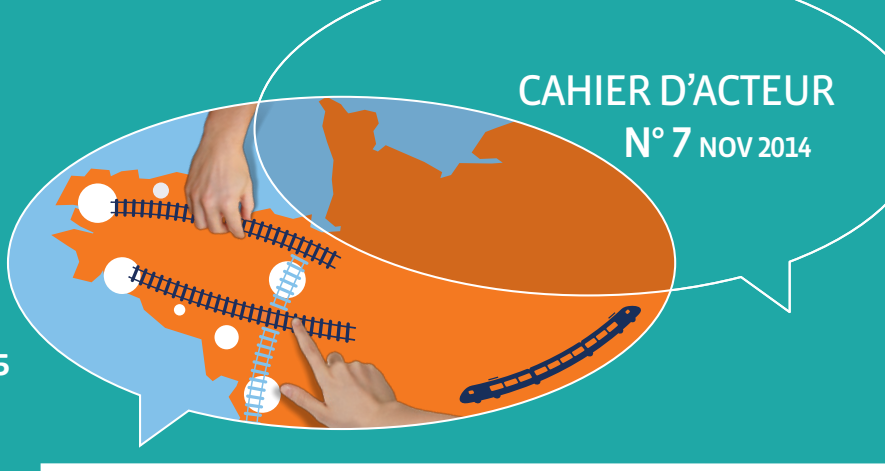
DÉBAT PUBLIC
PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015



CAHIER D'ACTEUR
N° 7 NOV 2014

ÉDITO

LNOPBL POUR INTEGRER LA BRETAGNE CENTRALE AUX INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION

Des Collectivités Territoriales de Bretagne Centrale (Cideral, Pontivy Communauté, Ville de Pontivy, Ville de Loudéac) se mobilisent pour défendre le scénario vert du projet LNOBPL et adoptent une démarche commune en rédigeant un cahier d'acteurs.

Le scénario vert est profitable à l'ensemble du territoire breton et permet :

• de mettre à terme les régions de Pontivy et de Loudéac à 45 minutes du réseau européen (contre environ 1 h 30 aujourd'hui), moyennant un rajout ultérieur de 30/40 km et de laisser ouverte pour le très long terme la possibilité d'une traversée centrale du territoire breton,

• de relier Saint-Brieuc et Vannes, soit les côtes nord et sud, par une liaison directe à grande vitesse,

• de libérer plus de 200 km de voies actuelles, entre Rennes et Vannes et entre Rennes et Saint-Brieuc pour les liaisons Ter et Fret commençant à être saturées.

Pontivy Communauté

CIDERAL

I. LE SCÉNARIO VERT : UN LEVIER D'AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE BRETON :

Outre le fait que ce scénario est le plus performant en termes de gain de temps de parcours, il présente l'avantage d'offrir un aménagement équilibré du territoire breton, dans un contexte de forte démographie prévue dans les vingt prochaines années.

En effet, sur les 300 000 nouveaux habitants attendus à l'horizon 2030 (scénario Insee fécondité haute – 3.55 millions d'habitants), un certain nombre d'entre eux s'installeront en dehors des zones littorales à forte pression foncière.

La Bretagne Centrale dispose donc de nombreux atouts pour attirer de nouvelles populations à la recherche d'une vraie qualité de vie :

• une réelle disponibilité foncière pour l'accueil de nouveaux habitants souhaitant vivre dans un environnement privilégié avec un coût de la vie bien inférieur aux grandes agglomérations et zones littorales.

Par ailleurs, ce scénario permet, en rapprochant les infrastructures de communication ferroviaire de la Bretagne intérieure, de constituer une alternative au déséquilibre croissant intervenant entre les métropoles les plus dynamiques, à l'est, et les territoires situés à l'ouest et au Centre.

À ce titre, la force de la Bretagne réside dans sa densité de villes moyennes et son polycentrisme. Il paraît donc indispensable de conserver ce maillage historique afin d'éviter de créer une nouvelle fracture territoriale qui porterait un coup à son identité et à son dynamisme économique.
Ce réseau de villes moyennes n'est légitime que s'il aide chaque territoire à mieux former ses jeunes, à dynamiser le développement et donc l'innovation de ses entreprises, à ouvrir des perspectives à l'international et bien sûr, plus globalement, à accroître leur attractivité. Peut-on le faire seul ? La question est posée. Pourquoi le faire ? Nous ne vivons pas dans un monde fermé. Ces villes moyennes constituent un échelon essentiel des équilibres régionaux et doivent être connectées aux infrastructures de communication pour participer activement au rayonnement du territoire breton en France et en Europe.

