

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 9 NOV 2014



ÉDITO

L'histoire de la ville de Redon et de son territoire est marquée par deux éléments structurants : les rivières et les canaux d'une part, le carrefour ferroviaire de la Bretagne sud d'autre part depuis le XIX^e siècle. Le Pays de Redon Bretagne Sud, attentif à cette histoire et très vigilant sur les enjeux du futur, entend valoriser tous ses atouts et développer et promouvoir au XXI^e siècle, la place du transport ferroviaire, véritable enjeu de la transition énergétique. Dans cette perspective, la Gare TGV de Redon et le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) en cours d'aménagement sont au cœur du débat.

La qualité de la desserte ferroviaire de la Bretagne est un défi majeur à relever pour assurer la compétitivité régionale dans les dynamiques européennes et mondiales ; ce défi concerne tous les territoires de Bretagne, en particulier pour ce qui nous concerne l'espace inter-métropolitain situé entre Rennes, Nantes-Saint Nazaire et Vannes.

Le projet LNOBPL constituera, à l'horizon 2035, un nouvel atout pour affirmer cette ambition et répondre à ce défi territorial.

En nous inscrivant dans ce projet à 20-25 ans, nous envoyons un signe fort sur les opportunités de développement régional et inter-métropolitain.

2017, et la commercialisation de la ligne grande vitesse de Paris jusqu'à Rennes, va constituer une étape importante à laquelle le Pays de Redon-Bretagne Sud, collectivités locales et forces économiques réunies, souhaite prendre une part active pour faire reconnaître ce rôle de territoire de connexions ferroviaires.

Si les grands pôles urbains ont un rôle majeur à jouer, le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire doit aussi tenir compte d'un aménagement équilibré de l'espace régional ; il doit bénéficier à tous les territoires, à leurs entreprises et à leurs habitants.

Carrefour historique des voies ferroviaires, le Pays de Redon Bretagne Sud entend faire partager dès maintenant les enjeux d'un nouvel équilibre territorial.

Je ne doute pas que notre voix pourra être entendue et que les décideurs publics sauront construire une perspective ambitieuse et fédératrice autour du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire.

Jean-François MARY

Président du Pays de Redon-Bretagne Sud



« LNOBPL, un projet structurant et créateur d'activités à l'échelle européenne »

PAYS DE REDON-BRETAGNE SUD

Au carrefour de deux régions très dynamiques (Bretagne, Pays de la Loire) et de trois départements (Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Morbihan), le Pays de Redon-Bretagne Sud est constitué de 42 communes organisées en 3 communautés de communes. Il compte près de 90 000 habitants.

Son positionnement géographique lui fait tenir une place privilégiée au cœur du triangle métropolitain (Rennes, Nantes-Saint Nazaire, Vannes) bénéficiant ainsi de fortes dynamiques économiques et résidentielles. Les projections démographiques produites par l'INSEE en font, à horizon 2030, un des territoires les plus dynamiques en termes d'accueil de nouveaux habitants.

L'économie se caractérise par une place très importante de l'industrie (25 % de l'emploi salarié) ce qui en fait le territoire le plus industriel de Bretagne. Nous ne dénombrons pas moins de 7 525 établissements. 84 entreprises emploient plus de 50 salariés, dont 34 plus de 100 salariés. Les domaines d'activités dominants sont la cosmétique végétale (groupe Yves ROCHER), l'industrie

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

automobile (FAURECIA, AFC), la chimie (CARGILL), la production de briquets (BIC), l'électronique (ASTEEL FLASH), les traitements de surface pour le off shore ou l'aéronautique (CHATAL), la logistique (ITM).

ZONE D'INFLUENCE FERROVIAIRE DE LA GARE DE REDON

Plus globalement, au sein de la zone d'influence de la gare TGV de Redon (voir carte supra), ce sont plus de 17 000 entreprises, dont 185 de plus de 50 salariés (68 de plus de 100), qui évoluent dans un marché mondialisé générateur de flux de personnels et de marchandises. Cette activité économique engendre un volume de plus de 67 000 emplois sur cette même zone d'influence qui comprend 220 000 habitants. S'étendant sur une centaine de communes distantes de 20 à 30 minutes de la Gare TGV de Redon, cette zone d'influence impacte 12 Établissements Publics de Coopération Intercommunale, au sud de Blain et Pontchâteau jusqu'à Muzillac, au nord de Malestroit à Pipriac, d'ouest en est de Questembert à Derval et Grand-Fougeray.

