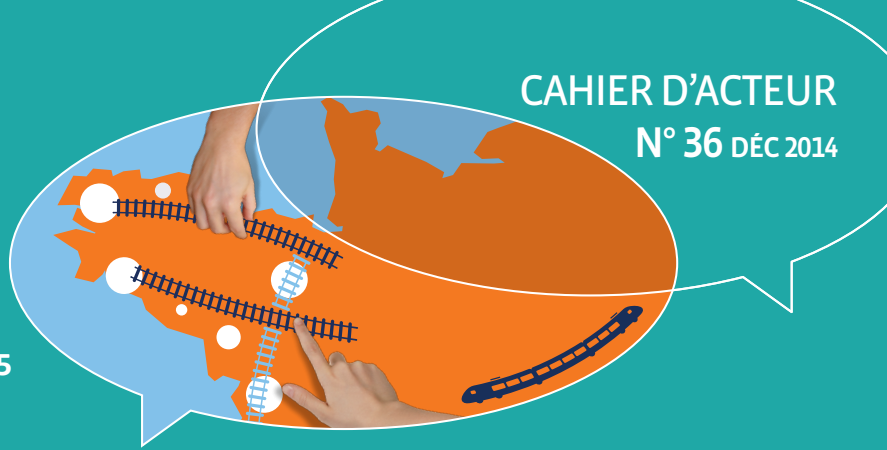


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 36 DÉC 2014



ÉDITO

Le Conseil de développement constitue une interface d'échanges et de débat entre les élus et les acteurs de la société civile. Adossé au Syndicat Mixte du Pays d'Auray, association loi 1901 composée de représentants associatifs, d'entreprises et syndicaux, **le Conseil de Développement du Pays d'Auray (CODEPA) compte une soixantaine d'adhérents.** Il participe aux travaux et réflexions menées au niveau du Pays d'Auray, qui est constitué de deux communautés de communes (Auray Quiberon Terre Atlantique et Belle Île) et de 28 communes. Pour cela, il anime les débats et la concertation par l'organisation de conférences, d'ateliers ; il mène des études, formule des avis et des propositions d'actions, de sa propre initiative ou à la demande des élus.

Ce cahier d'acteur a été élaboré dans une démarche de participation active des membres du CODEPA. Il prend appui sur les contributions antérieures du CODEPA, notamment celle relative au schéma de déplacements en Pays d'Auray élaborée dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) validé en 2014, et sur le travail d'investigation mené avec les autres Conseils de Développement de Bretagne sur la réhabilitation de la ligne ferroviaire Auray-Saint Briec depuis plusieurs années.

Pour le CODEPA, ce projet de liaisons nouvelles ferroviaires, qui vise à améliorer l'offre de transport de la Bretagne dans la continuité de Bretagne Grande Vitesse (BGV), ne peut se concevoir que s'il profite à tous les Bretons, par un renforcement de la cohésion et de la connexion des pays bretons et de leur attractivité économique.

Roland LE SAUCE
Le Président du CODEPA



I. LE PROJET LNOBPL EST À PLACER DANS UN CONTEXTE

Une métropolisation des territoires, très marquée à l'Est de la Bretagne par la formation d'une conurbation de Rennes à Nantes, qui concentre un fort développement économique, et à l'Ouest avec la Métropole de Brest en formation ;

Une pression démographique conséquente, qui va s'accroître dans les prochaines décennies selon les données INSEE, corrélée à un accroissement du vieillissement de la population, du littoral Sud de la Bretagne notamment pour les Pays d'Auray, de Lorient et de Vannes ;

Un affaiblissement du centre Bretagne, qui ne dispose pas par ailleurs de liaisons ferrées voyageurs connectées au réseau TGV et TER malgré l'existence d'un réseau transversal partiellement utilisé pour le Fret aujourd'hui ;

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

Une arrivée du Bretagne Grande Vitesse en 2017, avec la réalisation du Pôle d'Échange Multimodal d'Auray, et d'un besoin fortement exprimé de renforcer l'axe ferré Nord/Sud pour le transport des personnes et des biens dans le cadre d'un aménagement équilibré de la Bretagne ;

Une stratégie de développement retenue par le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays d'Auray (SCoT), adopté en 2014, qui vise à affirmer l'identité du Pays d'Auray par une imbrication plus forte entre terre et mer, en s'organisant autour d'un axe Nord-Sud afin de valoriser ses complémentarités aussi bien avec le centre et le Nord de la Bretagne, qu'avec les agglomérations urbaines voisines que sont Vannes et Lorient.