La Bretagne Centrale est le grand oublié des grands projets d'infrastructures de l'après guerre : Les retards pris dans la connexion aux grands réseaux de communication (Axe Triskel, Rn 164, réhabilitation de la ligne fret Auray / Saint-Brieuc, etc.) constituent un handicap majeur à la poursuite de son développement économique ainsi qu'à sa croissance démographique.

Le scénario vert constitue donc une opportunité unique de corriger ces déséquilibres, car à l'issue de la validation du projet LNOBPL, le paysage ferroviaire breton sera figé pendant au moins un siècle.

II. LOUDÉAC/PONTIVY : L'AGGLOMÉRATION ÉMERGENTE DE LA BRETAGNE CENTRALE :

L'émergence d'une agglomération en Bretagne Centrale (bassin d'emplois Pontivy/Loudéac de 100 000 habitants avec un des taux de chômage les plus faibles en Bretagne) permet donc de constituer un pôle majeur d'équilibre pour attirer des actifs et accueillir les générations issues du papy boom. À ce titre, les coopérations amorcées entre les décideurs locaux de Pontivy/Loudéac …

PÔLE HOSPITALIER PUBLIC PRIVÉ DE CENTRE BRETAGNE OUVERT EN 2012

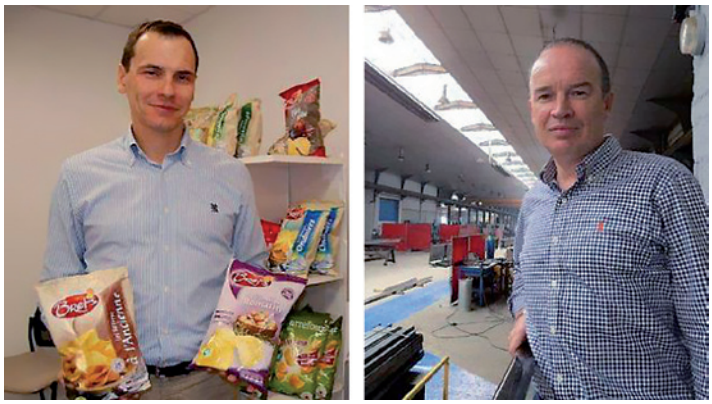
ÉTUDE PRÉALABLE À LA CONSTITUTION D'UNE COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PONTIVY/LOUDÉAC,

PLATE-FORME DE TRANSFERT DE TECHNOLOGIES PRODIABIO (Pontivy/Loudéac), 1re structure de transfert de technologies à être labellisée Pft en Bretagne

prodiabio

… sont prolongées par les acteurs socio-économiques :

RÉACTIVATION DU CLUB D'ENTREPRISES « LOUDÉAC PONTIVY PLUS »,



Laurent Cavard (PDG d'Altho) et Jean-Marc Chevalier (Pdg des Constructions Chevalier), coprésidents du club d'entreprises Loudéac Pontivy +

COMMUNICATIONS COMMUNES (PONTIVY/LOUDÉAC)
VIA LE MAGAZINE « ICI ET LÀ »,

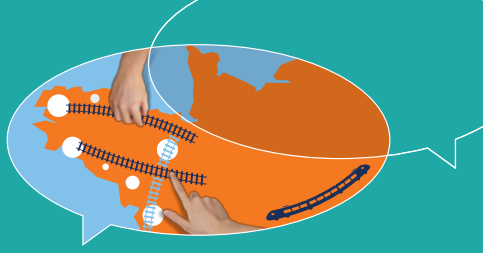
• **Opération Campus Bretagne Centre Pontivy-Loudéac** présentant l'ensemble des formations de l'enseignement supérieur accessibles sur son territoire pour montrer aux jeunes que cette partie de la région n'est pas un désert de compétences et que les filières (agro-agri bien sûr, mais aussi maintenance,…) qui dominent son activité économique sont bien présentes

• **Le Comité d'orientation stratégique du site universitaire de Pontivy/Loudéac** proposant une expérimentation basée sur une volonté commune d'élus, de chefs d'entreprise, d'universitaires et de lycées proposant des formations postBac (BTS) pour rendre visible un carrefour où l'on agit, très concrètement, pour la formation, l'innovation et la coopération interentreprises.

