

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire**SYNTHÈSE DE LA RÉUNION THÉMATIQUE « Fret ferroviaire »
Morlaix, le 5 novembre 2014, 19 h 00 à 22 h 00****En tribune****Commission particulière du débat public :**

Marie-Françoise SEVRAIN, *membre*

Michel MORIN, *membre*

Maîtrise d'ouvrage

Stéphane LEPRINCE, directeur régional Bretagne (RFF)

Arnaud GODART, chef de mission LNOBPL (RFF)

Cédric LEVREL, chargé des études techniques LNOBPL Bretagne (RFF)

Michel SERGE, *directeur de projet LGV (RFF)*

Marie CHIMOL, *en charge des analyses socio-économiques (RFF)*

Intervenants

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

Marcel CEVAËR, *gérant de la société de transports TWL*

(Début de la réunion à 19 h 00)

Marie-Françoise SEVRAIN, membre de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à Jean-Luc FICHET, président de Morlaix Communauté, pour un mot d'accueil.

Jean-Luc FICHET, président de Morlaix Communauté, salue la tenue de ce débat public et rappelle les enjeux du projet LNOBPL, notamment en matière d'accessibilité. Il rappelle brièvement que Morlaix Communauté est en pointe sur la question du fret (PEM, rail-route), puis souhaite un bon débat à l'ensemble des participants.

Présentation du débat public

Michel MORIN 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 Cédric LEVREL rappellent les contextes ferroviaires, politiques et économiques dans lesquels s'inscrit le projet LNOBPL. Ils présentent les enjeux du projet ainsi que les trois scénarios proposés. *Les enjeux du projet et les trois scénarios sont détaillés dans le verbatim.*

Questions

Daniel PICKEPLERS (Bretagne vivante) demande ce que le maître d'ouvrage entend par « problème de capacité » à l'horizon 2030. Il souhaite savoir si les aménagements prévus par le maître d'ouvrage vont permettre de lever ces difficultés.

Arnaud GODART explique qu'il existe des goulots d'étranglement en sortie de Nantes et de Rennes, dus à la mixité des trafics (fret, TGV, TER), qui saturent la grille ferroviaire. Le projet prévoit des gains de capacité à travers le dédoublement des voies ferrées, notamment au niveau des points de congestion. Il illustre son propos en évoquant l'objectif d'atteindre une fréquence d'un train toute les demi-heures, contre une fréquence actuelle d'un train toutes les heures. Il ajoute que les gains de capacité auront un impact positif sur l'ensemble des axes.

Jean-Yves OLIVIER (Cheminot) revient sur les projections chiffrées présentées par le maître d'ouvrage et sur les modernisations prévues pour Rennes – Brest et Rennes – Quimper. Il demande si ces prévisions ont été modifiées à la suite des propos de l'actuel ministre de l'Économie sur le fait que les TGV « ont leur pertinence sur les trajets de deux heures à trois heures et que le reste du parcours peut être fait en autocar ». Jean-Yves OLIVIER évoque ensuite la relation Brest – Quimper, qui ne semble pas avoir fait l'objet de propositions.

Stéphane LEPRINCE explique à propos des expertises récentes sur le TGV que l'ensemble du ferroviaire n'a pas de rentabilité économique et financière intrinsèque. Il s'agit d'un domaine largement subventionné. Dans ces conditions, le voyageur finance à peu près 20 % du réseau, le reste relevant de l'investissement public. En revanche, le ferroviaire génère une rentabilité socio-économique. Les modèles socio-économiques de complémentarité intermodale ont été modélisés. Il n'y a donc pas besoin de corriger le projet par rapport aux dernières déclarations.

