

étude

Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse

rapporteurs

MM. Jean-Philippe DUPONT et Pascal OLIVARD

Région Bretagne

Conseil économique, social et environnemental

Janvier 2012

Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse

Copyright © Région Bretagne –
Conseil économique, social et environnemental de Bretagne
7 rue du Général Guillaudot – CS 26918 - 35069 RENNES Cedex
janvier 2012

Les rapports du CESER peuvent faire l'objet d'une présentation orale publique par les rapporteurs. Les demandes doivent être adressées au Président du Conseil économique, social et environnemental de Bretagne.

Pour mieux connaître le fonctionnement et les activités du CESER, venez visiter le site Internet : http://www.ceser-bretagne.fr

Avant-propos

« Bretagne à Grande Vitesse » est un projet souvent qualifié de vital pour la Bretagne, pour son accessibilité et son développement.

La Commission « Aménagement et développement des Territoires, Environnement » du CESER a donc jugé opportun d'examiner, dans le cadre d'une autosaisine, les conditions de la réussite de la diffusion de ses effets à tous les territoires bretons.

Sous l'efficace présidence d'Evelyne Lucas, la Commission a auditionné de nombreux experts et des représentants de collectivités et analysé les résultats des questionnaires qu'elle a envoyés aux différents acteurs bretons concernés, afin d'identifier des leviers d'optimisation du projet et de proposer quelques pistes d'action.
Au delà de celles-ci nous pouvons d'ores et déjà souligner l'effet d'impulsion qu'ont engendré les auditions dans les territoires en initiant parfois des prises de conscience de la nécessité d'entreprendre une démarche d'anticipation concertée autour du projet BGV.

Nous tenons à remercier tous les membres de la Commission et ses deux invités de la Commission « Développement économique et recherche » du CESER. Leurs remarques et avis différenciés ont apporté la richesse indispensable à cette étude, illustrant une nouvelle fois l'intérêt qu'apporte le CESER comme lieu d'échanges des différentes composantes de la société civile bretonne.

Merci à toutes les personnes qui ont participé à la réalisation de ce rapport.

Merci enfin à Juliette Cristescu sans qui ce rapport ne serait pas.

Aidée en permanence par Stéphanie Vincent et plus ponctuellement par deux stagiaires, elle a été le facteur décisif dans l'aboutissement de cette autosaisine qui est le fruit de la qualité et de la quantité de son travail.

Les rapporteurs, MM. Jean-Philippe DUPONT et Pascal OLIVARD

La Commission Aménagement et développement des territoires, environnement

Deuxième assemblée de la Région Bretagne, le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) dans sa mission consultative émet des avis sur le budget du Conseil régional et sur les grandes politiques de la Région. Par son droit d'autosaisine, ou sur saisine de l'exécutif régional, il élabore, sous forme de rapports, des réflexions et propositions sur des sujets d'intérêt régional. Il est composé d'acteurs du tissu économique, social et environnemental de la Bretagne, représentant tous les courants de la société civile. Ce travail a été réalisé par la Commission « Aménagement et développement des territoires, environnement » du CESER. Ses réflexions sont alimentées par des auditions mensuelles devant la Commission, au CESER ou dans les structures auditionnées ; les membres de la Commission échangent avec les personnes auditionnées puis entre eux afin d'aboutir à un consensus sur les enseignements à tirer et les préconisations à formuler sur un sujet donné. La résultante n'est donc pas un rapport construit sur une méthodologie scientifique du type rapport de recherche, ni un rapport de consultant, mais bien la co-construction d'une réflexion menée par des représentants de la société civile en Bretagne.

Rapporteurs : MM. Jean-Philippe DUPONT et Pascal OLIVARD

1. Membres de la Commission Aménagement et développement des territoires, environnement

- M. Olivier ALLAIN
- M. Paul AUDREN
- M. Eugène BARATTE
- M. Patrice BOUDET
- M. Ange BRIERE
- M. Claude CHAIGNEAU
- M. Jean-Edmond COATRIEUX
- M. Daniel COLLET
- M. Marcel CORMAN
- Mme Bénédicte DESCHAMPS
- M. Jean-Philippe DUPONT
- M. Jean-Luc FOSSE †
- M. Patrick GALLEE
- M. Michel GUERNEVE
- M. Bernard GUILLEMOT
- M. Jean-Paul GUYOMARC'H
- Mme Evelyne HUAUME
- M. Hervé JENOT
- M. Joël JOSSELIN
- Mme Armina KNIBBE
- M. Alain LAPLANCHE
- M. Youenn LE BOULC'H
- M. Alain LE MENN
- M. Marcel LE MOAL
- M. Serge LE QUEAU
- M. Jean-François LE TALLEC
- M. Jean LE VOURCH
- Mme Evelyne LUCAS
- Mme Marie-France MARCHAL
- M. Joseph MENARD
- M. Thierry MERRET
- M. Pascal OLIVARD
- Mme Corinne PERRODO
- Mme Catherine TANVET
- M. Jacques UGUEN

2. Membres de la Commission Développement économique et recherche associés pour ce rapport

- M. Jean HAMON
- M. Alain LE FUR

3. Assistance technique

- M. Olivier COUTAND, conseiller technique
- Mme Juliette CRISTESCU, conseillère technique
- M. Arnaud DELEPIERRE, stagiaire
- Melle Lenka KRAJCOVICOVA, stagiaire
- Mme Stéphanie VINCENT, assistante pour la Commission

Les derniers rapports de la Commission Aménagement et développement des territoires, environnement

- Pour une approche concertée des politiques énergétiques en Bretagne (2009)
- Pour une stratégie foncière régionale adaptée aux enjeux des politiques territoriales en Bretagne (2007)
- La coopération territoriale : un outil de développement pour la Bretagne (2005)

Sommaire

Synthèse **I-XV**

Introduction générale **1**

Première partie
Histoires de trains, passées et présentes **5**

Chapitre 1
Les composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse **11**

1.Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire **16**
2. Le projet d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper **40**
3.Le plan de financement du projet BGV **52**
4.Les projets d'infrastructures optimisant le projet BGV **55**
5.Autres projets ferroviaires concernant la Bretagne **59**

Chapitre 2
Les enseignements des expériences passées **65**

1.Le désenclavement de la Bretagne **69**
2.L'arrivée du TGV en Bretagne **74**
3.L'arrivée du TGV dans d'autres régions françaises **88**
4.Bilan des enseignements tirés des expériences passées **111**

Deuxième partie
Les acteurs bretons et les leviers d'optimisation du projet BGV **119**

Préambule méthodologique **123**
1.La méthode suivie **126**
2.Les acteurs ayant répondu **127**

Chapitre 3
L'intermodalité, premier levier de diffusion de l'effet BGV **136**

1.Les enjeux environnementaux de l'intermodalité **141**
2.Des politiques et actions régionales favorisant le transport ferroviaire **159**
3.L'amélioration de la connectivité entre les villes de Bretagne **168**
4.Le développement de l'intermodalité dans les villes de Bretagne **175**

Chapitre 4
Les leviers de l'aménagement et de l'urbanisme **215**

1.Les enjeux de l'aménagement et de l'urbanisme **219**
2.Les aménagements à l'échelle des quartiers **228**
3.Les aménagements à l'échelle des gares **253**
4.Les outils d'urbanisme axés sur les transports **266**

Chapitre 5
Les acteurs bretons et l'attractivité de leurs territoires **273**

1.L'enjeu de l'accessibilité des territoires bretons **277**
2.Les effets attendus de la grande vitesse ferroviaire sur l'attractivité économique **295**
3.L'attractivité touristique de la Bretagne renforcée par BGV **313**
4.L'image au service de l'attractivité des territoires **331**

Conclusion
Coopérer pour optimiser le projet BGV **341**

Auditions **347**

Annexes **351**

Annexe 1 - BGV : Action n°1 du SRMDT **355**
Annexe 2 - BGV : Objectif 1 du grand projet 1 du CPER 2007-2013 **357**
Annexe 3 - Exemple de questionnaire **359**

Tables **367**

Glossaire **369**

Liste des tableaux et figures **373**

Table des matières **377**

Synthèse

De quoi parle-t-on dans les transports et particulièrement dans les trains ? Du trajet le plus pratique, le plus rapide, le moins cher, le plus confortable, le moins fatigant dans le cadre professionnel, de la formation, ou encore pour profiter des loisirs... Les offres de transports satisfaisant leur mobilité préoccupent les citoyens et les entreprises et ils sont de plus en plus nombreux à choisir le train. Peut-être aussi en raison de son intérêt en termes de faibles émissions de gaz à effet de serre.
La mobilité est également un sujet majeur pour l'Assemblée consultative de la Région Bretagne. Elle s'est régulièrement exprimée sur les questions ferroviaires dans le passé, sur leurs enjeux en termes d'accessibilité pour la Bretagne, mais aussi sur des aspects techniques. Cependant, sa dernière autosaisine sur les transports remonte à 1993. La réflexion devait donc être approfondie sur les effets escomptés pour le territoire, et sur les leviers d'accompagnement possibles pour optimiser les projets ferroviaires.

