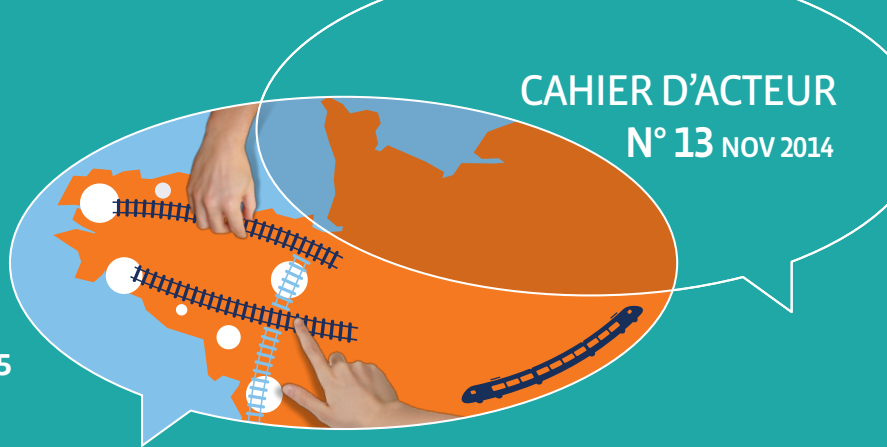


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 13 NOV 2014



LES CHOIX DU PRÉSENT SONT LA CONSÉQUENCE DE NOTRE VISION DE L'AVENIR.

Le projet LNOBPL n'échappera pas à la logique des territoires en concurrence. Sa réalisation sera un marqueur de l'identité économique régionale. Il ne reliera pas uniquement les principales villes de la Bretagne à l'extérieur ; il rapprochera les villes bretonnes entre elles leur ouvrant la possibilité de créer un système dynamique cohérent faisant sens et identité à l'échelle européenne.

Les effets de métropolisation entre Rennes et Nantes y puiseront un souffle indéniable et décupleront la capacité de ces espaces à assumer un rôle de locomotive pour la région toute entière.

BRIGITTE DELAHAIE

CCI-Présidente Délégation
Inter consulaire de Redon

EMMANUEL THAUNIER

Président CCI de Rennes



I. UN PROJET VITAL POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA BRETAGNE

Suivant les chiffres publiés par l'INSEE, près de 270 900 établissements (hors Défense Nationale) étaient implantés en Bretagne au 1^{er} janvier 2012. Pour important qu'il soit, ce chiffre masque cependant la difficulté pour la région à faire preuve d'un dynamisme comparable à celui de la France.

En 2013, 18 918 créations d'entreprises ont été comptabilisées dans la région. Mais le taux de création est plus faible en Bretagne ; 12,5 % contre 14,3 % pour l'échelon national. Même si le territoire reste attractif, il lui manque encore ce petit quelque chose qui en ferait un espace de développement économique reconnu.

Avec l'avènement de ce siècle numérique, les territoires sont devenus des espaces de flux. Leurs seuils de population sont directement proportionnels à leurs capacités à porter durablement des emplois qualifiés et diversifiés et à offrir une qualité de vie dont les standards attendus progressent régulièrement.

Les infrastructures participent au premier chef à leur attractivité. Absentes, ou de niveau insuffisant, elles pénalisent les espaces dans leur développement économique.

Le ferroviaire procède de cette logique.

II. RAPPROCHER LES TERRITOIRES POUR UNE PLUS GRANDE EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE ET UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE.

Partie intégrante du vaste projet d'aménagement des liaisons entre la Bretagne et Paris, la réflexion autour d'un nouveau système de déplacement régional est indispensable.

Les projets mis en débat sont déterminants pour les territoires qui composent l'Est Breton. Leur impact relèvera à la fois du lointain et du proche :

- En rapprochant les entreprises bretonnes des centres de décision parisiens,
- En entraînant une refonte des dessertes locales, aussi bien dans leur géographie que dans leurs cadencements, pour un meilleur confort et une progression de la qualité de vie au bénéfice des habitants de ces espaces.

Outil d'aménagement du territoire, le projet LNOBPL devra venir s'inscrire dans un système de déplacements déjà composé de plusieurs équipements structurants. **L'aéroport de Rennes-Bretagne** joue un rôle de premier plan pour les entreprises d'une partie importante de la région. Mais il souffre d'une desserte en transports en commun de piètre qualité. La LNOBPL est l'occasion de poser la question de l'amélioration de ses conditions d'accès indispensables à la poursuite de sa mission.