Marie CHIMOL explique en effet que ce projet a fait l'objet d'études de trafic, qui ont permis d'analyser les déplacements actuels du territoire dans le domaine ferroviaire. Ces analyses ont été mises en perspective des projections de population et de PIB pour définir les déplacements en 2030. Le gain de trafic, estimé entre 1,9 et 2,3 millions de nouveaux voyageurs par an, sera permis par le projet des liaisons nouvelles Ouest-Bretagne/Pays de la Loire. Les personnes qui se déplacent aujourd'hui en voiture prendront le train, qui présentera un avantage supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

S'agissant de la liaison Brest-Quimper, Stéphane LEPRINCE explique que des travaux d'amélioration sont envisagés avec les partenaires de RFF pour moderniser la voie, afin que le temps de parcours soit réduit à une heure et la capacité, augmentée (de 50 %). Ces travaux devront faire l'objet de cofinancement à travers le Contrat de Projet État Région (CPER). Ce projet est estimé à 70 millions d'euros pour cette ligne.

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Jean-Luc FILLON s'interroge sur le financement du projet, en perspective de l'état actuel des finances publiques. Il s'enquiert ensuite de l'avenir de la ligne Morlaix-Roscoff.

Arnaud GODART déclare que la réflexion détaillée sur le financement du projet interviendra lors de l'enquête publique, d'ici 5 à 7 ans, si le projet est confirmé par le débat public. En l'état actuel des choses, c'est l'opportunité du projet qui est examinée. S'ensuivra une période d'« affinage » pour examiner les modalités de financement. Ce financement obéira à un certain nombre de principes : l'autofinancement (les péages) et des financements publics complémentaires (collectivités, État, Europe). S'agissant de la ligne Morlaix-Roscoff, Arnaud GODART déclare qu'elle pourrait être envisagée dans le CPER 2015-2020.

Michel VERGAIN remarque que le maître d'ouvrage ne fait pas mention d'une ligne TGV permettant de desservir Brest et Quimper (il cite la LGV de Bordeaux). Il observe également que tous les scénarios incluent la présence de l'aéroport du Grand Ouest. Michel VERGAIN évoque également le débat du rattachement de la Loire-Atlantique.

Arnaud GODART explique que le projet du maître d'ouvrage ne s'est pas articulé sur une solution de grande vitesse, avec une ligne nouvelle de bout en bout, mais s'est articulé sur une solution plus pragmatique, à l'appui de l'amélioration du réseau existant. La ligne grande vitesse de bout en bout n'apparaît pas nécessaire, notamment en perspective des contraintes financières qui pèsent sur les comptes publics.

Stéphane LEPRINCE précise que les lignes nouvelles proposées dans les scénarios bleus et verts sont des lignes LGV. De fait, la grande vitesse ne s'arrête pas à Rennes. Il ajoute que le projet permet de répondre à l'objectif initial de 10 minutes de gain de temps. Si cet objectif devait être revu à la hausse, le maître d'ouvrage créerait davantage de lignes nouvelles, mais le coût du projet s'en verrait augmenté.

S'agissant de la question de l'aéroport, Arnaud GODART déclare qu'il figure parmi les cinq objectifs du projet. Le maître d'ouvrage est donc astreint de l'inclure dans les tracés. Cependant, une expertise complémentaire est en cours pour étudier le projet LNOBPL sans la desserte de l'aéroport du Grand Ouest.

Julien KERGUILLÉC revient sur le financement du projet et rappelle qu'il avait été question de le porter à un tiers pour les usagers et à deux tiers pour l'État et les collectivités. Il se demande s'il est réellement opportun que l'État et les collectivités financent des lignes qui seront exploitées, à l'avenir, par des entreprises privées. Julien KERGUILLÉC ajoute que les travaux actuels permettront déjà de porter la durée du trajet entre Brest et Paris à 3 h 10 en 2017 et se demande si le voyage sans arrêt permettrait de passer cette durée à 3 h.