« Bretagne à Grande Vitesse » (BGV) est le projet ferroviaire le plus important que la Bretagne ait connu depuis l'arrivée du TGV Atlantique en 1989. Le CESER a donc saisi l'opportunité de travailler sur ce projet. Mais il a souhaité en étudier non pas les effets sur les territoires et leurs habitants, mais les leviers permettant d'optimiser ces effets. Il s'agit dans cette autosaisine d'**identifier les leviers mobilisables pour faire de ce projet ambitieux un outil d'aménagement et de développement des territoires en Bretagne**. L'objectif de ce rapport est ainsi de mieux sensibiliser les acteurs bretons à la préparation de ce projet historique, c'est pourquoi des préconisations sont adressées aux collectivités territoriales, aux opérateurs des différents modes de transport, exploitants et transporteurs, aux entreprises, aux acteurs de la formation, de l'enseignement et de la recherche, aux associations d'usagers et aux acteurs du tourisme, pour ne citer que les principaux.

Cette synthèse de l'étude présente les principaux résultats des réflexions du CESER en commençant par exposer rapidement tous les projets qui composent celui de Bretagne à Grande Vitesse (titre 1) ; ensuite, les premiers enseignements à tirer d'expériences d'arrivée du TGV en Bretagne et ailleurs en France (titre 2) permettent de dégager quatre grands leviers ou enjeux : le levier de l'intermodalité (titre 3), le levier de l'urbanisme (titre 4), l'enjeu de l'attractivité économique (titre 5) dont le secteur du tourisme (titre 6) constitue à lui seul un enjeu pour la Bretagne. Les préconisations formulées par le CESER sont reprises à la fin de cette synthèse (titre 7).

1. Un grand projet ferroviaire pour la Bretagne

Bretagne à Grande Vitesse est le nom donné par le Conseil régional à un projet ferroviaire dont l'objectif annoncé est de « ***Mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris*** ». Pour montrer l'importance que revêt l'accessibilité de la pointe bretonne, les autorités régionales parlent de **« Bretagne Ouest à Grande Vitesse » (BOGV)** qui renvoie à l'ensemble des projets complétant celui de LGV pour atteindre l'objectif des 3 heures.
Le projet BGV comprend en effet non seulement la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse (LGV) dans la continuité de la branche Ouest du TGV Atlantique entre Le Mans et Rennes (projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire), **mais aussi** des aménagements de voies et de gares situées à l'Ouest de Rennes (projet d'amélioration des liaisons entre Rennes et Brest et entre Rennes et Quimper). L'ensemble du projet est actuellement estimé à 3,8 milliards d'euros.

Les effets sur l'accessibilité nationale et internationale de ce grand projet seraient renforcés par d'autres projets ferroviaires nationaux, notamment celui d'une nouvelle ligne d'interconnexion des TGV au Sud de Paris.

Pour 2017, les gains de temps ont été estimés à 37 minutes pour relier Paris à Rennes et à 42 minutes pour relier Paris à Brest ou à Quimper, ce qui est encore à ce jour légèrement au dessus de l'objectif des 3 heures.

1.1. Le prolongement de la ligne à grande vitesse existante

Les travaux constituant le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire visent la construction de 214 kilomètres de voie nouvelle entre Connerré (près du Mans) et Cesson-Sévigné (près de Rennes) auxquels a été ajouté par convention un raccordement de 3,6 kilomètres à Sablé-sur-Sarthe. A l'achèvement des travaux, 380 kilomètres de lignes à grande vitesse relieront la Bretagne à Paris.
L'important gain de temps permis par la LGV se répercutera sur l'ensemble des villes reliées à Rennes. Sur le plan financier, c'est la principale composante du projet BGV puisqu'il représente 3,4 milliards d'euros dont plus de 40% à la charge du maître d'ouvrage Réseau Ferré de France (RFF), le reste est financé à part égale entre l'Etat et les collectivités locales. Le projet aura mis plus de 25 ans à être réalisé, avec néanmoins un montage financier rapide par rapport aux autres projets de LGV, autour du Conseil régional qui a su fédérer l'ensemble des co-financeurs.

Un tel projet nécessite de **nombreuses études** réalisées au cours de différentes étapes. En amont des travaux, des études sur l'environnement et le patrimoine archéologique précisent les impacts de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure en vue de les préserver autant que possible et de prévoir des compensations. Ces dernières doivent être évaluées et présentées en comité de suivi de la LGV Bretagne-Pays de la Loire dans un souci de transparence et de responsabilité.
Les différentes études préalables, préliminaires, d'avant projet sommaire puis d'avant-projet détaillé ont fait l'objet d'une concertation qui est montée en puissance sur la durée, après avoir été évaluée comme faible au démarrage de la procédure de déclaration d'utilité publique (2004-2006). Le CESER estime qu'un tel projet mérite une concertation allant au-delà de l'information prévue dans le comité de suivi du projet de LGV.
L'implication de l'ensemble des collectivités locales concernées est exemplaire (en termes de démarche et de rapidité) dans le montage financier multipartenarial. Cependant, le CESER attire l'attention sur le fait que l'augmentation de la participation de RFF aura *in fine* des répercussions sur les péages qu'il demandera aux opérateurs ferroviaires lors de la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Cela aura donc une incidence sur le prix final du billet que devront payer les voyageurs.

Le CESER considère que le projet de LGV dont le gain de temps profitera à l'ensemble de la Bretagne ne sera toutefois pas suffisant pour mettre tous les territoires bretons **à trois heures de Paris** ; les projets complémentaires pour améliorer la connectivité entre les villes de Bretagne sont donc pertinents et essentiels à ses yeux.

1.2. Des projets complémentaires mais aussi prioritaires pour atteindre l'objectif des 3 heures entre Paris et la pointe bretonne

Les minutes supplémentaires gagnées à l'Ouest de Rennes sont indépendantes de la LGV, elles relèvent du **projet d'amélioration des liaisons entre Rennes et Brest d'une part, Rennes et Quimper d'autre part, projet souvent nommé « RBRQ »** par simplification. Ce projet est lui-même composé de l'amélioration des voies visant un relèvement des vitesses par l'effacement des passages à niveaux, le ripage des courbes, etc., mais aussi d'un aménagement spécifique de la gare de Rennes en vue de sa désaturation. Par désaturation, il faut entendre notamment un passage des trains à vitesse supérieure, l'ajout d'une voie et d'un quai supplémentaires. Le dernier élément de cet ensemble de projets consiste en des aménagements de dix gares bretonnes en pôles d'échanges multimodaux (PEM).

1.2.1. Le projet de modernisation des voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper

Bénéficiant du statut de Grand Projet FEDER – Fonds européens de développement régional- (et ayant obtenu à ce titre une contribution à hauteur de 99 millions d'euros de l'Union européenne), le projet RBRQ vise un rééquilibrage Nord-Sud de la Bretagne tout en assurant de meilleures connexions entre l'Est et l'Ouest de la région.

Le projet « Rennes-Brest, Rennes-Quimper » est annoncé comme pouvant permettre de **relier Paris à la pointe bretonne en moins de 3 heures**. Il permettra d'**améliorer la connectivité entre les villes** et donc, potentiellement, leur complémentarité. Il sera nécessaire que le projet RBRQ intègre la création de portions de lignes nouvelles. Le CESER est convaincu que ce projet est une condition nécessaire pour que toute la Bretagne bénéficie de l'amélioration de l'accessibilité dans le respect de l'objectif des trois heures entre Paris et la pointe bretonne ; il doit donc rester prioritaire par rapport à ceux visant à améliorer les infrastructures entre Rennes et Caen, Rennes et Nantes, et Redon et Nantes. L'ensemble de ces projets est important pour l'accessibilité inter-régionale, mais le CESER considère que **l'accessibilité intra-régionale est la priorité**. Le CESER regrette à ce titre que le projet RBRQ ait été inscrit à l'avant-projet consolidé du Schéma National des Infrastructures et des Transports (SNIT) fin janvier 2011 au titre des projets à réaliser après 2020, malgré son insistance en faveur d'une inscription au titre des projets à réaliser avant 2020. Les études exploratoires de la deuxième phase RBRQ doivent mener à l'étape ultérieure du débat public en 2013 dont le CESER attend la tenue avec beaucoup d'intérêt.

Le CESER souhaite que les travaux avancent **au même rythme au Nord et au Sud** du territoire régional et en concomitance avec ceux de désaturation de la gare de Rennes.

1.2.2. Le projet de désaturation de la gare de Rennes

En outre, la **désaturation de la gare de Rennes** doit aboutir dans un calendrier compatible avec celui de la LGV : c'est l'une des conditions nécessaires pour que l'investissement réalisé entre Le Mans (Connerré) et Rennes (Cesson-Sévigné) puisse bénéficier à toute la Bretagne.

1.2.3. Les aménagements de pôles d'échanges multimodaux

Troisième composante du projet d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper, l'aménagement ou la **création de pôles d'échanges multimodaux (PEM)** est la clé de voûte pour la diffusion des effets du projet BGV à l'ensemble de la Bretagne. L'enjeu est en effet qu'ils intègrent à la fois les dimensions intermodale, urbanistique et d'attractivité économique.