III. LE SCÉNARIO VERT : UN TRACÉ PERFORMANT POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DE RELIER PARIS À BREST EN 3 H 00.

Par ailleurs, les écarts de coûts qui constituent l'argument principal des partisans du scénario bleu peuvent être relativisés. En effet, en prenant en compte l'ensemble des travaux à réaliser pour obtenir des gains de temps de parcours équivalents (entre les scénarios bleus et verts) et sur la base d'un phasage du projet, le coût total de l'infrastructure serait selon des estimations prévisionnelles quasi équivalent.

Enfin, ce scénario constitue l'unique opportunité pour la Bretagne Centrale d'envisager à moyen long terme (horizon 2040) une desserte ferroviaire via des navettes rapides entre une gare Pontivy/Loudéac et Rennes, permettant de rallier cette dernière en 30/35 minutes et de donner corres-



pondance au TGV pour atteindre Paris en 2 h 15 depuis une future gare « Bretagne centrale ».

Ceci constituerait le saut qualitatif supplémentaire à la mise en place d'un arrêt TGV le matin à Montauban de Bretagne (ou la Brohinière) vers Paris et le soir de retour de Paris, afin d'accélérer les relations du Centre Bretagne vers la capitale dès la mise en service en 2017 de la LGV Le Mans-Rennes. Parallèlement, l'aménagement à court terme d'un parking à la gare de Montauban de Bretagne/La Brohinière dans l'optique de permettre l'accès aux TER vers Rennes, devra également être envisagé.

En définitive, le scénario bleu semble être plébiscité par de nombreux acteurs qui mettent en avant l'argument financier. Toutefois, celui-ci s'inscrit dans une vision à court terme de l'aménagement du réseau ferroviaire breton et n'est pas conçu sur une base de fourniture d'un niveau de services équivalent au scénario vert (gain de temps, équilibre de la desserte ferroviaire, financement global du scénario bleu, etc..).

IV. LE SCÉNARIO VERT : UN OUTIL DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DE LA BRETAGNE INTÉRIEURE

Réussir la transition énergétique est indispensable pour réaliser de réelles économies. Un report modal massif de la route et de l'aérien vers le rail est donc incontournable.
La route représente 80,6 % de la consommation d'énergie des transports, suivie du transport aérien (12,6 %), du transport maritime et fluvial (5 %) et du transport ferré (1,7 %).

En France, les transports représentent plus du quart des émissions de gaz à effet de serre et plus de 35 % des émissions de CO2, transport international maritime et aérien exclu.

En Bretagne Intérieur, ce bilan est largement aggravé par l'absence d'alternatives réelles au tout routier. La solution à moyen et long terme est donc le transfert d'une partie des flux routiers de la Bretagne Centrale vers le rail.

En conclusion, pour répondre entièrement aux cinq objectifs fixés par LNOBPL, et notamment celui du renforcement du réseau inter-villes par un maillage de dessertes rapides et performantes, les élus de Pontivy/Loudéac demandent à la commission particulière du débat public une étude complémentaire concernant le rajout d'une liaison de 30/40 km (au scénario vert) desservant le territoire à partir du lieu le plus judicieux entre Loudéac et Pontivy. Il s'agirait de créer une voie unique parcourable à 250 km/h par un matériel adapté de 200 places avec un objectif de rallier Rennes en 30/35 minutes et Paris en 2 h 15. (coût estimé d'environ 500 millions d'euros, soit l'équivalent du rajout d'une section Quimperlé-Quimper ou Morlaix-Landernau). Celui-ci s'ajouterait à ceux consentis pour le Finistère.

UNE MOBILISATION DES ACTEURS LOCAUX SUR CE PROJET D'INFRASTRUCTURE

CIDERAL www.cideral.com 02 96 66 09 09 — Pontivy Communauté www.pontivy-communaute.fr 02 97 25 01 70

Réalisation : Magenta conseil - Impression IROPA - Imprimé avec des encres Bio dans le respect de l'environnement / PEFC / FSC / Imprim' vert - Ne pas jeter sur la voie publique.