GAINS DE TEMPS DE PARCOURS POUR LES MEILLEURS TRAINS

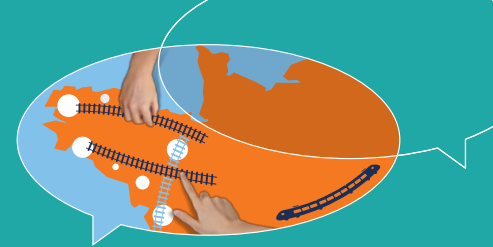
	SITUATION 2030 SANS LNOBPL	SCÉNARIO MAUVE	SCÉNARIO BLEU	SCÉNARIO VERT
Gain Rennes – Brest	1 h 51	10 min	11 min*	15 min*
Gain Rennes – Quimper	1 h 49	10 min	11 min*	23 min*
Gain Nantes – Rennes	1 h 14	6 min	25 min**	25 min**
Gain Nantes – Quimper	2 h 05	6 min	7 min	7 min

* Circulation à 320 km/h
** Circulation à 250 km/h

Les nouvelles infrastructures devront aussi relier le nouvel aéroport Notre Dame des Landes (Aéroport du Grand Ouest). L'attraction de même que l'attractivité de cet équipement dépendront pour partie de la qualité de ses accès. Là encore le projet LNOBPL aura un rôle essentiel à remplir.

Outil de rapprochement des territoires, le projet LNOBPL devra enfin optimiser la liaison Rennes-Nantes, aujourd'hui peu rapide et peu confortable. Les deux métropoles dont les aires urbaines se rejoignent doivent pouvoir unir leur politique de développement économique et jouer pleinement un rôle de locomotive à l'échelle régionale.

Outil d'efficacité économique, le projet LNOBPL devra apporter des gains de compétitivité aux entreprises. Il faudra aider les ports bretons à sortir de leur enclavement pour en faire des espaces de flux en matière de transit des marchandises. Actuellement l'acheminement des containers entre Anvers, Hambourg ou Rotterdam à destination de Marseille coûte deux fois plus cher que leur voyage entre Shanghai et les ports de la Mer du Nord.



III. UNE EXIGENCE DE DESSERTE POUR UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ÉQUILIBRÉ.

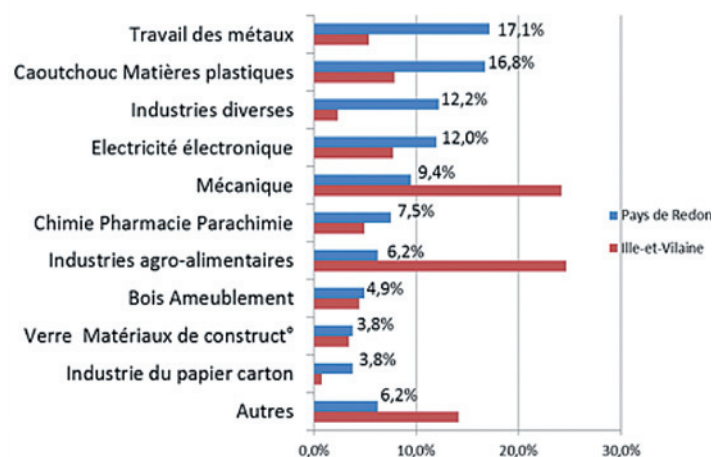
Il faut avoir l'ambition d'un scénario répondant aux exigences des territoires.

A l'heure de ce débat public, trois scénarii sont à l'étude. Tous répondent au même objectif de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris. Tous viennent desservir d'une manière ou d'une autre ce nouvel équipement majeur que sera l'Aéroport du Grand Ouest à Notre Dame des Landes.

Pour autant, il convient de réaffirmer que le nouveau système de transport ferroviaire breton doit apporter à l'ensemble des territoires les moyens indispensables à leur développement. Leur attractivité participe à ce désenclavement.

Dans cette logique, la desserte du pôle redonnais est essentielle pour faire de cet espace un territoire de vie et de développement économique de grande qualité. « Shunter » Redon et ses équipements multimodaux en cours de construction créerait un handicap majeur en termes d'aménagement territorial, lourd de conséquences pour l'avenir et irréparable avant longtemps.

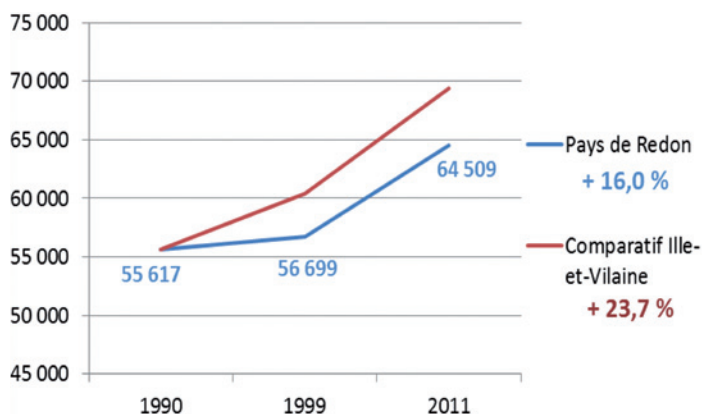
EFFECTIFS INDUSTRIELS SALARIÉS AU 1^{ER} JANVIER 2014 DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DE REDON.