Arnaud GODART explique que RFF est un établissement public, dont l'objectif est de faire en sorte que le réseau fonctionne et soit ouvert à la concurrence. S'agissant de la ligne Paris-Rennes, Arnaud GODART confirme que dans une logique sans arrêt à Rennes, l'objectif de 3 h est atteignable à ce jour, dans la mesure où un arrêt coûte environ cinq minutes de temps. Il faudra gagner 10 minutes supplémentaires pour que le train puisse maintenir son temps de trajet de 3 h en accomplissant deux arrêts.

Françoise LELANN (Investir en Finistère) rappelle que les entreprises finistériennes sont favorables à ce projet, qui leur apparaît comme un enjeu majeur du désenclavement de la pointe bretonne, du développement économique et de la démographie. Cependant, ces entreprises considèrent que les propositions actuelles ne sont pas satisfaisantes, car elles estiment que l'objectif des 3 h ne sera pas atteint. Elles considèrent en effet que trois dessertes commerciales représentent 25 à 30 minutes de temps additionnel. Les entreprises finistériennes souhaitent donc qu'un scénario envisage ces éléments chiffrés. Françoise LELANN remarque ensuite que l'ouest de la Bretagne doit davantage bénéficier du projet LNOBPL au risque d'être délaissé par rapport à l'Est. Ce projet doit permettre d'améliorer les liaisons inter-villes, notamment Brest-Quimper. Françoise LELANN rappelle qu'Investir en Finistère publiera prochainement un cahier d'acteur proposant un scénario alternatif.

Présentation des apports du projet vis-à-vis du fret ferroviaire

Sophie DANET rappelle que les activités du territoire de Bretagne sont surtout agroalimentaires. Du fait de la situation excentrée du territoire, les entreprises du secteur, essentiellement des PME, perdent entre 10 % et 15 % de leur chiffre d'affaires en transport. Les flux doivent être massifiés et le transport ferroviaire peut permettre cette massification, tout en

ouvrant l'accès aux bassins de consommation d'île de France, de la région lyonnaise et de Marseille. Sophie DANET présente les différents modes de transport de fret ferroviaire qui existent en Bretagne, puis évoque la plate-forme de Kerivin, remise en service en 2013, qui bénéficie d'une zone de chalandise importante et permettrait le transport de produits frais en Ile-de-France et en Rhône Alpes. Sophie DANET explique que le projet LNOBPL permettra de libérer de la capacité sur le réseau existant, notamment sur les lignes Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Rennes-Redon.

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

Gwenc'hlan LE GAL présente le contexte du fret ferroviaire à l'échelle européenne et à l'horizon 2020 : 26 milliards d'euros seront dédiés à la promotion des échanges. Il note que la Bretagne est absente de ce réseau. À l'échelle nationale, la structuration du réseau fret est axée sur les axes nord-sud (Lille-Paris-Marseille/Lille-Bordeaux/Espagne). Ici encore, l'ouest de la France n'entre pas dans les priorités d'infrastructure. Gwenc'hlan LE GAL remarque ensuite que la part modale du fret ferroviaire est en constante diminution, en France, depuis 20 ans, au profit du transport routier. Les principales marchandises véhiculées sont les produits manufacturés, suivies des produits agricoles et agroalimentaires. En Bretagne, l'agriculture, l'industrie et le bâtiment représentent un quart de la valeur ajoutée, contre 21 % au niveau national. La Bretagne est pourtant très en retrait dans l'utilisation du fret ferroviaire et doit développer son potentiel. Pour la CCI de Bretagne, le fret doit être davantage affirmé dans le projet LNOBPL, car l'Europe et la France structurent leur réseau dans une logique de fret. Par ailleurs, les impératifs de lutte contre la congestion autoroutière et contre les gaz à effet de serre imposent de trouver de nouveaux modèles logistiques. Le fret apparaît enfin comme un moyen de maintenir le tissu économique territorial, en connexion avec les marchés nationaux et européens.