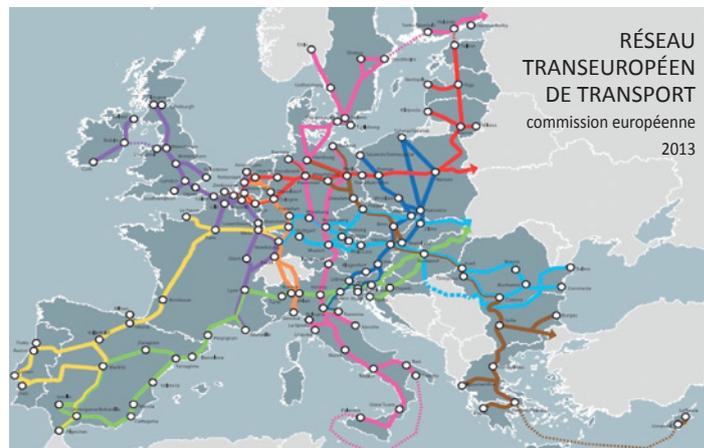
A proximité immédiate du Golfe du Morbihan et de la Presqu'île de Guérande/La Baule, une économie touristique portuaire et de pleine nature se développe. A moyen terme, un projet de marina va se développer autour du port de Redon. Le territoire accueille également un des plus grands festivals internationaux d'exposition de photographie (360.000 visiteurs) à La Gacilly.

À court terme (2017), la mise en exploitation commerciale de la LGV entre Paris et Rennes va fortement impacter le territoire en positionnant Redon à 2 h 05 de Paris. Les collectivités locales ont engagé, avec le concours de RFF, de la SNCF, des deux Régions et des trois Départements, des travaux à hauteur de 24 millions d'euros pour répondre à ce nouvel enjeu de la grande vitesse (PEM de Redon) et pour favoriser le développement d'un nouveau quartier d'affaires autour du futur Pôle de la Gare de Redon.

I. UN PROJET À REPOSITIONNER À UNE ÉCHELLE EUROPÉENNE

La carte des corridors de transport ferroviaire de la Commission Européenne présentée ci-après est forte de sens et fait apparaître :

- une France à l'écart des grands flux européens
- une périphérisation du Grand Ouest accentuée



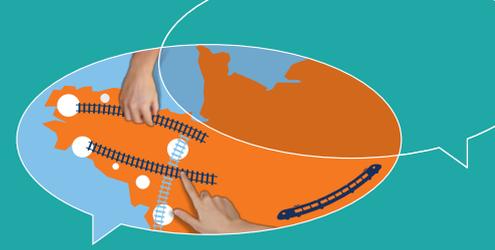
Le projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire doit permettre de pallier ce constat. Toutefois, à ce jour, le dossier présenté au débat public ne met pas l'accent sur l'intégration européenne fragilisant tant sa lecture globale que son financement à terme.

Un volet d'étude doit être consacré au raccordement de LNOBPL au réseau figurant en jaune sur la carte ci-dessus, en partie nord vers Paris comme au sud, au-delà de Nantes, vers Poitiers pour un raccordement futur possible vers la péninsule ibérique et vers l'Europe centrale à partir de Lyon.

Les travaux réalisés par l'association ALTRO autour du projet VIA ATLANTICA permettent d'avoir cette analyse stratégique globale.

La capacité à assurer ce lien avec les infrastructures ferroviaires européennes est une condition essentielle de la réussite du projet LNOBPL.





II. UN PROJET AU SERVICE DE LA CRÉATION D'ACTIVITÉS

À court terme (2017), le Pays de Redon-Bretagne Sud va être fortement impacté par l'ouverture commerciale de la LGV Paris-Rennes plaçant ainsi la gare TGV de Redon à 2 h 05 de Paris.

Afin de répondre à cet enjeu, les collectivités locales ont engagé un ambitieux programme de travaux sur le pôle d'échanges multimodal de la gare de Redon (plus de 24 millions d'euros) notamment pour :

- favoriser les échanges vers et à partir des flux ferroviaires TGV
- déployer un quartier d'affaires compétitif au coeur du triangle métropolitain et connecté aux principaux pôles économiques européens (Paris, Lille, Bruxelles, ...).

