

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

Olivier GUERIN, *président*  
Paola OROZCO-SOUËL, *membre*  
Michel MORIN, *membre*

**Maîtrise d'ouvrage**

Stéphane LEPRINCE, *directeur régional Bretagne – Pays de la Loire (RFF)*  
Arnaud GODART, *chef de mission LNOBPL (RFF)*  
Benoît FORMSTECHE, *chef de mission adjoint LNOBPL (RFF)*  
Estelle MORCELLO, *consultante pour RFF*  
Sophie DANET, *responsable antenne Rennes (RFF)*  
Virginie FIORIO, *responsable environnement (RFF)*  
Cédric LEVREL, *chargé des études techniques (RFF)*

**Intervenants**

Jacques CHAUVINEAU, *président de l'association Objectif OFP (Opérateur Ferroviaire de Proximité)*  
Jean-Pierre CHALUS, *président du directoire du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire*

**Présents dans la salle :****Commission particulière du débat public**

Martine Pattou, *membre*

(Début de la réunion à 19 h 05)

Olivier GUERIN, président de la CPDP, ouvre la réunion et donne la parole à David SAMZUN, maire de Saint-Nazaire et président de la CARENE, pour un mot d'accueil.

David SAMZUN, maire de Saint-Nazaire et président de la CARENE, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Il rappelle que, si l'horizon de 2030 du projet LNOBPL paraît lointain, il convient d'anticiper sur l'avenir et de réfléchir aux évolutions des infrastructures ferroviaires à long terme. Puis il rappelle brièvement les enjeux du territoire à l'échelle des intercommunalités de la Loire-Atlantique et les attentes définies par le cahier d'acteur.

#### 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 Benoit FORMSTECHECER 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

Christian RETAILLEAU (CGT Cheminots) estime que les scénarios présentés ne présentent pas un caractère d'exhaustivité et propose, au nom de son syndicat, un scénario complémentaire fondé sur la solidarité. Ce scénario se décline en trois points : l'accessibilité de l'ouest de la Bretagne ; la relation de la Bretagne avec la métropole de Nantes ; le renforcement du maillage ferroviaire interrégional et intrarégional. Christian RETAILLEAU présente ensuite au nom de la CGT Cheminots une série de demandes : l'amélioration de la desserte Rennes – Nantes ; l'étude de l'alternative Nantes – Chateaubriand – Rennes sur la ligne existante ; la modernisation de l'axe empruntant Redon ; le franchissement ferroviaire *via* l'île de Nantes. Ce participant insiste également sur l'articulation avec l'ensemble du territoire national, notamment avec le Sud-Ouest, *via* la ligne Nantes – Bordeaux, ainsi que sur la desserte de l'Île-de-France et du Centre et l'étude de la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) pour la partie fret. Dans le cadre de ce projet, le gabarit B1 représente un outil majeur au niveau du port de Saint-Nazaire. D'autres outils peuvent être utilisés, tels que le port sec de Vierzon, les plates-formes multimodales de Montoir-de-Bretagne et de Blottereau. L'enjeu du déménagement du MIN régional en périphérie de Nantes et sa coupure avec toute liaison fluviale et ferroviaire doit aussi être pris en compte, mais aussi l'enjeu d'une liaison nouvelle *via* l'île de Nantes et le tunnel de Chantenay ainsi que le maintien de l'infrastructure voyageurs et fret sur le site de Nantes-Etain. Christian RETAILLEAU conclut cette intervention en demandant quel sera le ratio coûts-dépenses au regard des besoins de l'ensemble du territoire et souhaite savoir si la libération des capacités prévue entre Nantes et Rennes implique que le nœud ferroviaire nantais est considéré par RFF comme un facteur de blocage.