1.3. D'autres projets ferroviaires nationaux optimiseraient l'effet de BGV

L'ensemble des projets ferroviaires prévus par le plan ferroviaire breton contribue à l'amélioration de l'accessibilité interne à la Bretagne.
Pour connecter les territoires du Grand Ouest aux autres régions de France et d'Europe, la construction d'un barreau ferroviaire au sud de Paris constitue également un élément indispensable au dispositif de désenclavement ferroviaire de la Bretagne. Il faciliterait les liaisons entre les différentes lignes à grande vitesse françaises. Ce « barreau sud » ne fait pas partie du projet BGV, mais il l'optimise par l'amélioration de l'accessibilité qu'il permet. Le CESER, qui a rédigé un cahier d'acteurs dans le cadre du débat public (mars 2011), appelle à ce que **davantage de collectivités et acteurs reconnaissent l'importance de ce projet et le soutiennent**.

2. Les leviers d'optimisation de la grande vitesse ferroviaire identifiés à travers d'autres expériences

2.1 Des premiers pas du désenclavement de la Bretagne au TGV Atlantique

Le premier outil de désenclavement de la Bretagne fut la route à travers le **Plan routier breton** à la fin des années 1960, puis le fer. Le **Plan ferroviaire breton** permit dans les années 1980 d'améliorer l'accessibilité de plusieurs villes de Bretagne.

Des réflexions au sein des deux assemblées de la Région en amont de l'arrivée du TGV Atlantique ont en partie accompagné les collectivités qui ont souhaité anticiper les effets de l'arrivée du TGV. Au final, peu se sont engagées dans une telle démarche.

Malgré **la rareté des évaluations réalisées en Bretagne sur les effets du TGV** dans les dix années qui ont suivi la mise en service du TGV Atlantique (exceptés les deux bilans prévus par la Loi d'orientation des transports intérieurs), des effets ont été constatés. Parmi ceux-ci, seule l'augmentation des trafics et des emplois créés par le chantier a été précisément mesurée. D'autres effets ont été ressentis sans évaluation précise : amélioration de la qualité du transport, effets sur le dynamisme économique, impacts sur l'environnement.
Or, la région a vécu depuis l'arrivée du TGV une période de croissance démographique et économique supérieure à la moyenne française ; **les effets de la grande vitesse ferroviaire n'ont pas été isolés des autres facteurs de développement** de la Bretagne.

Le CESER demande qu'un **observatoire** soit mis en place rapidement en Bretagne **pour l'ensemble du projet BGV**. Rassemblant les acteurs producteurs de données et de réflexions, un tel observatoire pourrait produire des évaluations sur les dimensions économique, sociale et environnementale et assurer un suivi des projets composant BGV. Le nombre d'emplois réellement créés durant le chantier devra être mesuré, compte tenu du chiffre annoncé en 2006 de 40 000 emplois pour la construction et la maintenance. Plusieurs sujets à différentes échelles devraient être observés : lignes, pôles d'échange, quartiers, villes (directement desservies par le TGV ou non), zones rurales et relations interrégionales.

2.2 Les leviers identifiés grâce à l'exemple du TGV Nord Europe

Pour améliorer la connectivité intra-régionale, la Région Nord-Pas-de-Calais a fait le choix de **permettre que certaines connexions inter-cités puissent se faire le plus rapidement possible en empruntant le matériel roulant (TGV) et l'infrastructure (LGV)** de la grande vitesse ferroviaire. C'est un levier d'optimisation de l'effet TGV qui peut donc être mis en place par une collectivité à condition qu'elle soit autorité organisatrice de transports.

De plus, le TGV Nord Europe aura été le fer de lance d'un aménagement urbain qui se poursuit aujourd'hui : Euralille. Le lien entre l'arrivée du TGV et le développement de ce quartier autour de la gare LilleEurope est évident ; il l'est moins à l'échelle de la métropole lilloise dans son ensemble. Le projet de TGV a été utilisé comme **levier de développement de ce quartier** en impulsant un projet d'aménagement intégrant de **nouveaux modes de transports** et de **nouvelles fonctions métropolitaines (centre d'affaires, services tertiaires, centre commercial).**
Mais Euralille a demandé de nombreux réajustements par rapport au projet initial, notamment concernant le dimensionnement des espaces commerciaux.

2.3 Les leviers identifiés grâce à l'exemple du TGV Est européen

Le levier de l'accompagnement des acteurs locaux, en particulier des entreprises, a été utilisé pour optimiser l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire (ville de Reims). Des collectivités territoriales ont soutenu **la création d'une structure *ad hoc* pour démarcher les entreprises extérieures** au territoire. Cette structure a été pilotée par une Chambre de commerce et d'industrie.

D'autres leviers ont été identifiés comme :
- la **mise en place d'un observatoire deux ans avant l'arrivée du TGV** par le comité de suivi de la LGV ;
- l'opportunité d'implantation d'un haut lieu culturel (ville de Metz) ;
- l'utilisation de **l'image positive du TGV** pour augmenter l'attractivité d'un territoire dans son ensemble ou pour promouvoir (et relancer) un **événement culturel** en particulier ;
- des actions en faveur de la programmation des **centres de congrès.**

2.4 Les grands leviers et enjeux d'optimisation qui se dégagent pour le projet Bretagne à Grande Vitesse

Ainsi, les enseignements tirés de ces exemples aiguillent vers les leviers d'optimisation des effets de la grande vitesse ferroviaire :

- une **anticipation** des collectivités pour organiser le plus en amont possible les connexions entre différents modes de transport ;
- une observation et un suivi approfondis des projets d'infrastructures ;
- le réaménagement des **gares** pour faire face à la nouvelle offre de transport ;
- l'**accompagnement** à l'implantation de nouvelles entreprises et le soutien aux entreprises locales dans les quartiers des gares notamment ;
- une réflexion sur les fluctuations des prix de l'**immobilier** ;
- une réflexion spécifique au secteur du **tourisme**.
- une **communication** autour de l'arrivée d'une LGV ;

Pour le projet Bretagne à Grande Vitesse, nous avons fait le choix d'un regroupement sous la bannière de quatre grands leviers et enjeux d'optimisation. **L'intermodalité** constitue le premier levier à travers l'élaboration d'un plan de transport pour diffuser l'effet du projet Bretagne à Grande Vitesse à tous les territoires et jusqu'aux points les plus éloignés des arrêts du TGV. Une fois la nouvelle offre de transport définie, c'est sur les nœuds des réseaux qu'il faut travailler. Les pôles d'échanges doivent être accessibles aux différents moyens de transport. Ils doivent aussi assurer d'autres fonctions urbaines et être intégrés dans le quartier de la gare, et plus largement être articulés à d'autres quartiers, donc intégrés dans des projets urbains dans leur globalité. Outre cet **enjeu d'urbanisme fort**, les pôles d'échanges cristallisent des enjeux d'**attractivité économique** et d'image participant à l'attractivité au sens large. Enfin, le secteur d'activité que représente le **tourisme** constitue à lui seul un enjeu pour la Bretagne.

3. Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse grâce au levier de l'intermodalité

3.1 La politique régionale des transports

Rappelons les principaux éléments de la politique régionale des transports : elle vise à inscrire la Bretagne dans les échanges internationaux via les réseaux de transports nationaux et européens multimodaux, notamment grâce au TGV **en rapprochant la région des pôles européens**. Elle cherche aussi à favoriser la mise en place d'un maillage infra-régional des transports qui consoliderait le réseau de villes et garantirait l'accès de tous aux transports collectifs. Le Conseil régional, en tant qu'autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, dispose d'un levier d'action important à travers les TER.

Développer la multimodalité (l'existence des modes aérien, portuaire, routier et ferroviaire) et **favoriser l'intermodalité** (le passage d'un mode de transport à un autre au cours du même trajet) sont les principaux objectifs de cette politique. Elle est concrétisée par un budget qui représente le quart du budget régional et est déclinée sur le terrain, avec les autres autorités organisatrices de transports, par des programmes d'intervention qui favorisent le mode ferroviaire en s'appuyant sur la mise en œuvre du Schéma Régional Multimodal des Déplacements et des Transports (SRMDT).

3.2. Construire des mobilités durables

3.2.1. Favoriser le mode de transport le moins polluant

Les attentes vis-à-vis du transport ferroviaire sont fortes en matière de **maîtrise énergétique et d'amélioration de la qualité de l'air** : des évaluations mettent en avant les quantités de gaz à effet de serre et notamment de CO_2 que l'on va éviter de rejeter dans l'atmosphère grâce au recours massif à ce mode de transport, tant en termes de transports de voyageurs que de marchandises.
L'intermodalité favorisant les modes de transports les moins polluants est un enjeu unanimement intégré par les acteurs, qu'ils soient décideurs ou aménageurs. On en fait le constat au niveau international à travers les Conférences de lutte contre le changement climatique, la politique européenne des transports et le Réseau TransEuropéen de Transports (RTE-T) comme au niveau national avec les lois Grenelle, la politique des transports et le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Au niveau local, des projets cherchent à rendre plus attractifs les transports en commun afin de **favoriser le report modal depuis la voiture particulière.** Le développement de tramways, de tram-trains et de transports utilisant des énergies décarbonnées est à ce titre essentiel à organiser.

3.2.2. Co-construire un schéma régional intermodal des transports

Dans la perspective de la mise en service d'une ligne à grande vitesse, plusieurs collectivités ont saisi l'opportunité d'élaborer des plans de transport cohérents et nécessairement intermodaux pour une meilleure diffusion de l'effet de la grande vitesse ferroviaire. Mais ces initiatives sont éparses, elles ne couvrent donc pas l'ensemble du territoire régional.