Intervention de M. Marcel CEVAËR, gérant de la société de transports TWL

Marcel CEVAËR explique qu'en 2012, la société TWL a mené une réflexion sur son positionnement et son éloignement des centres de consommation. Elle a relevé la complexité de sa position géographique, notamment par rapport à la concurrence européenne. Cette réflexion a conduit à la constitution d'une gare multimodale sur Morlaix, permettant de desservir le sud-est de la France. Marcel CEVAËR présente les principes généraux de l'acheminement et explique que les principales difficultés résident dans l'absence de régularité des horaires, ce qui pose des problèmes de retard. Le taux de qualité s'est cependant amélioré en 2014 par rapport à 2012-2013, mais TWL a décidé de ne pas prendre le risque de transiter des produits frais ou congelés. Au chapitre des économies, il explique que le fret représente pour 1500 caisses annuelles, 220 000 à 230 000 litres de gas-oil économisés et 600 tonnes de CO2 non rejetés dans l'atmosphère. S'agissant de l'évolution des lignes, Marcel CEVAËR déclare qu'elles vont fiabiliser les sillons (l'entreprise sera pénalisée par les travaux jusqu'en 2017). Il explique ensuite que le rayon d'action d'une plate-forme multimodale est de l'ordre de 80 km à 100 km. De fait, leur multiplication n'est pas nécessaire.

Questions et avis (suite)

Antoine LAGOUTTE remarque que les scénarios ne présentent aucune donnée chiffrée sur le fret, si bien que l'on ignore quel scénario avantage le fret, notamment par rapport au tonnage. Il évoque ensuite les incidents de voie du fait des passages à niveau et demande si des travaux sont envisagés sur leur suppression.

Arnaud GODART déclare que les trois scénarios sont relativement homogènes, dans la mesure où les gains de capacité sont équivalents (excepté peut-être le scénario mauve).

S'agissant des problématiques de passage à niveau, Cédric LEVREL déclare qu'ils sont supprimés pour tous les déplacements supérieurs à une vitesse de 160 km/h. Sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, 41 passages à niveau ont été supprimés.

Jean-Luc FICHET revient sur l'intervention de Marcel CEVAËR, qui permet de comprendre les problématiques des entrepreneurs vis-à-vis du fret ferroviaire. Il remarque que des obstacles doivent être levés vis-à-vis de l'attribution des sillons. Dans le contexte actuel, les industriels ne peuvent imaginer l'utilisation du rail, car ils ne peuvent prendre de

LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

risque de retard vis-à-vis des clients. Jean-Luc FICHET demande si, à terme, la problématique du fret et celle des voyageurs ne finiront pas par se heurter.

Stéphane LEPRINCE déclare que le problème de la régularité est surtout inhérent aux travaux, qui impliquent des ralentissements. La problématique n'est donc pas celle de la place sur le réseau, mais des travaux qui modifient les horaires de semaine en semaine. Stéphane LEPRINCE rappelle que le fret circule généralement de nuit. Or, les travaux ont lieu de nuit pour éviter de pénaliser les voyageurs. Cela donne lieu à des détournements, qui ne permettent pas de respecter les horaires. Il signale qu'un travail est en cours pour trouver de nouveaux sillons.

Jean-Claude LE BORGNE évoque les problématiques de sécurité pour les riverains des différentes zones de travaux, notamment le site de Kerivin.

Jean-Luc FICHET assure que lorsque la plate-forme fonctionnera, toutes les dispositions seront prises vis-à-vis des conditions de sécurité.

Raymond BLOUET (directeur de Combiwest – partenaire de TWL) revient sur la cohabitation des différents modes de circulation et explique que la difficulté réside dans l'obtention de sillons. Il lui semble que cette difficulté demeurera, malgré le développement du réseau, compte tenu de l'augmentation de la vitesse des TGV. Il remarque que l'une des solutions pourrait être d'augmenter la vitesse de circulation des trains de fret, actuellement limitée à 100 km/h.