Arnaud GODART précise que le projet LNOBPL ne résume pas l'ensemble de la politique ferroviaire de RFF en Bretagne et Pays de la Loire. RFF et ses partenaires investissent chaque année 400 M€ pour moderniser le réseau. De plus, le contrat de plan État-Région est en cours de construction en relation avec les régions concernées. Les enjeux relevant des liaisons Nantes – Bordeaux ou Nantes – Angers font donc effectivement partie des réflexions engagées. Concernant le ratio coûts-dépenses, Arnaud GODART indique que les investissements engagés pour le projet LNOBPL sont comparables à ceux de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, qu'il s'agisse du coût au kilomètre ou du coût à la minute gagnée. Pour le nœud nantais, Arnaud GODART confirme que les nœuds ferroviaires relèvent d'une priorité pour RFF dans le cadre du Grand Plan de Modernisation du Réseau (GPMR). C'est pourquoi les priorités actuelles du projet concernent les dessertes du quotidien et l'amélioration du réseau existant là où la densité de transport et de connexion est la plus forte. Des projets d'amélioration de la gare de Nantes sont prévus dans ce cadre, notamment *via* le schéma directeur de ce site.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Marie-Élisabeth ALLAIRE demande si RFF a examiné un scénario n'incluant pas la desserte de l'aéroport de Notre-Dame des Landes.

Michel MORIN indique qu'une expertise complémentaire a été diligentée par la CNDP pour étudier l'option d'une liaison Rennes – Nantes n'impliquant pas la desserte de l'Aéroport du Grand Ouest.

Gilles DENIGOT (Fédération internationale et européenne des ouvriers des transports) estime qu'il serait plus pertinent, au lieu d'obtenir un gain de temps de quelques minutes, d'améliorer l'existant, notamment pour développer le fret au travers de dynamiques portuaires indépendantes de la nouvelle ligne programmée.

Arnaud GODART réaffirme que la modernisation passe avant tout, pour RFF, par la modernisation du réseau existant, comme en atteste le montant des investissements engagés dans ce domaine. L'infrastructure ferroviaire constitue un élément structurant à l'horizon 2030 et doit permettre de déterminer les orientations futures imposées par les exigences d'aménagement du territoire. Par ailleurs, les objectifs mentionnés en introduction au débat ne portent pas exclusivement sur des gains de temps à court terme, mais aussi sur l'amélioration des fréquences et la désaturation des sections périphériques à la gare de Nantes ou de Rennes.

Dominique ROMAN (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) demande quelques précisions sur l'impact du projet en termes d'accroissement des droits de péage et des tarifs. Il se demande s'il est pertinent de préférer l'obtention de gain de temps de quelques minutes plutôt que de mettre en place des travaux de remise en l'état d'un certain nombre de lignes secondaires, par exemple Quimper – Landerneau ou Saint-Brieuc – Auray. Ce participant fait également observer que le projet met essentiellement l'accent sur la liaison entre la pointe bretonne et Paris alors qu'il serait pertinent, en parallèle, de « boucler » la pointe bretonne *via* une liaison Nantes – Brest opérationnelle et de mieux articuler les côtes nord et sud de la Bretagne. Dominique ROMAN se demande enfin pour quelles raisons la liaison Saint-Nazaire – Rennes n'est pas prise en compte malgré son importance pour le fret comme pour le trafic voyageurs.

Benoit FORMSTECHEP répond qu'il est délicat d'envisager à l'heure actuelle la tarification à l'horizon de 2030. RFF a mis en œuvre des études de trafic et des analyses socio-économiques à l'aide de méthodes standardisées, avec pour critère de référence les gains de temps pour les voyageurs. Pour le TGV, RFF prévoit une augmentation tarifaire correspondant à environ un tiers de l'avantage dont bénéficiera le voyageur. Ces augmentations, fonction du gain de temps, représentent de l'ordre de 1 à 2 % sur les longs parcours, par exemple Paris – Brest. Pour le TER, l'augmentation tarifaire suit l'inflation, de sorte que les tarifs resteront sensiblement identiques. RFF envisage également, selon un schéma classique pour ce type d'infrastructure, l'hypothèse de surtarifier le transport de voyageurs se rendant vers l'Aéroport du Grand Ouest dans la mesure où il s'agit d'un service spécial.

Arnaud GODART ajoute qu'il incombera aux Autorités organisatrices de transport et aux opérateurs de définir leur politique commerciale en temps et en heure. Par ailleurs, concernant la pointe bretonne et Saint-Nazaire, la « virgule » de la gare de Savenay donne lieu à une réflexion dans le cadre des contrats de projet en cours et à venir (2015-2020) sous l'autorité des régions concernées et de l'État. Pour Brest et Quimper, les études sont désormais finalisées et des travaux devraient être engagés dès 2017.