En termes de gouvernance, une **coordination plus structurée entre les différentes autorités organisatrices de transports** (AOT) aurait comme bénéfice de garantir la cohérence entre les différents documents de planification. Les plans de déplacements urbains et schémas des déplacements élaborés aux échelles locales d'une part, et les documents de planifications élaborés aux échelles départementale et régionale d'autre part, pourraient gagner en cohérence.
Le CESER propose que la Région, en tant qu'autorité organisatrice de transports, intègre dans l'élaboration d'un **Schéma Régional Intermodal des Transports (SRIT)**, en concertation avec les autres AOT, la totalité de la chaîne de déplacements, selon une logique d'emboîtement d'échelles, en **optimisant les connexions intermodales**.
L'élaboration de ce schéma régional intermodal des transports, à l'instar de ce qui avait été fait dans le schéma régional multimodal des déplacements et des transports, doit aussi permettre de **poursuivre le développement du fret ferroviaire**.

3.3 Le levier de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Les pôles d'échanges multimodaux doivent **favoriser l'intermodalité** en améliorant la connectivité entre les différents moyens de transports (TGV, TER, transports collectifs, modes doux et voitures). Les exemples d'aménagements de PEM nous montrent que le développement de l'intermodalité nécessite les actions suivantes :

- en ce qui concerne **l'accès en transports collectifs** : développer et optimiser l'organisation en allant plus loin dans les fréquences, les tarifs et l'optimisation des connexions (temps et ruptures de charges) ;

- en ce qui concerne **l'accès individuel par la route :**
  - recalibrer et/ou déplacer les parkings aux abords de la gare ou construire des **parcs relais en périphérie urbaine ;**
  - mettre en place des **déposes minutes plus pratiques**, des **locations de voitures** plus aisées, des aménagements en faveur des taxis.

- en ce qui concerne **l'accès en vélo** : sécurisation des pistes cyclables, implantation d'arceaux, voire de locaux fermés ;
- en ce qui concerne **l'accès piéton** : amélioration des cheminements (cadre, lisibilité, sécurité, confort, notamment en favorisant l'accès aux personnes à mobilité réduite) ;

- en ce qui concerne la **capacité ferroviaire** :
  - redimensionner les gares (bâtiments et circulation) pour répondre aux augmentations de trafic, construction de quais supplémentaires ;
  - **anticiper les réserves foncières** en conséquence.

De façon transversale, une **billettique commune et une intégration tarifaire** à l'échelle régionale ainsi qu'une meilleure **information multimodale en temps réel** des voyageurs permettraient d'optimiser les connexions.

Dans les gares, le CESER préconise de rassembler le plus tôt possible, les acteurs à commencer par les AOT et **d'accorder une large part à la concertation** pour garantir une prise en compte des besoins de chacun et aboutir à une **meilleure appropriation du projet.**

En effet, **les synergies entre acteurs régionaux, départementaux et locaux sont à organiser rapidement** pour mettre en place une intermodalité effective dans les gares au moment de l'arrivée de la LGV.

Suite au levier de l'intermodalité, le second est celui de l'urbanisme : une fois l'offre de transport définie et organisée, notamment au niveau des pôles d'échanges, ceux-ci doivent articuler cette fonction transport aux autres fonctions urbaines pour réussir leur insertion dans le tissu existant.

4. Optimiser le projet BGV grâce au levier de l'urbanisme

4.1 La cohésion territoriale au cœur du projet BGV

L'aménagement des territoires et l'urbanisme sont sensibles à l'arrivée de la grande vitesse tant à l'échelle de la France où le TGV participe d'une certaine **métropolisation du territoire** qu'à l'échelle régionale où il peut **aussi augmenter les disparités entre les villes** desservies et celles qui ne le sont pas. A une échelle plus locale, pour se connecter au TGV, il faut des réseaux de transports au service des habitants des villes

desservies, mais aussi de ceux qui sont plus éloignés et jusqu'aux limites de la zone de chalandise de la gare TGV.
Enfin, à l'échelle la plus fine, les choix d'urbanisme doivent garantir ne pas perdre en temps d'approche à la gare et jusqu'à sa place dans le train, le temps qui sera ensuite gagné grâce à la grande vitesse ferroviaire.

Avec une ligne à grande vitesse et des arrêts TGV dont la fréquence est différente en fonction essentiellement de la taille de la ville et de la situation géographique de la gare, il faut veiller à ne pas produire de disparités territoriales, notamment en termes d'attractivité : **tous les territoires de Bretagne doivent être reliés au mieux à ce réseau ferroviaire** ouvrant sur le reste de la France et de l'Europe. L'une des préoccupations du CESER est d'utiliser les leviers afin que les autres collectivités de Bretagne bénéficient autant des atouts de la grande vitesse ferroviaire que Rennes. C'est la raison pour laquelle le CESER insiste sur **l'importance des aménagements sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.**

4.2 Les enjeux fonciers des projets urbains liés à de nouvelles infrastructures

Les études foncières préalables à la construction d'infrastructures pourraient **mettre l'accent sur la limitation de la consommation d'espace** avant de se concentrer sur les compensations à mettre en place en réponse à l'artificialisation des territoires. Les pressions foncières engendrées par les aménagements décidés à l'échelle des gares et de leurs quartiers ne doivent pas mettre en péril les projets urbains. Aussi, le CESER préconise-t-il que la **constitution de réserves foncières** dans ces zones fasse partie des priorités des collectivités. Elles peuvent saisir l'établissement public foncier régional (Foncier de Bretagne) qui est un outil au service des collectivités pour leur garantir un portage de leurs projets fonciers. Les réflexions foncières doivent s'inscrire en cohérence avec les outils de concertation existants.

4.3 La dimension urbanistique des pôles d'échanges

Les quartiers de gares cristallisent des enjeux d'intermodalité, de qualité du cadre de vie en lien avec les services disponibles, mais aussi en lien avec la mixité sociale, les aménagements d'espaces publics. **L'ensemble des fonctions urbaines** doit être intégré dans les projets où la réflexion est centrée sur le fonctionnement d'un **nouveau quartier autour de la gare**. Ces réflexions doivent avoir lieu en présence des acteurs concernés, tant les urbanistes que les représentants des entreprises, les comités de quartier, les associations d'usagers des transports, etc.
L'objectif des projets d'urbanisme est souvent de **faire de la gare un lieu de destination en plus d'un lieu de passage.** A l'échelle du quartier de la gare, cela se traduira par la **transformation d'une coupure urbaine en couture urbaine.** L'urbanisme met l'accent sur les autres fonctions des quartiers et son articulation avec les quartiers limitrophes et/ou présentant des équipements dont on souhaite augmenter l'accessibilité. En effet, malgré la fonction première de la gare qui reste de faciliter les échanges entre les différentes catégories de voyageurs, la réflexion doit néanmoins être ouverte concernant d'autres services répondant également aux besoins des résidents (commerces, services publics, culture, loisirs, etc.) et des entreprises.

C'est bien dans cette articulation avec ces autres fonctions urbaines que les projets d'aménagement de pôles d'échanges sont **des leviers d'optimisation** de l'effet du projet BGV.

La dimension urbanistique d'un projet de **zone d'aménagement concerté** (ZAC) montre la multitude d'éléments à prendre en compte pour réussir un tel projet et notamment les besoins des différents acteurs utilisant ou vivant dans le quartier de la gare.
L'aménagement des pôles d'échanges peut alimenter des projets urbains qui redimensionnent toute l'accessibilité aux quartiers par rapport à la nouvelle offre de transport. **La mixité doit y être favorisée à plusieurs niveaux** : dans les fonctions urbaines du quartier de la gare et des quartiers environnants (logements, pôle multi-services, tertiaires, équipements éducatifs et culturels, espaces publics et stationnement) et au sein des immeubles ou îlots en ce qui concerne le logement.

La construction d'une LGV et la modification de l'offre de transport qu'elle induit doivent être considérées comme des opportunités de réaménagement de quartiers au-delà de celui de la gare.
Le CESER préconise en conséquence que **les collectivités anticipent les projets d'aménagement des quartiers** non seulement avec les urbanistes mais aussi en associant l'ensemble des acteurs concernés : voyageurs, habitants, entreprises, commerces, Chambres consulaires, agences de développement et acteurs du tourisme.

A 5 ans de la mise en service de la LGV, **il est impératif que la concertation entre l'ensemble des acteurs s'engage au plus vite sur les enjeux de l'urbanisme qui accompagnent le projet BGV**.

4.4. Les outils d'urbanisme au service des projets d'aménagement de gares et de leurs quartiers

Le projet urbain doit être réfléchi en amont de celui de la gare afin de l'intégrer plus facilement et d'optimiser son insertion dans le tissu urbain existant. La **conception partagée des équipements** entre l'aménagement de la gare et le projet urbain global paraît à ce titre opportune.

Le CESER préconise le recours aux outils d'urbanisme les plus adaptés à l'aménagement des quartiers de gare tels que les ZAC**.** L'ouverture à l'expérimentation doit néanmoins être favorisée, à travers les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) spécifiques aux zones des gares au sein des plans locaux d'urbanisme par exemple. En outre, l'innovante **conception de la ville à partir de l'organisation des transports ferroviaires et des gares** mérite d'être étendue dans nos territoires. **Provoquer les échanges** sur la relation entre transports et urbanisme dans les projets d'aménagement peut aussi constituer un levier d'optimisation du projet BGV.

