction de 3000 ha entre Rennes et Le Mans, ce qui correspond à 700 emplois directs et indirects. Il insiste sur le caractère définitif des terres perdues.

Alain VALLEE pointe l'endettement de la France, le taux de croissance de 0 %, l'absence d'argent public et les recommandations de la Cour des comptes. Il lui semble que compte tenu de ces éléments, ce projet ne peut pas se faire.

Serge MONROCQ demande quel est le coût des études pour ce projet.

Benoît FORMSTECHEr répond qu'il est 3,9 millions d'euros depuis 2009 jusqu'à aujourd'hui.

Patrick ANNE demande quelle est la durée de trajet entre Brest et Quimper.

Arnaud GODART explique que la durée est actuellement d'un peu plus d'une heure.

Charles LEVILAIN demande quelle est la part des gains de temps consacrés aux TER, pour les déplacements quotidiens.

Benoît FORMSTECHEr présente un tableau illustrant les gains de temps (6 à 10 minutes), fonction des matériels roulants.

Alain VALLEE demande si les travaux tiennent compte de l'incompatibilité TER/TGV sur une même ligne, pointée par la Cour des comptes.

Arnaud GODART explique que ces travaux de la Cour des comptes sont récents, puis rappelle que des sections de lignes nouvelles sont proposées pour répondre aux problématiques de circulation. Par ailleurs, les matériels roulants de ces sections ne sont pas encore déterminés.

Michel CANIAUX (ALTRO) évoque l'existence d'un document de la fédération nationale des usagers du transport (FNAUT) qui contredit le rapport de la Cour des comptes. Il présente divers exemples.

Patrick ANNE remarque que les minutes gagnées par ce projet pourraient aussi bien être gagnées sur les transports en commun parisiens.

Edgard BLOT interroge le maître d'ouvrage sur le phasage du projet.

Arnaud GODART déclare que ce projet est traité comme un tout pour répondre aux objectifs du Comité de pilotage et apporter une vision globale. En l'état, ce projet permet de mutualiser plusieurs objectifs dans une infrastructure commune.

(Clôture de la réunion à 22h 30)