Vianney MARCHAND demande quel est l'impact du projet en termes d'hectares consommés, notamment pour les exploitations agricoles qui seront traversées par les nouvelles voies ferrées.

Virginie FIORIO précise que, en matière d'emprise foncière, le projet se fonde sur la prise en compte d'une moyenne de 12 hectares par kilomètre pour les nouvelles lignes ferroviaires. Ces emprises impacteront nécessairement des activités agricoles dans une région telle que la Bretagne où près de 60 % des surfaces sont affectées à des terres cultivées. Dans ce cadre, RFF s'est donné pour objectif d'éviter les enjeux majeurs tels que les espaces bâtis et les sites naturels protégés. Cependant, des moyens sont disponibles pour réduire ces impacts en concertation avec la profession agricole, notamment au travers des aménagements fonciers.

Michel CHAUSSE (Sauvegarde et protection de la corniche nazairienne et de son environnement) demande si la déviation envisagée du TGV *via* le centre de la raffinerie de Donges a donné lieu à une réflexion dans le cadre du projet LNOBPL.

Arnaud GODART précise que le contournement de la raffinerie de Donges est actuellement à l'étude.

## LNOBPL – Liaisons ferroviaires Bretagne-Loire

Michel PERRIER (conseiller régional) fait observer que le scénario mauve prévoit une amélioration de l'existant, mais inclut 145 km de lignes nouvelles. Il se demande si RFF a envisagé un scénario n'impliquant pas la création de lignes nouvelles, dont le coût est élevé et dont l'impact environnemental se chiffre à la destruction de 2000 hectares d'espaces agricoles. Ce participant se demande également, dans la mesure où le projet LNOBPL ne figure pas parmi les priorités de la commission Mobilité 21 du fait de sa programmation entre 2030 et 2050, si ce projet sera en mesure de répondre aux besoins attendus et si le débat, pour ces raisons, n'est pas quelque peu prématuré. Enfin, Michel PERRIER se demande, sur la base d'un récent rapport de la Cour des comptes, pour quelles raisons le débat d'aujourd'hui n'aborde pas les enjeux budgétaires compte tenu du coût élevé du projet et ne prévoit pas une consultation des citoyens et des élus sur ces questions.

Arnaud GODART indique que la commission Mobilité 21 fait des transports du quotidien sa priorité essentielle. Il concède que la présentation d'aujourd'hui n'a sans doute pas suffisamment abordé cet enjeu. En toute hypothèse, la priorité de RFF est bel et bien le réseau existant autour duquel se construira progressivement le projet LNOBPL. Il ne s'agit donc pas d'un projet « hors-sol », appuyé sur le seul TGV, mais d'une démarche fondée sur un diagnostic des forces et des faiblesses du réseau existant au niveau régional. La capacité des trains, par exemple autour des gares de Nantes et de Rennes, et les gains de temps représentent à ce titre des besoins du quotidien, mais sont affectés par des éléments de fragilité que RFF s'efforce de traiter. S'agissant des recommandations de la Cour des comptes, Arnaud GODART souligne qu'il n'existe en aucun cas d'incompatibilité entre le projet de TGV et de lignes nouvelles, d'une part, et le réseau de TER, d'autre part.

Daniel NEDELEC demande si le dossier du maître d'ouvrage envisage la mise en place de liaisons souterraines pour réduire les emprises foncières.

Arnaud GODART indique que les solutions proposées par RFF reposent essentiellement sur la mise en place de sections de ligne nouvelle ou d'aménagements de lignes existantes en surface. Cependant, des passages en souterrain, sous la forme de zones en tranchée couverte ou en tunnel, peuvent être envisagés ponctuellement sur des zones contraintes et selon la complexité de la topographie. En l'état actuel, RFF ne dispose pas de précisions suffisantes quant au tracé et se fonde dans ses études sur des options de passage d'une dizaine de kilomètres de large.