Si l'intermodalité et l'urbanisme sont les deux premiers leviers d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse, l'attractivité économique constitue davantage un enjeu : elle sera augmentée, justement si le projet BGV est optimisé.

5. L'enjeu de l'attractivité économique pour optimiser le projet BGV

5.1 Les effets de la grande vitesse ferroviaire sur les mobilités et l'attractivité économique

5.1.1. Une accessibilité améliorée qui fait évoluer les mobilités

L'accessibilité est une condition de l'attractivité, tant dans ses dimensions physique que sociale. Un prix du billet de train trop élevé amoindrirait les efforts réalisés en termes d'accessibilité physique.
En proposant une nouvelle offre de déplacement, **la grande vitesse ferroviaire renforce et dynamise la mobilité des individus**, tant pour les voyages professionnels que de loisirs.

L'évolution des comportements de mobilité peut se manifester par un **report modal** de l'avion et de la voiture vers le train. Quelques conditions sont souvent mises en avant par les voyageurs : que le temps de parcours soit inférieur à trois heures (ce qui est aussi l'objectif annoncé par le projet BGV pour relier Paris à la pointe bretonne) ou que le trajet domicile-travail prenne moins d'une heure ; que la distance à parcourir soit de quelques centaines de kilomètres et enfin, que le trajet comporte un maximum de trois correspondances.

Les principaux avantages du train par rapport aux autres moyens de transport sont le confort et la possibilité d'y travailler. Il faut néanmoins **garantir la continuité numérique dans le train** afin que chaque voyageur puisse, s'il le souhaite, rester connecté avec l'extérieur.
La Région, en tant que chef de file, pourrait ainsi faire en sorte, avec les parties prenantes, que les voyageurs bénéficient d'un accès Internet continu durant leurs trajets, en lien avec un autre grand projet en plein développement : Bretagne à très haut débit (BTHD).

5.1.2. Les effets potentiels du projet Bretagne à Grande Vitesse sur l'attractivité économique

L'ensemble des acteurs interrogés en Bretagne s'attend à un effet bénéfique de la grande vitesse ferroviaire sur l'attractivité des territoires.
Les **effets sur l'immobilier** ne sont pas neutres ; ils doivent être évalués le plus précisément possible. Un dimensionnement réfléchi de la nouvelle offre immobilière en amont, avec l'ensemble des utilisateurs des futurs locaux, doit permettre de garantir une occupation optimale des nouveaux bâtiments à des prix raisonnables.

Le projet BGV pourrait **favoriser l'économie résidentielle** qui est déjà considérée comme importante en Bretagne et faisant partie de son attractivité. Cependant, le nombre de résidences secondaires ne doit pas empêcher les habitants de trouver un logement proche de leurs lieux de travail.

L'accessibilité augmentée permettra aussi un **meilleur accès aux formations continues**. Un des leviers d'optimisation du projet BGV est de diversifier cette offre de formation continue dans les villes rendues plus accessibles.

Pour attirer et maintenir durablement les enseignants-chercheurs, le CESER préconise **une politique d'accompagnement de la part des collectivités** comme par exemple une participation financière au déménagement, une aide à l'emploi pour les conjoints, une facilitation des démarches administratives pour la famille, etc.

5.2 Mobiliser les entreprises

5.2.1. Des entreprises locales investies dans le projet BGV

La grande vitesse ferroviaire peut jouer un rôle de levier économique en faveur de l'ancrage local des entreprises qui peuvent élargir géographiquement leur clientèle et trouver davantage de services associés aux gares. Pour optimiser les effets du projet BGV, **les entreprises bretonnes doivent s'impliquer dans les différents projets d'aménagement**, et en particulier dans les réflexions sur les Pôles d'échanges multimodaux afin d'exprimer leurs besoins en termes de services.

5.2.2. Attirer des activités économiques en Bretagne

Le développement de la grande vitesse ferroviaire est aussi une opportunité pour attirer des entreprises extérieures vers la Bretagne. **Une mobilisation proactive** est préconisée pour démarcher les grands groupes et les grandes entreprises publiques afin qu'ils localisent en Bretagne une partie de leurs activités. Ces démarches, qu'il est nécessaire de coordonner, pourraient être menées par les collectivités, les agences de développement, les Chambres consulaires et les chefs d'entreprises.

Pour que les localisations soient effectives au moment de la mise en service de la LGV, les entreprises que l'on cherche à attirer en Bretagne doivent être démarchées sans délai.

5.3 Communiquer pour optimiser le projet BGV

5.3.1. Utiliser l'image d'une région plus attractive grâce à la grande vitesse ferroviaire

Les gares en tant que « porte d'entrée » des villes bénéficient de l'image positive véhiculée par le TGV. Les « villes TGV » également et leurs espaces environnants, jusqu'à leur région peuvent gagner en « attractivité imaginée ».
Enfin, pour augmenter encore l'attractivité économique, les pôles d'échanges ayant un effet d'image sur les voyageurs, doivent se constituer en **vitrines des spécificités et atouts** économiques et touristiques locaux valorisant leurs territoires (savoir-faire,

aménités du patrimoine naturel et culturel, spécialités gastronomiques, événements ponctuels).
Les acteurs du tourisme doivent donc être associés dès les premières réflexions sur les projets de pôles d'échanges multimodaux pour que ces éléments puissent y être intégrés.

5.3.2. Elaborer un « plan de communication BGV »

En Bretagne, la grande vitesse étant déjà présente depuis plus de 20 ans, c'est surtout sur les gains de temps qu'il faut communiquer. Un **plan de communication avec une charte graphique et un visuel BGV** utilisés par les partenaires du projet permettrait une information et une promotion du projet qui pourrait faciliter son appropriation.

De nombreux acteurs mettent en œuvre de plus en plus de démarches de marketing territorial, à travers des marques de territoire notamment : elles pourraient **intégrer davantage l'accessibilité améliorée de leurs territoires**. Ces démarches doivent **reprendre à leur compte l'image de la région Bretagne qui gagne en attractivité** grâce au projet BGV.

6. Coordonner les acteurs du tourisme

Le projet BGV participe à la reconquête de la qualité environnementale de la région et constitue un pas de plus **vers un tourisme durable**.

Les chiffres communiqués en 2010 placent la Bretagne au 4ème rang national et 15ème européen pour son tourisme (en nombre de nuitées). C'est une activité très saisonnière et dont plus de la moitié des nuitées relève du domaine privé.
Les acteurs sont très nombreux : des offices de tourismes locaux à des fédérations régionales, en passant par des regroupements à l'échelle des Pays et des départements. **Ils manquent de coordination**. Si les produits touristiques semblent s'essouffler dans certains secteurs, le projet BGV peut être l'occasion de repenser et redynamiser cette offre touristique.
Les campagnes de communication sur les produits en lien avec le projet BGV devraient avoir lieu quelques mois avant la mise en service de la LGV.
Un des enjeux du projet BGV est de parvenir à **allonger la saison touristique** au moyen :
- de l'augmentation des courts séjours, notamment en bords de saison (qu'il s'agisse de séjours urbains ou de pleine nature) ;
- de l'allongement de la durée d'ouverture des établissements d'hébergement ;
- d'efforts sur la tarification ;
- de nouveaux produits (grand excursionnisme et **tourisme d'affaire** par exemple).

Parallèlement, l'engouement suscité par le tourisme d'affaire ne doit pas laisser de côté la nécessité de répartir raisonnablement les centres de congrès en Bretagne.

Le projet BGV doit aussi permettre de renforcer l'attractivité des sites déjà dynamiques et développer de nouveaux sites pour **une meilleure répartition spatiale des activités touristiques.** Ce projet important pour le tourisme est un **levier de diversification des publics** (provenance géographique, mixité sociale, rajeunissement).

Il peut aussi permettre de diversifier les produits touristiques si les acteurs du tourisme en imaginent de nouveaux, en lien direct avec le projet BGV.

Le développement de l'intermodalité bénéficiant aux voyageurs, donc aux touristes, il s'agit aussi de développer la complémentarité entre les aéroports régionaux, le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport maritime de passagers pour l'arrivée des touristes en Bretagne. Le relais avec les transports collectifs ou des solutions individuelles non polluantes est crucial pour atteindre le lieu de destination final et assurer les déplacements durant le séjour en Bretagne.
Afin d'éviter la dispersion des moyens (complémentarité des offres, mutualisation de certains services, etc.), **une gouvernance renouvelée du tourisme s'impose**. **Le Comité régional du tourisme pourrait alors assurer la coordination des multiples acteurs du tourisme**. En tant qu'outil au service de tous les territoires, et ayant une vision d'ensemble des différents services et prestations touristiques qui existent en Bretagne, il pourrait notamment :
- réaliser des diagnostics partagés avec l'ensemble des acteurs du tourisme ;
- faire un bilan des cohérences entre les offres de chacun et entre collectivités en particulier ;
- coordonner les différentes campagnes de communication sur les produits touristiques.

