

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 01 SEPT 2014



ÉDITO

« Rapprocher les citoyens entre eux, leur permettre d'accéder facilement à des modes de déplacement rapides constitue un enjeu de société majeur auquel je suis très attaché. La mobilité pour tous est également un facteur clé pour le développement et l'attractivité de nos territoires.

Le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) pourrait venir renforcer l'attrait de notre département en répondant aux enjeux de mobilité.

Le débat public qui s'ouvre constitue une occasion majeure pour s'interroger collectivement sur l'opportunité de ce projet, de ses potentiels mais aussi des risques qu'il pourrait présenter. Si je soutiens par principe tout projet concourant au rayonnement des Côtes d'Armor, son acceptation et sa réalisation ne pourront se faire que dans le respect de valeurs essentielles, et avec le soutien plein et entier des acteurs locaux.

Le Conseil général des Côtes d'Armor veillera tout particulièrement à ce que le projet LNOBPL permette une mobilité effective pour tous en particulier dans les territoires ruraux et dans le réseau des villes moyennes. Qu'il permette la création d'emplois locaux pérennes. Qu'il satisfasse à un haut niveau de préservation de notre environnement. Je crois en la capacité des acteurs à mener à bien ce projet d'envergure. Je ne peux que vous inviter à participer à ce débat qui s'ouvre. Je compte sur vous. »

Claudy LEBRETON

Président du Conseil général des Côtes d'Armor

Côtes d'Armor le Département



I - LNOBPL : UNE OPPORTUNITÉ POUR LES CÔTES D'ARMOR, POUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Si notre département bénéficie déjà de nombreux atouts en termes d'attractivité, il convient de s'assurer que ce projet d'envergure pour le grand ouest conforte le tissu économique existant et permette le développement de façon intéressante de nouvelles activités, ce sans déséquilibre territorial.

Deuxième département français dans le domaine de l'agroalimentaire pour sa production agricole et avec des industriels leaders dans les domaines de la recherche scientifique et technique de la santé humaine et animale, les Côtes d'Armor constituent une formidable richesse pour toutes ces activités à dimension européenne. L'économie maritime et la création du futur parc éolien en baie de SAINT-BRIEUC vont engendrer un développement industriel et innovant considérable autour de ces activités nouvelles, nous rappelant aussi notre ancrage historique aux télécommunications au travers d'un réseau haut débit d'initiative publique parmi les plus performants de France.