II. PRÉSERVER UN AMÉNAGEMENT HARMONIEUX ET ÉQUILIBRÉ DE LA BRETAGNE

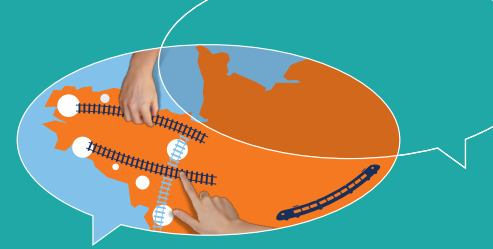
Les transports constituent une composante essentielle des politiques publiques dans l'aménagement et l'organisation d'un territoire.

Le CODEPA prend note de l'objectif affiché de **mettre la pointe bretonne et les villes de Brest et Quimper à 3 heures de Paris, et de renforcer la desserte Rennes-Nantes.**

Cet objectif ne peut être déconnecté de la nécessité de drainer de manière équilibrée tous les territoires et d'assurer l'égalité de traitement entre tous les citoyens bretons. Les différents scénarii proposés n'y répondent pas pleinement pour la Bretagne Centrale. La notion de « 3 heures de Paris » est emblématique pour la pointe bretonne en tant que critère d'efficacité et de rentabilité à l'égard de la concurrence aérienne notamment. Mais la ville de Pontivy, la Bretagne Centrale se trouvent dans tous les cas à plus de 3 heures de Paris car non desservies par le rail. Il y a de quoi interroger quant à la pertinence d'un tel critère, notamment au regard du coût du km de ligne nouvelle, 15 à 20 millions d'€, pour un gain de 5 à 10 minutes dans certains cas. Améliorer l'accessibilité de l'Ouest breton au reste du monde est une bonne chose, surtout dans le cadre d'une économie globalisée. Mais pour y arriver le choix d'aménagement ne doit pas accentuer le déséquilibre déjà relevé en centre Bretagne.

Le projet LNOBPL ne doit pas conforter la métropolisation des villes de Rennes, Nantes et Brest au détriment d'un développement harmonieux des territoires bretons, littoraux et ruraux, de centre Bretagne. Le CODEPA **rejette toute forme de bipolarisation territoriale.** Il affirme son attachement au **maintien des dessertes TGV et TER des gares actuellement desservies, notamment Auray.** Pour lui, ce projet ne peut être réussi que s'il est lié aux **Pôles d'Échanges Multimodaux**, en cours d'aménagements ou à réaliser, et aux gares actuelles, à partir desquels il faut développer des services annexes d'intermodalité.

Le CODEPA considère que ce projet n'a de consistance que s'il est inscrit dans un projet de développement de la Bretagne, tant économique que social. Il doit par conséquent amener les élus et les acteurs de la société civile à **définir un projet d'avenir qui conforte les activités existantes et qui fait naître de nouvelles opportunités pour créer de l'emploi pérenne.**



III. RENFORCER L'EXISTANT EN PRENANT APPUI SUR L'AXE NORD-SUD

Le développement du rail a toujours été réfléchi de la pointe bretonne vers Rennes et Paris, et positionné sur le littoral Nord ou le littoral Sud. Il est impératif de réinvestir les lignes transversales pour la plupart délaissées pour construire une réponse pertinente aux évolutions des territoires bretons. Les aires urbaines du centre Bretagne se trouvent à 50 minutes voire plus d'une gare TGV, donc situées à plus des 20 minutes considérées comme critère de proximité. Non desservis par le rail et encore moins par la grande vitesse, les habitants de ce territoire sont contraints de privilégier l'automobile pour accéder aux gares TGV les plus proches, bien souvent Rennes, avec ce que cela génère de contraintes de stationnement.

Ce projet LNOBPL doit accompagner **une réhabilitation des lignes ferrées Auray-Saint Briec et Auray-Quiberon**, par la mise en circulation de trains, pour que l'effet « gain de temps » profite à tous les territoires, à tous les usagers, tant littoraux que ruraux. De plus, tout en permettant aux habitants du centre de la Bretagne d'accéder facilement aux gares TGV, l'axe ferroviaire St-Briec-Auray-Quiberon procurerait une alternative efficace au pic de fréquentation touristique estivale, et développerait ainsi de nouvelles offres de découvertes touristiques. Par la mise en service de liaisons inter-villes voyageurs entre le Nord et le Sud de la Bretagne, il aiderait à élargir la zone touristique des deux Pays au centre Bretagne, à accroître l'économie présentielle qui occupe une place importante en Bretagne.


D'un point de vue économique, cette ligne présente un circuit fret alternatif Nord-Sud intrarégional. Brest et Lorient sont les principales portes d'entrée de la Bretagne en matière de marchandises. La ligne de rail Nord-Sud permettrait de contourner la gare de Rennes en situation de saturation, pour approvisionner les gros centres agroalimentaires de la façade Nord. Pour les Pays d'Auray et de Saint Briec, au carrefour entre terre et mer, la réhabilitation de cet axe dans le cadre de LNOBPL serait en parfaite cohérence avec la réalisation de leur pôle d'échange multimodal.