7. Coopérer pour optimiser le projet BGV

Pour permettre un développement plus dynamique et cohérent des territoires, et pour que tous bénéficient des effets positifs du projet BGV, il est nécessaire d'engager des démarches d'anticipation et d'accompagnement. Nous parlons bien ici de l'ensemble du projet BGV et pas uniquement de sa composante LGV. La conclusion de la contribution du CESER est qu'il faut **coopérer pour anticiper et accompagner au mieux le projet Bretagne à Grande Vitesse**.
Le CESER a la conviction que plusieurs leviers sont mobilisables pour que le projet BGV augmente la cohésion territoriale régionale. Une multitude d'actions et d'aménagements doivent être réalisés pour ne pas perdre le temps gagné par la grande vitesse ferroviaire, mais ils ne peuvent être ici repris en détail. Les principales préconisations sont rassemblées dans un encadré selon les quatre leviers et enjeux identifiés pour optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse.

I- Soutenir le calendrier des projets

1 Pour diffuser l'effet du prolongement de la LGV à l'ensemble de la Bretagne dès 2017, respecter le calendrier des différents projets d'infrastructures :
- LGV entre Le Mans et Rennes
- modernisation des voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper (RBRQ)
- désaturation de la gare de Rennes

2 Accélérer le calendrier des aménagements des pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour qu'ils soient prêts au moment de la mise en service de la LGV

3 Prioriser les projets intra-régionaux (RBRQ) par rapport aux projets inter-régionaux

4 Mobiliser les collectivités et d'autres acteurs pour soutenir le projet de « barreau Sud »

II- Observer et évaluer

5 Conduire une démarche d'observation, d'évaluation et de suivi de l'ensemble du projet BGV dans ses dimensions économique, sociale et environnementale

6 Mettre en place un espace d'échange entre les différents projets de PEM bretons et français pour mutualiser et partager les bonnes pratiques

III- L'intermodalité : premier levier pour diffuser l'effet BGV à tous les territoires bretons

7 Anticiper sur la prise en compte des besoins des différents acteurs en matière de transports

8 Rassembler les autorités organisatrices de transports autour de la co-construction d'un schéma régional intermodal des transports

9 Assurer l'excellence de la complémentarité des réseaux TGV et TER pour optimiser les connections inter-cités

10 Favoriser l'accessibilité aux pôles d'échanges depuis tous les territoires par les différents modes de transports en privilégiant les transports en commun et les modes doux

11 Généraliser une billettique commune avec une intégration tarifaire à l'échelle régionale

12 Développer l'information multimodale en temps réel au service des voyageurs

IV- Actionner le levier de l'urbanisme

13 Elaborer les projets urbains dans la concertation afin que les besoins spécifiques de l'ensemble des acteurs soient pris en compte

14 Assurer l'insertion de la gare pour transformer les coupures urbaines en traits d'union

15 Mobiliser les outils d'urbanisme tels que les zones d'aménagement concerté pour mieux maîtriser le foncier et favoriser la mixité fonctionnelle et sociale

16 Favoriser les expérimentations qui font des infrastructures ferroviaires de véritables leviers structurants de développement urbain

V- Augmenter l'attractivité économique de la Bretagne

17 Démarcher les entreprises extérieures afin qu'elles localisent une partie de leurs activités en Bretagne

18 Attirer et fixer des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche en Bretagne

19 Lier les grands projets BGV et Bretagne Très Haut Débit (BTHD) pour garantir aux voyageurs une continuité numérique sur l'ensemble des trajets

20 Veiller à ce que les péages d'infrastructure qui se répercutent sur les tarifs, n'augmentent pas au point de perdre le bénéfice des efforts réalisés en termes d'accessibilité physique

21 Véhiculer l'image positive de l'amélioration de l'accessibilité régionale dans les démarches de marketing territorial

22 Communiquer auprès des entreprises « dès le premier coup de pioche »

VI- Augmenter l'attractivité touristique de la Bretagne

23 Coordonner les acteurs du tourisme afin de proposer des produits touristiques complémentaires et des campagnes de communication en partie mutualisées

24 Inscrire les démarches touristiques liées au projet BGV dans le schéma régional du tourisme au moment de sa réactualisation

25 Commencer les campagnes touristiques quelques mois avant la mise en service de la LGV

Introduction générale

La Commission « Aménagement et développement des territoires, environnement » du CESER a souhaité mener une réflexion sur le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) sans se restreindre à sa dimension d'infrastructures de transport. Tout en précisant les composantes du projet dont les infrastructures occupent une place majeure, l'objectif n'est pas tant d'en prévoir les effets sur les territoires, mais bien d'identifier les différents leviers qui permettront de l'optimiser.

Il s'agit d'un projet complexe qui engage de nombreux acteurs, y compris sur le plan financier, qui touche aussi de nombreux secteurs économiques et dont les effets seront ressentis à plusieurs échelles de territoires : du réseau de transport européen jusqu'aux quais des gares desservies. C'est encore un projet qui fait cohabiter diverses notions qui doivent être explicitées aux citoyens, aux contribuables et aux usagers ou non des transports ferroviaires. La notion de Train à Grande Vitesse (TGV) est maintenant bien connue ; celles de Grande Vitesse Ferroviaire (GVF), Ligne à Grande Vitesse (LGV), lignes d'interconnexion, multimodalité, intermodalité, pôles d'échanges multimodaux, etc. gagnent à être précisées.

Pour commencer…

GVF : Au niveau européen, on parle de **Grande Vitesse Ferroviaire** lorsqu'un train dépasse les 200 km/h sur des lignes classiques réaménagées et 250 km/h sur de nouvelles lignes spécialement conçues pour la grande vitesse (LGV). En France, les TGV roulent entre 200 (lignes classiques) et 320 km/h, le plus souvent à 300 km/h (LGV).

LGV : les Lignes à Grande Vitesse ont des caractéristiques physiques et techniques (rayon de courbe important, faible pente, électrification, etc.) qui font qu'elles sont réservées aux TGV.

Offre de transport : ensemble comprenant les coûts, les temps de parcours et les fréquences.

Sillon : période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré, il ne s'agit donc pas d'une voie en elle-même mais du moment auquel une voie est occupée par le passage d'un train.

Desserte : lieux des arrêts le long d'une ligne, donc les villes dans lesquelles le train s'arrête en gare lorsqu'elles ont une gare centrale et les gares ex-urbanisées, à l'extérieur des villes.

Fréquence : nombre de trains par unité de temps, par exemple : 20 allers-retours dans la journée pour Paris-Rennes.

Lignes d'interconnexion : liaison ferroviaire entre deux types de réseaux différents évitant les ruptures de charge (ex : TGV et voie classique pour TER).

Lignes d'intersecteur : liaisons ferroviaires directes entre villes de province.

Shunt : portion de ligne nouvelle qui raccourcit nettement une ligne pour en améliorer les temps de parcours.

Pendant la réalisation de cette étude, le sujet ferroviaire et plus précisément les LGV ont souvent été au cœur de l'actualité nationale à travers de nombreux projets de LGV en France dont le plan de financement peinait à aboutir. Néanmoins, le CESER a souhaité s'affranchir des différents bruits de fond et a toujours considéré la construction programmée de la LGV dans la continuité du TGV Atlantique comme un acquis, de même que les améliorations prévues sur les liaisons entre Brest et Rennes et entre Quimper et Rennes. D'autres projets d'infrastructures ferroviaires ont un lien plus ou moins fort avec le projet Bretagne à Grande Vitesse, ils sont donc abordés dans ce rapport en termes de potentiel d'amélioration de l'accessibilité aux territoires de Bretagne sans pour autant être au centre des réflexions du CESER : interconnexion sud des TGV en Île-de-France, liaison Caen-Rennes et Nantes-Rennes.
Au moment où est publié ce rapport se tiennent les assises nationales du ferroviaire ; les conclusions n'en sont pas encore connues mais la démarche montre l'intérêt que suscitent ce mode de transport et ses enjeux pour le développement du pays.

Dans la continuité des réflexions sur le changement climatique du Sommet de la Terre à Rio en 1992, des nombreuses Conférences des Nations Unies comme celle de Kyoto en 1997 dont le Protocole a fait date, la dernière Conférence marquante est celle de Copenhague qui s'est déroulée en décembre 2009. Son principal résultat est l'engagement pris par les pays ayant ratifié la Convention cadre des Nations Unies sur le changement climatique en 1992 de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre de moitié d'ici 2050, par rapport au niveau de 1990.
Dans le même sens, le Conseil économique et social des Nations Unies promeut le développement des transports écologiquement viables et à faibles émissions de carbone. Il œuvre pour faire connaître les initiatives, réalisations et bonnes pratiques innovantes s'agissant d'améliorer les réseaux de transport en commun, d'accroître le rendement énergétique et de rendre les transports de marchandises plus respectueux de l'environnement. Il favorise aussi la coopération internationale au service du renforcement des capacités, et notamment la diffusion sur une plus grande échelle de différentes mesures en faveur des transports écologiquement viables aux niveaux local et national.
A l'échelle de l'Europe, l'Union européenne favorise le développement des transports comme élément « structurant » du développement des territoires. En effet, les quatre libertés fondamentales sur lesquelles repose le marché unique sont la liberté de mouvement des marchandises, des services, des personnes et des capitaux ; ces mouvements nécessitent des transports.
Pour développer le transport ferroviaire qu'elle estime trop faible (6 % des parts de marché pour le transport de passagers et 8 % pour les marchandises), l'Union co-finance la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Le projet Bretagne à Grande Vitesse s'inscrit dans un contexte national où la faveur à l'endroit du transport ferroviaire a crû depuis les années 1980 et participe aujourd'hui à mettre en pratique les principes du développement

durable. Au tout début des années 1980, le système ferroviaire français a en effet connu deux événements majeurs bien distincts l'un de l'autre et qu'il n'est pourtant pas inutile de rapprocher : inauguration de la première liaison TGV entre Lyon et Paris fin 1981 et vote de la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs) fin 1982. Le droit au transport inscrit dans la LOTI et le rôle des collectivités territoriales dans sa mise en œuvre ont entraîné un intérêt croissant des Régions envers le transport ferroviaire régional de voyageurs, dont elles assurent la pleine responsabilité depuis janvier 2002.