Il est indispensable que le scénario qui sera retenu in fine, réponde à deux impératifs :

- Rénover la voie actuelle entre Rennes et Redon afin d'augmenter la desserte locale qui fait l'objet d'une forte demande, aujourd'hui,
- Inclure dans le tracé Rennes-Quimper et Rennes-Aéroport du Grand Ouest, le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) en cours de construction à Redon.

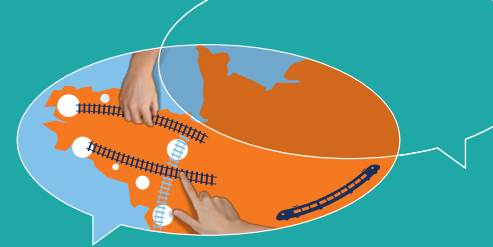
EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DE REDON.



Passer à côté de cette double exigence impacterait gravement les capacités de développement et de rayonnement d'un territoire qui se vit comme un point d'appui aux deux grandes métropoles Nantes et Rennes.

Principales entreprises industrielles		
Nom	Activité	Salariés
YVES ROCHER *	Laboratoire de Biologie Végétale	> 1 500
FAURECIA INTERIEUR INDUSTRIE	Fabrication de pièces industrielles	400 à 500
STE DU BRIQUET JETABLE	Fabrication de briquets jetables	300 à 400
AFC	Fonderie	300 à 400
ASTEELFLASH FRANCE	Fabrication de cartes électroniques assemblées	200 à 300
CARGILL FRANCE	Fabrication d'autres produits alimentaires	100 à 200
ATELIERS MODELES	Creation et commercialisation produits d'habillement	51 à 100

* Cté de Communes de La Gacilly



IV. LES CONCLUSIONS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE RENNES

Pour accompagner le développement économique des entreprises, pour promouvoir l'attractivité d'un territoire de plus en plus prisé des acteurs économiques, pour assurer ses diversifications qui en font sa richesse et son rayonnement, le scénario ferroviaire à retenir doit répondre à plusieurs exigences :

- Etre apte à bien raccorder la région au système de transport ferroviaire rapide national et européen,
- Etre en capacité de bien irriguer les territoires à l'intérieur de la Bretagne afin de faciliter et amplifier les échanges intra régionaux,
- Etre techniquement et financièrement réaliste afin que sa réalisation intervienne dans une échelle de temps acceptable,
- Etre en mesure de desservir de manière rapide et cadencée le futur Aéroport du Grand Ouest.

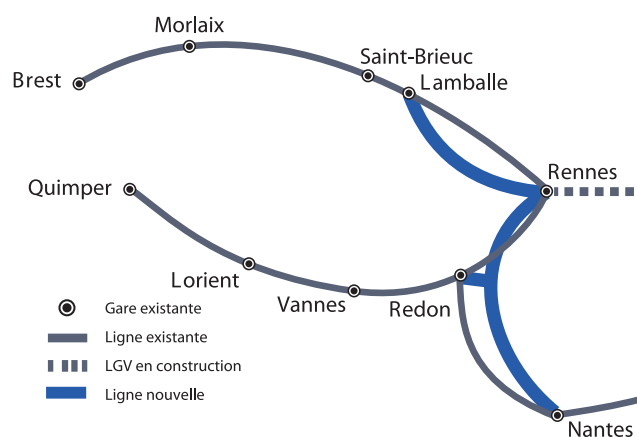
Pour ces différentes raisons, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes souhaite affirmer **sa nette préférence pour le scénario bleu**, dans sa conception Nord Vilaine.

C'est ce scénario qui remplit le mieux les conditions énoncées ci-dessus, sous réserve toutefois, qu'il inclut la desserte de la ville de Redon. L'engagement de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris est à rechercher dans les travaux à entreprendre sur les liaisons Rennes – Redon et Rennes - Lamballe.

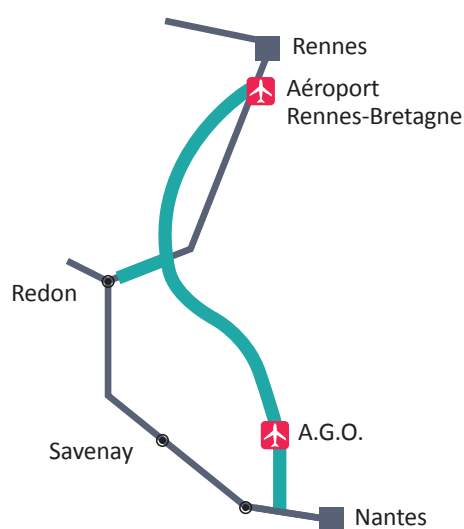
LE SCÉNARIO BLEU

Création de lignes nouvelles

OPTION	LIGNES NOUVELLES	GAINS DE TRAFIC	COÛT en € 2012
Nord Vilaine	165 km	2,3 millions de voyageurs par an	3,10 milliards d'euros
Sud Vilaine	185 km		3,65 milliards d'euros



Le scénario bleu est choisi par la CCI de Rennes



... Avec pour option la variante Nord Vilaine, desservant la ville de Redon