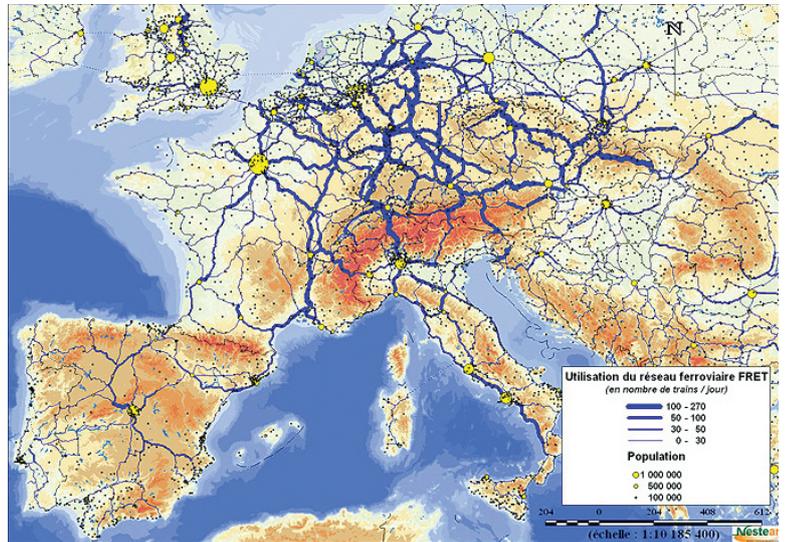
Le modèle de centralisation francilien qui a prévalu pendant des décennies et a démontré ses limites, doit pouvoir être revisité à l'aune de ce projet de liaisons nouvelles ferroviaires. Ces dynamiques vont engendrer un accroissement du trafic en gare de Redon (le doublement est envisagé à terme, soit 1.4 millions).

Le projet présenté en débat public donne quelques éléments d'évolution de l'offre de services mais reste très succinct considérant que le maître d'ouvrage (Réseau Ferré de France) n'est pas en charge de l'exploitation.

Nous considérons au contraire qu'une réflexion approfondie sur l'évolution de la qualité de l'offre de services (cadences, horaires et types de trains) ne peut être déconnectée d'un projet d'investissement public tel que LNOBPL. Cette évolution constitue même un élément majeur de l'analyse socio-économique par le calcul de la Valeur Actuelle Nette (VAN).

À ce titre, mais également au regard des perspectives d'évolution économique du territoire et des attentes actuelles des entreprises, la gare de Redon doit pouvoir continuer à bénéficier d'un service TGV. Il convient dès 2017 d'inscrire un élargissement de l'offre TGV en Gare de Redon. Ce point fera l'objet de prochaines discussions avec la SNCF.

L'analyse de l'offre ne doit pas s'appuyer sur l'organisation administrative (préfectures, sous-préfectures, ...) mais sur la réalité des bassins économiques, sur l'analyse des flux de passagers à venir et de leurs enjeux de développement.

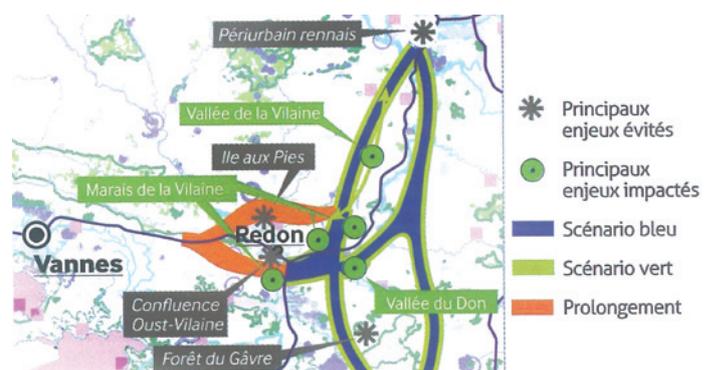


Nous relevons aussi une relative faiblesse de l'analyse socio-économique sur l'enjeu du fret ferroviaire. Face aux enjeux de la transition énergétique, il nous semble essentiel d'en étudier la complémentarité avec le projet LNOBPL.