Gilles BONTEMPS (vice-président du Conseil régional des Pays de la Loire) rappelle que l'objectif et l'obligation des collectivités territoriales en matière d'aménagement du territoire consistent à anticiper l'avenir, notamment au regard des délais d'études, de réalisation et de financement de telles infrastructures ferroviaires. Les régions Bretagne et Pays de la Loire accueilleront d'ici 2030 1,5 million d'habitants supplémentaires de sorte que les réseaux de transports existants ne permettront pas de répondre aux besoins de ces nouvelles populations. Dans cette perspective, le maître d'ouvrage se doit d'élaborer, en concertation avec les collectivités, les scénarios les plus réalistes en tenant compte des objectifs rappelés en introduction. Il convient ainsi de considérer positivement le fait que les collectivités aient formulé en ce sens des propositions sur ces scénarios et que leurs positionnements soient intégrés au débat public. C'est donc au terme de ce processus qu'il pourra être décidé que le projet répond aux objectifs définis par le maître d'ouvrage et pourra le cas échéant faire l'objet de certaines améliorations. En second lieu, la Région Pays de la Loire, le Conseil économique et social régional et les collectivités restent fortement attachés à la construction d'une « virgule » au niveau de la gare de Savenay pour mettre en place des liaisons directes entre Saint-Nazaire, Rennes et Redon.

Arnaud GODART précise que l'étude de cet aménagement est envisagée à l'heure actuelle et sera prochainement lancée.

Michel CHAUSSE rappelle que plusieurs solutions possibles peuvent être conçues sur ce sujet, notamment un raccordement à l'ouest de Savenay ou la remise en fonctionnement d'une liaison par Montoir-de-Bretagne – Pontchâteau.

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

Estelle MORCELLO rappelle que les deux régions du Grand Ouest représentent un territoire économique majeur, avec 9 % du PIB français. La Bretagne est la première région agricole de France et le Grand Ouest cumule près de 16 % de la valeur ajoutée de l'agriculture en France. Sur le plan industriel, ce territoire représente plus de 10 % de la valeur ajoutée au niveau national. En second lieu, le Grand Ouest doit aujourd'hui renforcer sa compétitivité économique à travers

plusieurs objectifs : le développement de l'activité portuaire ; la collecte de volumes d'activités industrielles importants, mais diffus ; l'évolution des modèles économiques de production du Grand Ouest, notamment *via* le fret ferroviaire. Dans ce contexte concurrentiel accru, l'activité portuaire est un facteur essentiel de structuration des flux (42 Mt en 2012, dont 30 Mt pour le port de Nantes-Saint-Nazaire). À ce port, le premier de la façade atlantique, s'ajoutent les trois ports régionaux de Bretagne : Lorient, Brest et Saint-Malo. Troisièmement, le Grand Ouest se situe en périphérie des grands courants de flux et des trois grands corridors européens du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), corridors auxquels les acteurs économiques du territoire souhaitent aujourd'hui se rattacher. Concernant le fret ferroviaire, le cap breton et les Pays de la Loire se caractérisent par une densité relativement moins forte, pour ce qui relève de la charge du réseau ferroviaire marchandises, que d'autres régions françaises, avec 5,8 Mt de fret ferroviaire et 94 Installations Terminales Embranchées (ITE), lesquelles constituent les principaux points d'entrée sur le réseau de fret ferroviaire. De plus, le transport ferroviaire représente sur les segments de longue distance une réelle opportunité. Il est donc important, insiste Estelle MORCELLO, de segmenter les flux de fret non seulement par modes de transport, mais également par distances et marchés géographiques. Estelle MORCELLO détaille ensuite le fonctionnement des trois principaux modes d'exploitation du transport de marchandises (train entier ; transport combiné ; lotissement), puis dresse le constat des principales évolutions du transport logistique en France, tous modes confondus, pour montrer que la compétitivité des entreprises dépend fortement de solutions de transport efficaces. Dans la région Pays de la Loire, trois échelles géographiques de flux de marchandises peuvent être distinguées : l'échelle intercontinentale du port de Saint-Nazaire ; l'échelle intrarégionale ; l'échelle régionale de proximité. Pour conclure, Estelle MORCELLO souligne que la principale fonctionnalité prévue par le projet LNOBPL consistera dans la libération de capacités sur le réseau existant au niveau des axes Rennes – Brest, Rennes – Quimper et Nantes – Redon. Le projet répondra ainsi aux trois enjeux majeurs pour l'Ouest : optimiser l'efficacité de la desserte des ports ; améliorer la qualité et la fiabilité des itinéraires de fret ferroviaire reliant les activités économiques locales à leurs partenaires ; contribuer à la massification et à la mutualisation de flux diffus.