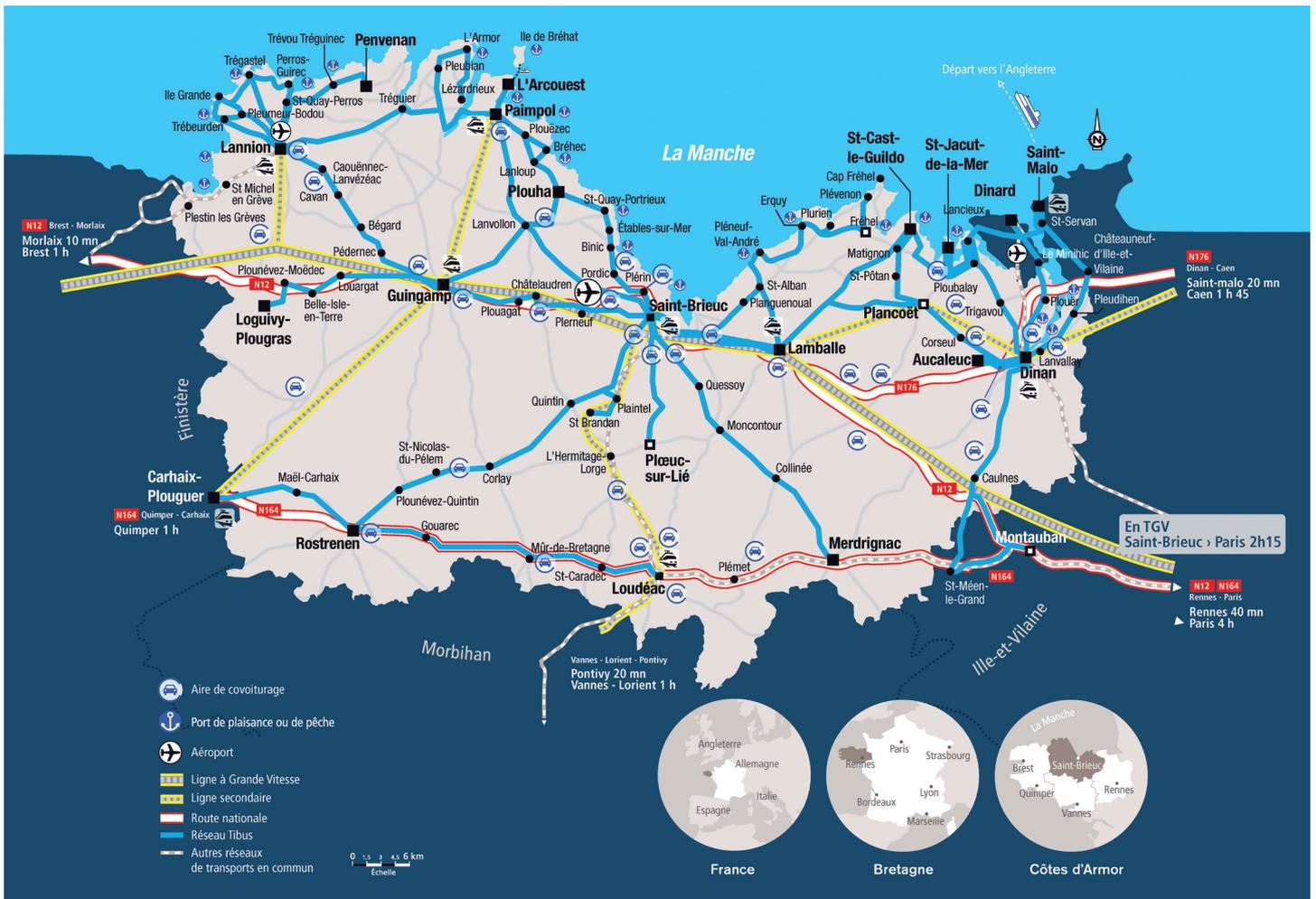
Il s'agit, sur ces valeurs, de faire du projet LNOBPL le moteur d'une dynamique devant contribuer à renforcer, voire accélérer, les capacités d'attractivité des Côtes d'Armor comme destination phare, pour y implanter des activités économiques diversifiées (tourisme, innovation, nouvelles technologies...).

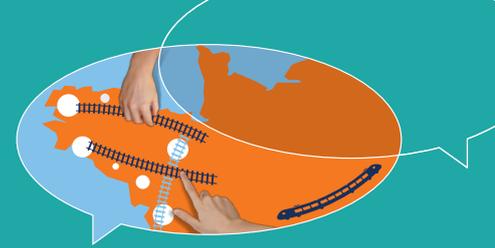
DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

De par son caractère insulaire, un des facteurs clés qui favorisera le développement et la compétitivité de la Bretagne vis-à-vis de l'Europe est son accessibilité. L'économie régionale bretonne et ligérienne représente dans le secteur tertiaire environ 75 % de la richesse produite, s'appuyant sur une croissance des emplois de 50 % entre 1999 et 2007. En structurant l'organisation du territoire, RENNES, NANTES et BREST regroupent à elles seules 27 % de la population des deux régions. L'enjeu de ces pôles consiste à rechercher des complémentarités et des valorisations de leurs spécialisations respectives qui, par cette métropolisation à trois têtes, autour d'un tissu dense et riche de villes moyennes et petites, conférerait à notre territoire, un poids particulièrement influent vis-à-vis du territoire national et de l'international.

II – UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT ÉQUITABLE DU TERRITOIRE : UNE MOBILITÉ EFFECTIVE POUR TOUS

Avec la réalisation du projet LNOBPL à l'horizon 2030, les enjeux valorisés sont ceux de mettre BREST et QUIMPER à trois heures de PARIS, de créer des liaisons rapides et cadencées entre les capitales régionales en adaptant l'offre (infrastructures et services) à la demande croissante de déplacements tout en valorisant la complémentarité de la chaîne de mobilité au sens large (TER et autres services publics de transport de voyageurs en accompagnant le développement de pôles d'échange multimodal performants). Les enjeux du projet portent aussi sur les possibilités d'évolution du réseau ferroviaire actuel en accroissant la capacité de l'offre aux abords des principales agglomérations et sur





l'importance pour la Bretagne Nord et donc SAINT-BRIEUC, de la desserte de NANTES et la liaison vers un futur Aéroport du Grand Ouest (AGO), se déclinant à terme par un évitement du nœud ferroviaire de la gare de RENNES via la création d'un shunt qui constituerait une liaison directe sans arrêt entre les gares de SAINT-BRIEUC et NANTES.

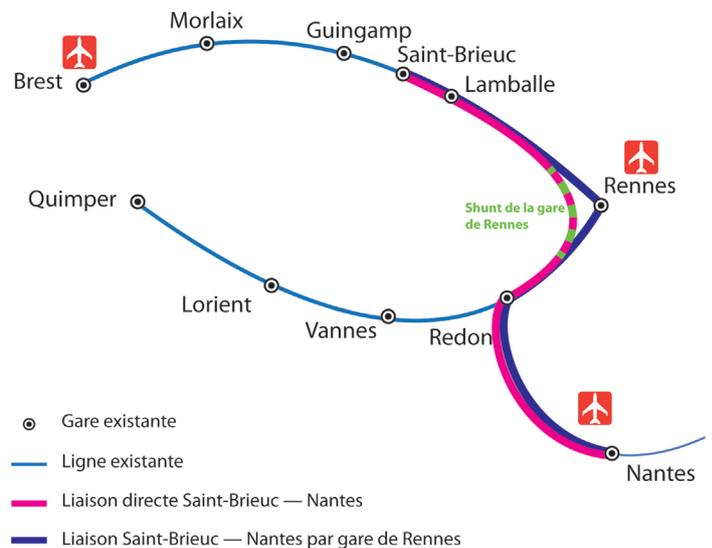
Afin de favoriser et optimiser cette mobilité pour tout citoyen du territoire, le Département est fortement attaché à ce que soient correctement desservies qualitativement les gares de SAINT-BRIEUC, GUINGAMP, LANNION et LAMBALLE. Les Pôles d'échange multimodal (PEM) de GUINGAMP et SAINT-BRIEUC doivent être considérés comme de véritables centres de vie attractifs, s'inscrivant dans un maillage régional et départemental, carrefour des mobilités et de l'intermodalité. Ces gares TGV, porteuses d'innovations (information des voyageurs, sécurité, confort des lieux) doivent être le siège d'une dynamique de territoire, bâtie sur un développement harmonieux et réfléchi de l'activité autour de ces pôles, qui constituera l'atout majeur de fréquentation de ces équipements.

La grande vitesse ne peut cependant se vivre sans la nécessité d'un maillage du réseau ferroviaire principal se raccordant aux lignes secondaires (SAINT-BRIEUC – LOUDÉAC, CARHAIX – PAIMPOL ou LAMBALLE – DINAN – DOL), qui constituent des radiales d'irrigation, indissociables d'un aménagement de territoire cohérent et harmonisé accessible à tout usager potentiel quel que soit son lieu de résidence. Il s'agit d'éviter les déséquilibres qui pourraient se créer voire s'accroître au sein d'un même espace. Il y a donc un fort enjeu à éviter de créer des zones « dortoirs » le long d'un axe ferroviaire qui ne serait desservi que par quelques gares, ne tenant pas compte de l'effort important déjà réalisé par la création des PEM, véritables acteurs de la vie locale.