Pour la Bretagne, située à la pointe occidentale du continent et donc marquée par la périphéricité, la grande vitesse est rapidement devenue un enjeu et une nécessité.

Le premier chapitre de cette étude s'attache à présenter ce qu'il faut entendre par « Bretagne à Grande Vitesse » dont l'objectif annoncé est de porter Brest et Quimper à trois heures de Paris, à savoir en quelques mots :
- la construction de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire (LGV BPL) entre Le Mans et Rennes ;
- l'ensemble des améliorations à apporter sur les lignes ferroviaires classiques entre Rennes et Brest et entre Rennes et Quimper (RBRQ), ce qui ne concerne donc pas uniquement la pointe bretonne ;
- le projet de désaturation de la gare de Rennes pour que certains trains puissent y passer plus rapidement ;
- les projets d'aménagement prévus dans 10 gares de Bretagne : les pôles d'échanges multimodaux (PEM).

L'appellation « Bretagne Ouest à Grande Vitesse » est une autre façon de désigner tout ce qui complète le projet de LGV dans BGV.

Le deuxième chapitre fait un petit retour historique en décrivant l'arrivée du TGV en Bretagne en 1989 (soit la branche Ouest du TGV Atlantique) et dans d'autres régions qui ont connu la construction de LGV : TGV Nord Europe en 1993 et TGV Est européen en 2007. Cette mise en perspective apportent des enseignements sur des effets constatés de la grande vitesse ferroviaire et permettent d'identifier une première série de leviers.

Précisons que nous faisons la différence entre les termes « effet » et « impact » ; le premier indiquant simplement « ce qui produit quelque chose », donc de façon plutôt neutre ; le second ayant deux sens possibles, ce qui peut introduire un biais, voire un jugement de valeur. En effet, si « l'impact » peut avoir le même sens que « l'effet » (une cause qui produit un effet), il peut également signifier « le choc d'une chose sur une autre », ce dernier pouvant être violent, l'impact renferme une connotation négative.

Afin de percevoir réellement les attentes et les anticipations de certains acteurs bretons vis-à-vis du projet Bretagne à Grande Vitesse, le CESER s'est appuyé sur trois sources principales, outre le travail de recherche bibliographique sur le sujet:
- il a élaboré des questionnaires sur les effets souhaités et attendus du projet Bretagne à Grande Vitesse à destination de cinq catégories d'acteurs bretons : les collectivités territoriales, les entreprises, les acteurs du tourisme, les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche et les associations d'usagers et de consommateurs ;

- il a auditionné, le plus souvent sur leurs territoires, différents acteurs locaux ;
- il bénéficie aussi des résultats d'un travail d'investigation particulier mené en parallèle, à la demande du Conseil régional de Bretagne, par les principales agences d'urbanisme et de développement de la région sur l'impact pressenti du projet Bretagne à Grande Vitesse sur les territoires bretons[1].

La connaissance des composantes du projet et les enseignements des expériences passées nous ont amenés à organiser les éléments de notre réflexion selon quatre principaux leviers et enjeux à considérer pour optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse : l'intermodalité, l'urbanisme et l'attractivité économique dont le tourisme est un enjeu fort pour la Bretagne. Ils font l'objet des trois chapitres suivants.

La deuxième partie est donc consacrée à l'analyse des leviers et enjeux identifiés dans la première partie. L'ordre des leviers reflète la priorité des pistes d'actions proposées pour optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse.
Aussi, cette deuxième partie débute-t-elle par le levier de l'intermodalité des transports (chapitre 3) car les collectivités doivent commencer par élaborer leurs offres de transports en réponses aux besoins en termes de déplacements (tracé des lignes, dessertes, fréquences, etc.) pour diffuser dans leurs territoires les gains de temps permis par le projet Bretagne à Grande Vitesse.
Le chapitre suivant traite du levier de l'urbanisme, et plus largement d'aménagement des territoires, à travers les opérations dans les gares et leurs quartiers (chapitre 4). En effet, ces nœuds du réseau de transports doivent être dimensionnés en cohérence avec l'augmentation de flux prévue et les services attendus. De nombreux éléments sont à intégrer dans les projets, dans un calendrier compatible avec la mise en service de la LGV.
Le dernier chapitre aborde l'enjeu que constitue l'attractivité, à la fois dans sa dimension économique et en termes d'image (chapitre 5). Or, pour être attractif, un territoire doit d'abord être accessible, tant physiquement que socialement. Des effets sont attendus en termes d'attractivité économique à différentes échelles (gare, quartier, ville, région) et dans de nombreux secteurs économiques. Reste que l'attractivité économique ne se décrète pas, il faut l'organiser, la stimuler ; plusieurs actions sont préconisées pour attirer des activités en Bretagne.
Une importante partie de ce chapitre analyse plus particulièrement un secteur économique primordial pour la Bretagne : le tourisme. Il a beaucoup à gagner du projet Bretagne à Grande Vitesse, mais peut être plus ou moins affecté si les différentes actions ne sont pas organisées en lien avec le projet. Le chapitre se termine par des réflexions sur l'effet d'image que le projet Bretagne à Grande Vitesse peut susciter et sur la façon dont il pourrait être mieux utilisé par différents acteurs.

[1] ADEUPA, AUDELOR, AUDIAR et CAD22, 2010, *Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse*, travail collaboratif du réseau des agences d'urbanisme de Bretagne, novembre 2010, 40 p.

Première partie

Histoires de trains, passées et présentes

Plan de la première partie

Chapitre 1 : Les composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse

Chapitre 2 : Les enseignements des expériences passées

A l'heure où l'Union européenne s'élargit vers l'Est, l'éloignement géographique de la Bretagne accentue les défis que la région doit relever pour assurer son développement et la compétitivité de ses territoires. Pour illustrer cet élargissement, la distance entre Brest et la frontière orientale de ce qui était à l'époque la CEE était de 1 400 kilomètres ; Brest est aujourd'hui à 2 300 kilomètres des rives de la Mer Noire.
Comme le montrent les cartes ci-après, les temps d'accès en train aux pointes occidentales de la Bretagne sont souvent supérieurs à 6 heures (les tons jaunes), ce qui est peu incitatif, pour des voyageurs qui viendraient d'au-delà du quart nord-ouest de la France métropolitaine.

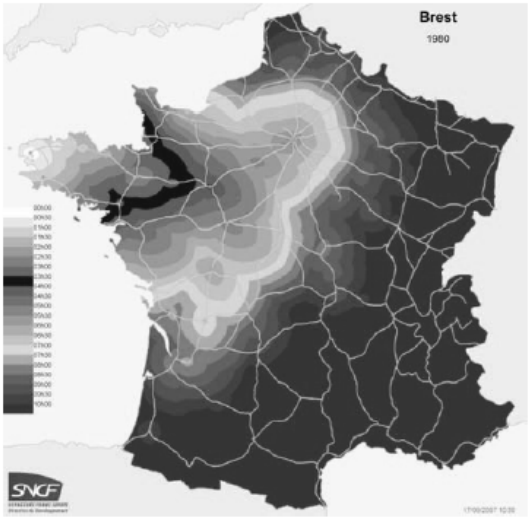
Les acteurs bretons ont su se mobiliser, dès les années 1960, pour favoriser un désenclavement de la Bretagne grâce au Plan routier breton (octobre 1968) puis pour mener à bien une première « bataille pour le TGV » qui s'est concrétisée par l'arrivée de rames du TGV Atlantique en 1989 à Brest, en 1992 à Quimper, en 2000 à Lannion et en 2005 à Saint Malo. Le TGV dessert ainsi directement aujourd'hui 20 villes bretonnes, sans emprunter de Ligne à Grande Vitesse (LGV) sur le territoire de la Bretagne ; le projet Bretagne à Grande Vitesse va changer cela et faire arriver les TGV jusqu'à Rennes par une LGV sur la longueur totale du trajet.

Cette première partie a pour objet de resituer le projet breton dans un contexte favorable au fer qui se concrétise par le prolongement du TGV Atlantique. Elle commence, pour une prise de connaissance de l'ensemble de ce projet ferroviaire, par présenter les composantes de Bretagne à Grande Vitesse (chapitre 1) ; puis les enseignements à tirer des expériences passées à travers l'histoire de l'arrivée du TGV en Bretagne et dans l'Est et le Nord de la France (chapitre 2). Les enseignements tirés des trois exemples étudiés, en particulier sur les effets constatés, apportent un éclairage sur les leviers et enjeux d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse qui feront l'objet de la deuxième partie.