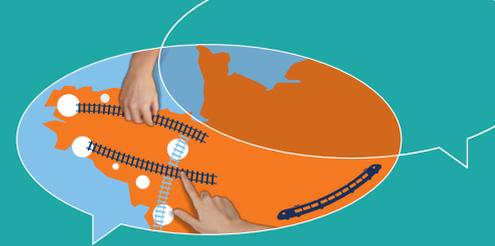
Nous devons saisir l'opportunité de ce projet pour afficher une véritable ambition de développement du fret ferroviaire en lien avec les plateformes portuaires de la côte ouest (ex : St-Nazaire).

III. UN PROJET DE MOINDRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Le Pays de Redon-Bretagne Sud est l'un des territoires les plus impactés par les futurs tracés du projet LNOBPL. Le projet répond bien aux ambitions de développement de notre territoire. Il envisage néanmoins deux variantes autour de Redon qui consistent à dévier la gare de Redon soit par le nord, soit par le sud.



DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



Ces variantes ne sont pas acceptables pour deux raisons principales :

- elles placeraient à terme la gare de Redon en dehors des flux grande vitesse irriguant la Bretagne Sud et iraient à l'encontre d'un aménagement équilibré du territoire, notamment en termes de développement économique de l'espace intermétropolitain;
- elles impacteraient de manière très importantes deux sites aux caractéristiques naturelles et paysagères uniques : le Grand Site Naturel de la Basse Vallée de l'Oust au nord, les marais de Vilaine au sud. Il convient de rappeler que ces deux sites sont classés en zone NATURA 2000 compte tenu de leur richesse écologique.

Notons par ailleurs que les éléments de méthode de l'analyse socio-économique n'ont pas été portés au dossier du débat public. Sur ce point particulier et s'agissant d'un investissement public, il nous semblerait judicieux d'avoir une approche en termes de comptabilité environnementale en coûts de restauration des milieux impactés. La méthode consisterait à **valoriser les coûts de restauration des milieux naturels impactés et à les intégrer dans les cash flow** permettant le calcul de la Valeur Actuelle Nette.

Dans le cadre d'un projet de cette envergure, on ne peut se limiter à une approche financière classique face aux enjeux de maintien du capital naturel.

IV. LA ZONE D'INFLUENCE DE LA GARE DE REDON



V. CONCLUSION

- Considérant le développement ferroviaire comme essentiel pour assurer les mobilités durables des prochaines décennies,
- Considérant la situation périphérique du Grand-Ouest dans l'espace Européen,

- Considérant l'importance du bassin économique métropolitain et du plus spécifiquement du Pays de Redon-Bretagne Sud,
- Considérant l'importance des échanges entre Rennes et Nantes pour construire un espace métropolitain influant sur les échanges internationaux,
- Considérant l'engagement déjà acté du Pays de Redon Bretagne Sud, des intercommunalités et des communes membres en particulier la ville de Redon, pour réaliser en 2015 et 2016, avec le soutien de tous les partenaires concernés, un Pôle d'Echanges Multimodal autour de la Gare TGV-TER de Redon pour un coût total HT de 24 millions d'euros,
- Considérant l'importance d'une préservation du capital naturel, en particulier sur les sites Natura 2000 du territoire du Pays de Redon,

Le Pays de Redon-Bretagne Sud :

- affirme l'importance et l'enjeu majeur du projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) à l'horizon 2035
- demande une extension du périmètre d'analyse en intégrant le projet LNOBPL dans la stratégie ferroviaire européenne
- affirme le rôle de la gare de Redon comme carrefour des lignes TGV sud Bretagne au réseau national (vers Paris / vers Nantes), et comme gare de desserrement des flux métropolitains vis-à-vis des gares de centre ville de Rennes, Nantes et Vannes en particulier
- affirme le rôle de la gare de Redon comme gare TER de connexion pour les habitants du territoire se déplaçant quotidiennement vers Rennes, Nantes et Vannes
- émet un choix prioritaire pour le scénario bleu passant en gare de Redon et en étudiant une option de gain de vitesse entre Lorient et Quimper pour permettre d'atteindre l'objectif de réduction du temps de parcours en extrémité de ligne
- rejette les variantes nord et sud autour de Redon
- demande à ce que l'analyse environnementale en termes de coûts de restauration soit approfondie et détaillée
- demande d'intégrer dès les premières phases d'études à venir une analyse approfondie sur la qualité (types de train : TGV et TER) et la fréquence quotidienne des dessertes ferroviaires des pôles d'échange multimodaux, dont celui de Redon.