En référence au Grand Plan de Modernisation du Réseau (GPMR), Réseau Ferré de France (RFF) devra porter un effort conséquent et nécessaire sur ce réseau existant, et tenir les engagements pris à ce titre. Un réseau modernisé fiable et confortable ; s'appuyant sur des trains plus nom-

breux, plus ponctuels, et plus faciles ; doit être décliné sans attendre sur notre territoire pour maintenir, voire développer, un transport au quotidien de qualité.

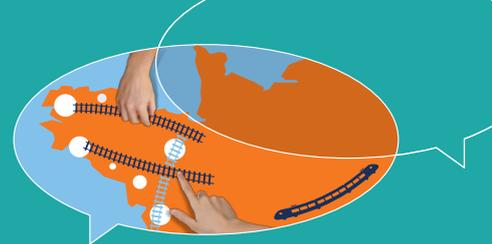
Liaison Bretagne Nord - Aéroport de Nantes



III – ASSURER ET RÉUSSIR UNE DESSERTE DE QUALITÉ FERROVIAIRE ET ÉGALEMENT AÉRIENNE DU TERRITOIRE COSTARMORICAIN

Le rayonnement de la Bretagne et des Pays de la Loire sur le plan national et international se fera non seulement par des infrastructures ferroviaires performantes et durables mais aussi au travers des déplacements aériens. L'accessibilité devra être aisée vers NANTES et vers l'Aéroport du Grand Ouest, et viendrait compléter l'offre de transport ferroviaire. Son aire de chalandise couvrirait tout le secteur du grand ouest et même au-delà. En cela, la desserte ferroviaire de NANTES constitue un enjeu majeur pour les Côtes d'Armor qui doit être examiné comme un principe d'aménagement assurant une liaison efficace entre la Bretagne Nord et NANTES et son aéroport. Le contournement à terme de RENNES à l'Ouest, en évitant le passage en gare de RENNES

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



via la réalisation d'un shunt, devra faire partie intégrante des scénarii étudiés par RFF pour viser un temps de parcours de l'ordre de 1 h 10 à partir de SAINT-BRIEUC. **Pour les Côtes d'Armor, cette notion de shunt est une composante essentielle d'une desserte optimisée de la Bretagne Nord vers NANTES.**

IV – UN IMPÉRATIF POUR LE PROJET : SON ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE FORTE

La construction de ce projet de lignes nouvelles devra s'inscrire dans une approche de développement durable et **de prise en considération des aspects environnementaux.** Ceux-ci se définissent pour notre territoire par une occupation du sol orientée vers l'agriculture et un littoral très présent, s'appuyant sur une richesse écologique remarquable qu'il conviendra de préserver au mieux. Ces actions de protection devront s'appliquer à la fois pour les phases exploitation et réalisation du projet, à l'instar de ce qui prévaut

dans la démarche d'éco conception menée actuellement par RFF pour la création de la LGV Bretagne.

Au-delà des thématiques environnementales, il s'agit de promouvoir tout moyen visant à valoriser humainement et socialement ce projet ferroviaire d'envergure, dans une approche semblable à celle adoptée pour les infrastructures routières de cette ampleur. Des synergies devront être recherchées auprès des instances locales (décideurs et élus) et des populations directement concernées afin de leur faire bénéficier de mesures privilégiées et de retombées économiques concrètes concertées **en faveur de l'emploi...** Au regard des différents scénarii proposés, notre vigilance portera sur ceux en aménagement sur place, qui nécessiteraient le déplacement de gares existantes et déstructureraient, de fait, un environnement humain, déjà perturbé par la venue de nouvelles infrastructures.

C'est au travers **de telles mesures volontaristes** que pourra être atteinte l'acceptabilité sociale et environnementale du projet LNOBPL.