Cédric LEVREL indique que l'augmentation de la vitesse est théoriquement possible. Il ajoute que LNOBPL et la LGV de 2017 permettront, par l'ouverture de nouvelles sections, d'apporter des solutions à ce problème.

Jean-Yves OLIVIER (CGT Cheminot) remarque qu'après 8 ans de libéralisation, la part modale du ferroviaire est tombée au plus bas (22 milliards de tonnes/km), ce qui montre que l'ouverture à la concurrence n'a pas été bénéfique. Il évoque ensuite la congestion du réseau routier, la généralisation du 44 t routier et la suppression de toute forme d'écotaxes, qui lui apparaissent comme de mauvais signes envoyés par les pouvoirs publics. Jean-Yves OLIVIER estime nécessaire de s'interroger sur les enseignements à tirer de chacune des étapes qui ont abouti à la baisse de la part modale du ferroviaire.

Stéphane LEPRINCE déclare que la solution ne passe pas que par des investissements, mais par un travail en amont avec les transporteurs. L'idée est donc de donner de la lisibilité aux transporteurs afin d'améliorer la régularité et d'augmenter le trafic.

Jean-Luc PELLETIER (CESER Bretagne) rapporte que le CESER s'est interrogé sur le plan régional d'action logistique mis en place par la région pour accompagner les mutations logistiques des entreprises pour maintenir le tissu économique du territoire, sur la place du projet LNOBPL vis-à-vis de cet objectif et sur l'interconnexion du barreau sud en Île-de-France (projet BGV), qui apparaît comme l'un des vecteurs d'efficacité et d'efficacités du fret. Il demande si des aménagements permettant une offre de fret grande vitesse sont envisagés dans le cadre du projet.

Arnaud GODART confirme que la notion de fret grande vitesse participe des réflexions des entreprises ferroviaires.

Stéphane LEPRINCE déclare que le projet LNOBPL ne prévoit pas de faire circuler du fret sur les sections de ligne. Il souligne en revanche qu'une section de ligne, au nord du Mans, va être circulaire pour le fret. Ces projets sont donc ouverts. S'agissant de l'interconnexion du barreau sud, RFF travaille avec les transporteurs pour étudier des solutions évitant le passage à Paris.

Philippe BRASSELET (délégué territorial atlantique SNCF) revient sur le fléchissement négatif du fret ferroviaire, mais remarque que les deux dernières années ont été marquées par la stabilité et une légère reprise. Il ajoute qu'au-delà des choix qui ont été faits, l'ouverture à la concurrence a favorisé la prise de conscience des problématiques du fret et la définition de nouvelles dynamiques (report modal). Philippe BRASSELET ajoute qu'au niveau des collectivités locales, même si la situation n'est pas parfaite, des réflexions sont menées sur le positionnement des plates-formes. Sur ce point, et en écho aux propos de Marcel CEVAËR, Philippe BRASSELET invite à ne pas multiplier les plates-formes, au risque de mettre en compétition les unes par rapport aux autres. Il lui semble également important de ne pas opposer les modes de transport et de trouver des solutions communes. Philippe BRASSELET conclut son intervention sur la nécessité de tenir compte des lignes capillaires, au risque de dégrader la performance finale, et de prêter attention à la performance des outils ferroviaires, pour répondre aux futurs projets.

Jean-Jacques BERNARD (vice-président de Rennes Métropole, en charge des transports) revient sur la place et le rôle des collectivités locales dans la performance logistique et explique qu'une étude est en cours sur le site de la Janaie pour étudier la faisabilité d'une plate-forme rail – route. Un marché existe à ce niveau. L'étude sera clôturée en décembre et le site devra trouver sa place dans le plan régional d'action logistique défini par la Bretagne. Jean-Jacques BERNARD présente les qualités (desserte ferroviaire) et handicaps (situation à l'ouest) de ce site, qui apparaît comme un projet à court moyen terme et participe d'un projet potentiel plus important à l'est, sur le secteur de Vitré.