#### Intervention de Jacques CHAUVINEAU, président de l'association Objectif OFP

Jacques CHAUVINEAU rappelle en préambule trois chiffres clés en matière de fret. En premier lieu, sur la base d'un indice 100 calculé entre 2000 et 2012, la France se situe à un indice 50, contre une moyenne européenne de 104 et de 136 en Allemagne. Cette disparité implique de graves enjeux de compétitivité économique. L'évolution du transport dit « à wagon isolé », en particulier, a considérablement chuté en France, entraînant une insuffisance majeure de l'offre et une incapacité du fret ferroviaire à développer d'autres modes que le train entier. Ces évolutions témoignent de difficultés considérables pour l'attractivité des territoires et l'économie nationale, malgré la position de carrefour européen de la France. De plus, cet enjeu est particulièrement aigu dans le Grand Ouest dans la mesure où la dynamique économique de ce territoire, du fait de sa position géographique, se trouvera fortement pénalisée sur le long terme si elle ne dispose pas d'une offre ferroviaire compétitive. Jacques CHAUVINEAU présente ensuite brièvement les missions de l'association Objectif OFP ainsi que les acteurs économiques, industriels et associatifs qui la composent. Pour cet expert, l'enjeu majeur du fret à l'heure actuelle porte sur la proximité. Il convient, en effet, de se demander comment réancrer le fret ferroviaire au cœur des territoires et répondre à leurs besoins. La notion d'opérateurs ferroviaires de proximité (OPF), développée depuis quelques années, pourrait constituer en France une réponse adaptée. L'OPF, en effet, est un acteur ferroviaire local qui rétablit une présence commerciale active pour le fret ferroviaire et, dans sa dimension logistique, s'organise autour de deux principes : le respect strict des temps de livraison et le développement du travail inter-clients afin d'optimiser la productivité ferroviaire. En troisième lieu, la proximité de l'OPF, de par sa structure de taille réduite, offre une grande capacité d'adaptation et de réactivité face au marché, notamment en faveur des PME. Enfin, l'OPF peut contribuer à l'entretien d'un certain nombre d'infrastructures risquant de disparaître à court terme. Pour conclure, Jacques CHAUVINEAU se réfère au récent plan régional d'actions logistiques lancé par la Région Bretagne qui fait place au fret ferroviaire pour souligner que les professionnels de la logistique doivent mobiliser davantage les installations ferroviaires présentes sur le territoire. Il convient donc de développer le transport ferroviaire pour répondre aux nouvelles attentes du marché et à la complexité des nouveaux réseaux grâce à une alliance plus intégrée des transports routiers et ferroviaires et une meilleure complémentarité des opérateurs de longue distance et des opérateurs territoriaux.

Intervention de Jean-Pierre CHALUS, président du directoire du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire

Jean-Pierre CHALUS présente en introduction les missions et l'organisation du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire. Le trafic pivot du port de Saint-Nazaire se situe autour de 30 Mt, avec une dominante du trafic de vrac liquide ou solide et de colis industriels. Le Port répond globalement à quatre fonctions : une fonction énergétique (pétrole, gaz, charbon), représentant près de deux tiers de ses activités ; une fonction agroalimentaire (alimentation animale, exportation de céréales) ; une fonction industrielle, notamment pour l'expédition de colis lourds et pour le marché émergeant des énergies marines renouvelables ; une fonction consommation, ancrée dans l'espace local et portant par exemple sur le trafic de conteneurs ou de champs d'éoliennes terrestres. En second lieu, si les connexions du Port à l'international sont fréquemment mentionnées, il faut également considérer ce site majeur comme une plate-forme multimodale gérant les trafics routiers et de marchandises, soit près de 1500 trains traités à l'heure actuelle et 400 transferts par barges fluviales. De plus, le port de Saint-Nazaire conserve une part modale d'environ 60 % en mode routier, offrant ainsi une capacité élevée de report modal. Par ailleurs, l'établissement portuaire représente, en plus de ses 520 salariés travaillant sur site, plus de 25 000 emplois induits ou indirects. En tant qu'acteur ferroviaire récent, le Port compte 12 ITE et se concentre sur le transport en train entier, de point à point. Il s'est également engagé également dans une logique de *hub*, c'est-à-dire de concentration des activités en liaison avec la massification des flux maritimes. Dans cette même logique, le port de Saint-Nazaire doit prêter une attention toute particulière à la transversale est – ouest qui rejoint la VFCEA afin de se connecter aux corridors européens du RTE-T. Le Port doit en parallèle développer une vision à long terme et développer les réseaux capillaires, notamment pour maintenir le trafic de vrac. Troisièmement, cet établissement portuaire a engagé une série d'investissements en matière ferroviaire afin de développer des capacités d'accueil supplémentaires sur son réseau et répondre aux besoins de connexion des industriels en assurant une collecte au niveau de la région Centre, mais aussi au-delà. Le dernier objectif consiste à améliorer la complémentarité entre les services ferroviaires selon une logique de plates-formes et au moyen de systèmes de coopération plus affirmés. S'agissant du modèle économique, enfin, tout nouveau projet d'aménagement ferroviaire impacte le réseau existant du Port et peut générer des difficultés de trafic, de sorte que cet établissement doit faire preuve d'une vigilance particulière sur cet enjeu et, pour le fret, favoriser une mutualisation des usages du réseau.

