

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage : Réseau Ferré de France, aux questions n°s 85 et 87 posées sur le site Internet du Grand Débat et relatives à la desserte de la gare de Redon par les nouvelles lignes, ainsi qu'à la question orale lors de la réunion publique de Redon du 18 novembre dernier, ne m'ont pas convaincu.

Il ressort en effet de ces réponses que deux scénarios, le bleu et le vert, envisagent des "prolongements" (ou ajouts selon la dernière terminologie) qui évitent la gare de Redon, soit par le nord, soit par le sud.

Ces options, quoiqu'en dise le maître d'ouvrage, seraient redoutables pour la gare de Redon, qui pourrait alors facilement être évitée pour gagner du temps.

Certes, le scénario bleu qui - bien que ne permettant pas plus de connexions qu'aujourd'hui avec la gare de Redon et donc pas de trains supplémentaires en gare de Redon a de façon très surprenante recueilli l'adhésion de la quasi totalité des élus du Pays de Redon - nous est présenté par Réseau Ferré de France comme le plus rapide, le moins coûteux et le moins préjudiciable à l'environnement.

Je ne suis pas d'accord avec une telle vision, que j'estime dénuée de réalisme. Car ce qui serait à l'oeuvre, si ce scénario devait voir le jour, c'est bel et bien le contournement de la gare de Redon.

En effet, le scénario bleu induit fatalement, ne serait-ce que par la montée en puissance de la ligne directe Rennes-Nantes qui constitue l'une de ses caractéristiques, moins de passages de trains en gare de Redon et donc moins d'arrêts.

On nous rétorquera qu'il existe déjà des trains directs Rennes-Nantes, que c'est un état de fait, qu'il vaut mieux retenir le scénario qui mutualise le plus entre Rennes et Nantes et tenir compte par ailleurs du "rapport de forces" institué par les grandes villes de la ligne Sud (Vannes, Lorient, Quimper) qui, elles militent, dans l'optique d'un trajet Paris-Quimper ou Paris-Brest en 3 heures, pour un temps de trajet le plus court possible entre Paris et ces agglomérations, au détriment de gares intermédiaires, telles ... Redon. Mais un tel discours consiste à baisser les bras et à laisser faire.

Le déclassement tant redouté de la gare de Redon ne pourra, à mon sens, que s'amplifier si, en raison de la mise en place de plus en plus fréquente de trains directs Rennes-Nantes, les trains de cet axe qui transitaient habituellement par la gare de Redon n'y passent plus et donc leur connexion ne se fait plus à cet endroit mais dans une gare nouvelle, privant par là-même la gare et la Ville de Redon d'une manne financière non négligeable liée aux descentes et montées des voyageurs en correspondance.

Plus globalement, j'estime qu'il faut réaménager l'existant, qui passe en Gare de Redon, plutôt que de créer des lignes nouvelles comme le prévoient les scénarios bleu et vert.

C'est pourquoi je milite pour le scénario mauve, au plus près des lignes existantes, qui préserve la fonction de plateforme d'échanges et de connexion de la gare de Redon.

En terme de bon sens, le scénario mauve est normalement le moins impactant pour l'environnement puisqu'à la différence des scénarios bleu et vert, il privilégie de simples rectifications de courbes et la création de courtes sections de lignes nouvelles.

Il permet le mieux, à mon avis, de prendre en compte la dimension environnementale qui est très présente en Pays de Redon. En effet, les zones naturelles très sensibles, dont certaines sont classées "Natura 2000", s'imposent à nous, faisant partie du paysage et donc de notre identité, et donc limitent les possibilités de franchissements ferroviaires.

J'ajoute enfin que la réalisation du scénario bleu ne permet pas d'améliorer la sécurité du réseau ferroviaire existant, par la suppression de passages à niveaux en particulier, qu'induit l'amélioration du réseau existant proposé par le scénario mauve.

De même, comment ne pas imaginer que la coexistence de voies ferrées traditionnelles et de lignes nouvelles qui est au coeur des scénarios bleu et vert ne se traduira pas rapidement, faute de moyens

notamment humains suffisants, par l'abandon de l'entretien des voies ferrées les plus anciennes, avec les risques inhérents en matière de sécurité ?

En conclusion, les habitants de Redon et du Pays de Redon sont particulièrement attachés à leur gare et à une desserte ferroviaire de qualité, comme l'a montré leur présence en nombre à la réunion publique du 18 novembre 2014 à laquelle ont assisté environ 400 personnes. Ils ne comprendraient pas que celle-ci fasse l'objet dans le futur, que ce soit à court ou à moyen terme, d'un déclassement, fût-il partiel.

La gare de Redon est et doit rester INCONTOURNABLE, dans tous les sens du terme.