Philippe LE ROUX (Conseil Economique et Social) s'enquiert des autres régions qui, à l'horizon 2040, ont des perspectives de développement de leurs réseaux. Il s'interroge sur la situation de la Bretagne par rapport aux autres projets.

Stéphane LEPRINCE rappelle que le projet LNOBPL s'inscrit dans la deuxième phase du rapport mobilité 21 (2030-2050). Compte tenu de ses échéances, LNOBPL ne pouvait pas être réalisé avant la deuxième phase. Stéphane LEPRINCE rappelle que l'ouverture ou la fermeture de lignes sont des prérogatives de l'État.

Patrick LE LAN (particulier) s'interroge sur les perspectives environnementales, notamment la montée des eaux, et demande si, par exemple, la ligne Morlaix-Brest ne sera pas inondée d'ici une trentaine d'années.

Arnaud GODART explique que si l'opportunité du projet se confirme, des études seront réalisées vis-à-vis des problématiques d'inondations.

Vanessa BLETTERIE (particulier) remarque que les trois scénarios présentés offrent finalement peu à la région du Finistère. Elle demande quels sont les financements prévus pour améliorer la ligne Brest – Quimper et pour créer le ferroutage entre Quimper et Brest. Elle demande ensuite quel sera le budget consacré à l'achat des TER et s'enquiert de ce qui est prévu pour la région centre Bretagne. Vanessa BLETTERIE craint que le financement d'un tel projet ampute les budgets dédiés au renouvellement de la flotte des TER et à la modernisation des lignes Brest – Quimper et Quimper – Nantes.

Arnaud GODART remarque que le projet traite Rennes – Brest, Rennes – Quimper, Nantes – Quimper, Nantes – Rennes. Il y a donc des complémentarités et l'enjeu n'est pas uniquement celui de Nantes – Rennes.

Vanessa BLETTERIE précise l'avoir compris, mais se demande si ce projet ne va pas favoriser les grandes villes et laisser de côté toutes les petites villes de la Bretagne en général et du Finistère, en particulier.

Arnaud GODART rappelle que RFF réalise au quotidien des travaux sur le réseau existant. Une série d'études est d'ailleurs en cours et des travaux sont réalisés sur Carhaix – Guingamp. Arnaud GODART rappelle Brest-Quimper s'inscrit dans le cadre du prochain contrat de plan Etat-Région.

Stéphane LEPRINCE ajoute que la région s'est prononcée sur le projet à travers la rédaction d'un cahier d'acteur, qui tient compte des éléments matériels, infrastructurels et multimodaux.

Loïc LE GALL demande quelles sont les ambitions de la plate-forme de Morlaix en termes de tonnage. Il explique ensuite que la cohabitation entre les TGV, les TER et les trains de fret ne devraient pas poser problème, compte tenu de la mise en place de blocs automatiques lumineux.

Marie CHIMOL (chargé de mission trafic et socio-économie, RFF) déclare que la plate-forme de Morlaix ne peut accueillir que des demi-trains. Un projet d'extension est cependant envisagé par Morlaix Communauté.

Raymond BLOUET (directeur de Combi West) explique que son entreprise s'est fixé comme objectif de démarrer avec une dizaine de caisses par jour.

Jean-Luc FICHET déclare en effet que les objectifs sont de monter progressivement en charge, en fonction des sillons qui seront dégagés sur Rennes. L'objectif est de 45 000 t, contre 9000 t actuellement.

Arnaud GODART remarque que la mise en place de blocs automatiques lumineux illustre les travaux menés au quotidien entre RFF et ses partenaires pour optimiser le réseau.

Jean-Luc PELLETIER observe que la question des décisions politiques sur la performance économique du fret reste posée, ainsi que celle des risques pris par les industriels à ce niveau. Ces sujets doivent être placés en perspective des aspects de fiscalité, actuellement défavorable au fret.

(Clôture de la réunion à 21 h 40)