Enfin réhabilitée, cette ligne faciliterait les déplacements domicile/travail et scolaire par un transfert de la route vers le fer, à titre d'exemple le Pays Centre Bretagne accueille quotidiennement près de 7 000 salariés venant de l'extérieur sur son territoire. Elle desservirait l'Hôpital Pontivy Loudéac qui se trouve à proximité.


L'amélioration de l'offre de transport par fer est de nature à répondre aux besoins croissants de transports collectifs, et elle s'inscrit dans une démarche de transition énergétique qui prend en compte la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour le CODEPA, une politique cohérente de transport est celle qui privilégie la complémentarité et l'intermodalité, en excluant toute concurrence entre modes.




Pays d'Auray
Conseil de Développement



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
PAYS DE PONTIVY



PAYS DU
CENTRE
BRETAGNE



Conseil de Développement
Pays et agglom. Broc'hins

Réhabilitation de la ligne de chemin de fer Auray-Saint Briec, une volonté partagée

Décembre 2013

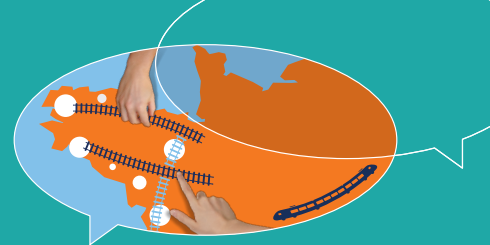
Une note co-rédigée par les Présidents des Conseils de Développement des Pays d'Auray, Pontivy, Centre Bretagne et Saint Briec.

Joseph GAUTER
Président
Conseil de développement
Pays d'Auray
Porte Océane
BP 70 447
56 804 AURAY Cedex
02 97 56 45 45
codpa@pays-auray.fr

James EVELLARD
Président
Conseil de développement
Pays de Pontivy
1 rue Henri Dunant
BP 20 146
56 304 PONTIVY Cedex
02 97 27 84 44
catherine.laudrin@pays-pontivy.fr

Jacques GLORY
Président
Conseil de développement
Pays Centre Bretagne
5 rue le Ténio
BP 12
22 210 PLEMET
02 96 66 32 22
letron.payscentrebretagne@orange.fr

Jacques UGUEN
Président
Conseil de développement
Pays et agglom. Broc'hins
8 rue des Champs de Pie
CS 40 532
22 085 ST BRIEUC
02 96 58 35 25
etudes.cdb@pays-de-saintbriec.org



IV. POUR UNE VARIANTE ET UNE PRIORITÉ

Un des scénarios, le vert, envisage la création d'une ligne nouvelle de Rennes vers Saint Briec et Vannes, le CODEPA trouve surprenant de ne pas **utiliser le foncier ferroviaire déjà disponible avec la ligne transversale Auray-Saint Briec** pour ce scénario. Il pense qu'inscrire ce tronçon ferré dans ledit scénario contribuerait au développement économique du centre Bretagne en reliant de nombreuses villes moyennes bretonnes entre elles et au réseau « grande vitesse », d'autant plus si ce projet est concomitant au **développement du numérique** dans les territoires traversés. Ainsi le coût d'acquisition de foncier serait moindre et les incidences environnementales atténuées. D'ailleurs parmi les six principes qui prévalent pour la construction des scénarii le choix de s'appuyer au maximum sur le réseau existant dans la continuité de la modernisation du réseau figure en bonne place. Il convient aussi de noter qu'une réhabilitation de la ligne Auray/Saint Briec s'impose à terme quels que soient les scénarios notamment pour le maintien de l'activité fret existante.

Au vu des différents scénarii proposés, des variantes qui s'y rattachent, et du coût de la minute gagnée, le **CODEPA** :

- **demande à faire étudier une variante** non prévue au dossier, à savoir l'intégration de l'axe Nord/Sud, de Saint Briec à Auray, avec création d'une gare voyageur en centre Bretagne ;
- **priorise d'abord l'aménagement de l'Ouest de la Bretagne** avant l'axe Rennes-Nantes, par un renforcement de l'existant, notamment l'axe Saint-Briec-Auray-Quiberon.

Pour conclure, si ce projet est de nature à améliorer l'accessibilité et la mobilité des Bretons à l'horizon 2030, il **ne dispense pas d'apporter dès à présent** toutes les améliorations utiles et possibles au réseau pour que les services actuels répondent au mieux aux besoins des populations.