Questions et avis (suite)

Christian RETAILLEAU considère que les OFP entraînent une intrusion du secteur privé dans le service public ferroviaire en application du principe de concurrence introduit au niveau européen en 2007. Pour ce participant, l'effondrement du fret ferroviaire au cours des deux dernières décennies s'explique par le montant extrêmement important de la dette du secteur ferroviaire supportée à l'époque par la seule SNCF. Cette évolution s'est traduite par la fermeture des triages de Rennes et de Nantes, des chantiers combinés dans ces deux villes et la diminution du transport par wagons isolés. Selon Christian RETAILLEAU, la mise en place d'OFP et d'inter-OFP démontre la nécessité d'obtenir un effet réseau, de bénéficier d'un maillage territorial efficace et d'opérateurs intervenant sur l'ensemble du territoire. Selon ce participant, le fret ferroviaire peut se développer à nouveau en France à travers des opérateurs de qualité et disposant des savoir-faire les plus adaptés. Dans cette perspective, la CGT Cheminots revendique aujourd'hui une maîtrise publique du fret ferroviaire et la reconnaissance de son caractère d'intérêt général. Concernant le port de Saint-Nazaire, Christian RETAILLEAU considère comme une priorité le désengorgement du nœud ferroviaire de Nantes grâce à un franchissement ferroviaire *via* l'île de Nantes, l'aménagement d'infrastructure sur la liaison Nantes – Angers et la remise en l'état de la ligne fret et voyageurs entre Nantes et Bordeaux.

Gilles DENIGOT souligne que l'insularisation de la Bretagne, reconnue depuis longtemps, se trouve amplifiée au regard de la carte des corridors européens précédemment évoquée et met en évidence l'absence de connexions nécessaires au développement des activités portuaires sur la façade atlantique. L'exigence des clients en matière de fret ferroviaire porte aujourd'hui sur la fluidité, la qualité du service et la fiabilité de leurs marchandises dans le transport en bout à bout. Pourtant, en l'état actuel, les opérateurs français ne disposent pas des capacités nécessaires pour réaliser de tels projets, à la différence, par exemple, des opérateurs décentralisés d'Allemagne. S'agissant de la répartition évoquée entre secteurs privé et public, Gilles DENIGOT rappelle que le port d'Anvers - qui est un port municipal - représente aujourd'hui l'un des sites européens disposant des sillons ferroviaires les plus pertinents et les plus importants. Il représente à lui seul un volume supérieur à l'ensemble des volumes de tous les ports français. L'enjeu ne réside donc pas dans le fait de savoir quel acteur est en charge de la gestion du port, mais davantage dans celui de déterminer quels

acteurs sont mis en réseau et quelles sont les conditions sociales et environnementales déclinées au sein de cette dynamique globale. En tout état de cause, conclut Gilles DENIGOT, le fret ferroviaire est un mode de transport écologique, mais demeure à l'échelle terrestre et maritime largement en deçà de son potentiel de développement.

*(Clôture de la réunion à 21h45)*