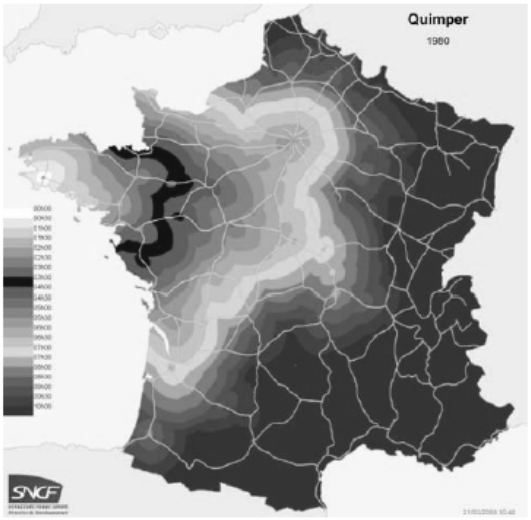
Figure 1. Comparaison diachronique des temps de parcours depuis Brest, Quimper et Rennes

Avant TGV Atlantique

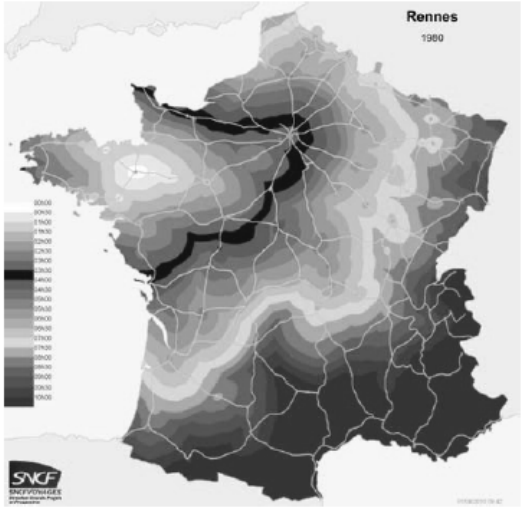
Accessibilité de Brest en 1980



Accessibilité de Quimper en 1980

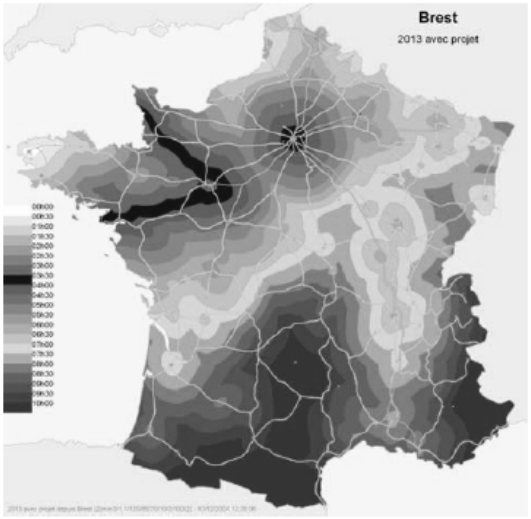


Accessibilité de Rennes en 1980

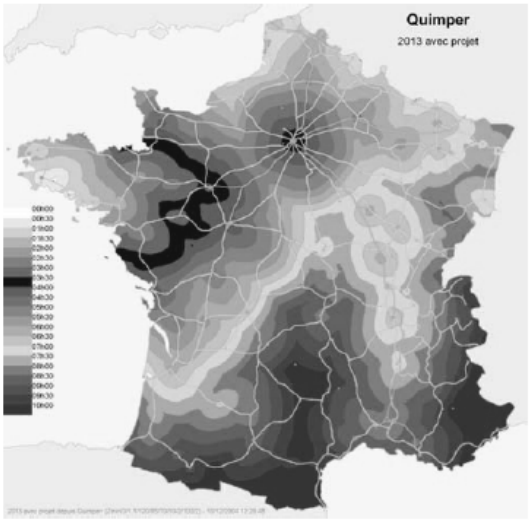


Après LGV BPL

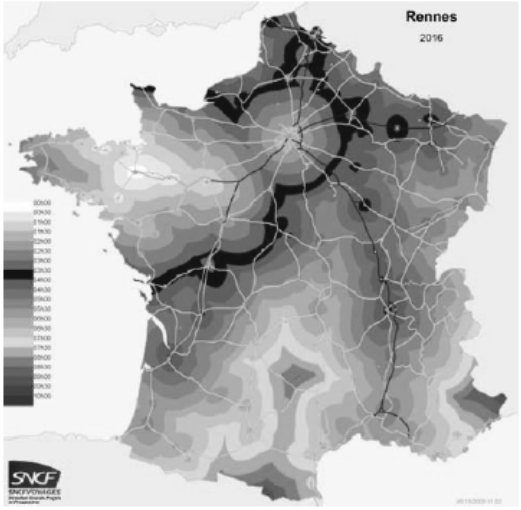
Accessibilité de Brest en 2015



Accessibilité de Quimper en 2015



Accessibilité de Rennes en 2015



Note de lecture : la première plage noire (en partant du haut de la légende) correspond à un temps de parcours compris entre 3h et 3h30.

Source : SNCF, 2010.

Chapitre 1

Les composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse

Chapitre 1 : Les composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse 11

1.Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire 16

1.1. Les « grandes lignes » du projet 18

1.2. Les étapes du projet 19

1.3. Les études préalables à la construction de la LGV 23
1.3.1. Les études environnementales et techniques 24
1.3.2. L'archéologie préventive 25

1.4. Les détails du chantier 27
1.4.1. La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire 27
1.4.2. La virgule de Sablé-sur-Sarthe 27

1.5. Le financement multipartenarial 29

1.6. Un processus de concertation en continu 34
1.6.1. La commission de suivi du projet de préparation des études d'avant-projet sommaire 34
1.6.2. Les comités de suivi départementaux 35
1.6.3. Du comité de pilotage des études au comité de suivi 35

1.7. Les effets prévus sur l'environnement, l'emploi et le fret 36
1.7.1. Des effets environnementaux à compenser 36
1.7.2. Les emplois créés par la LGV 37
1.7.3. Les effets de la LGV sur le transport de marchandises 39

2.Le projet d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper 40

2.1. Un projet depuis longtemps sur les rails 40

2.2. Un Grand Projet au titre du FEDER 42

2.3. La première phase du projet Rennes-Brest et Rennes-Quimper 43

2.4. Nouvelle phase pour le projet : des études exploratoires 45

2.5. La désaturation de la gare de Rennes 47

2.6. Le développement de pôles d'échanges multimodaux 49
2.6.1. Présentation synthétique de la démarche 49
2.6.2. Aperçu de l'état d'avancement des PEM en Bretagne 50

3.Le plan de financement du projet BGV 52

4.Les projets d'infrastructures optimisant le projet BGV 55

4.1. L'amélioration de la voie Quimper-Landerneau 55

4.2. L'amélioration de la voie Plouaret-Lannion 55

4.3. L'amélioration de la voie Dol de Bretagne-Dinan 56

4.4. Le « barreau sud » 56

5.Autres projets ferroviaires concernant la Bretagne 59

5.1. La liaison entre Rennes et Caen 59

5.2. La liaison entre Rennes et Nantes 59

Si l'accessibilité à la Bretagne s'est sensiblement améliorée grâce à l'arrivée du TGV, les villes bretonnes et particulièrement celles de la pointe de la région ont encore besoin d'améliorer cette situation. De plus, l'accessibilité au sud-est et à l'est de la France ainsi qu'au reste de l'espace européen reste largement insuffisante. Avec le TGV, Paris est, au mieux, à 2h03 au départ de Rennes, mais les meilleurs temps de parcours théoriques pour gagner Brest et Quimper depuis Paris sont respectivement de 4h05 et 4h12.

Diminuer le temps de trajet pour accéder à ces deux villes de la pointe bretonne est donc devenu un objectif, fort sur le plan symbolique, pour améliorer l'accessibilité de l'ensemble des villes du territoire régional : « Mettre Quimper et Brest à 3 heures de Paris » est en effet l'objectif annoncé du grand projet ferroviaire nommé « Bretagne à Grande Vitesse » (BGV).
Ce projet comprend plusieurs composantes qui sont détaillées dans ce premier chapitre :

- la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes (dite « Bretagne-Pays de la Loire » car permettant aussi l'amélioration des temps de parcours vers les principales villes des Pays de la Loire), elle devrait être mise en service début 2017 ;
- l'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Elle consiste à la fois en des travaux sur les voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper (RBRQ), l'amélioration du passage des trains (de Paris vers la pointe bretonne) en gare de Rennes et l'aménagement de 10 gares en pôles d'échanges multimodaux qui complète ce projet sans jouer directement sur l'objectif des 3 heures.

Le projet Bretagne à Grande Vitesse ne se résume donc pas à celui de LGV, comme le souligne Claude LIEBERMANN, président du comité de pilotage du projet : « Il est entendu qu'il ne faut pas se contenter du projet LGV lui-même. Il doit donc arriver avec un ensemble de projets ».

Avant même d'entrer dans les détails du projet BGV, nous insistons sur le fait que le projet de LGV ne sera pas suffisant pour atteindre l'objectif des trois heures et irriguer ses bénéfices à l'ensemble de la Bretagne. Nous considérons que la LGV n'est qu'une étape et que les travaux sur les voies situées à l'Ouest de Rennes, y compris ceux qui sont prévus en dehors du projet Bretagne à Grande Vitesse, sont essentiels[2].

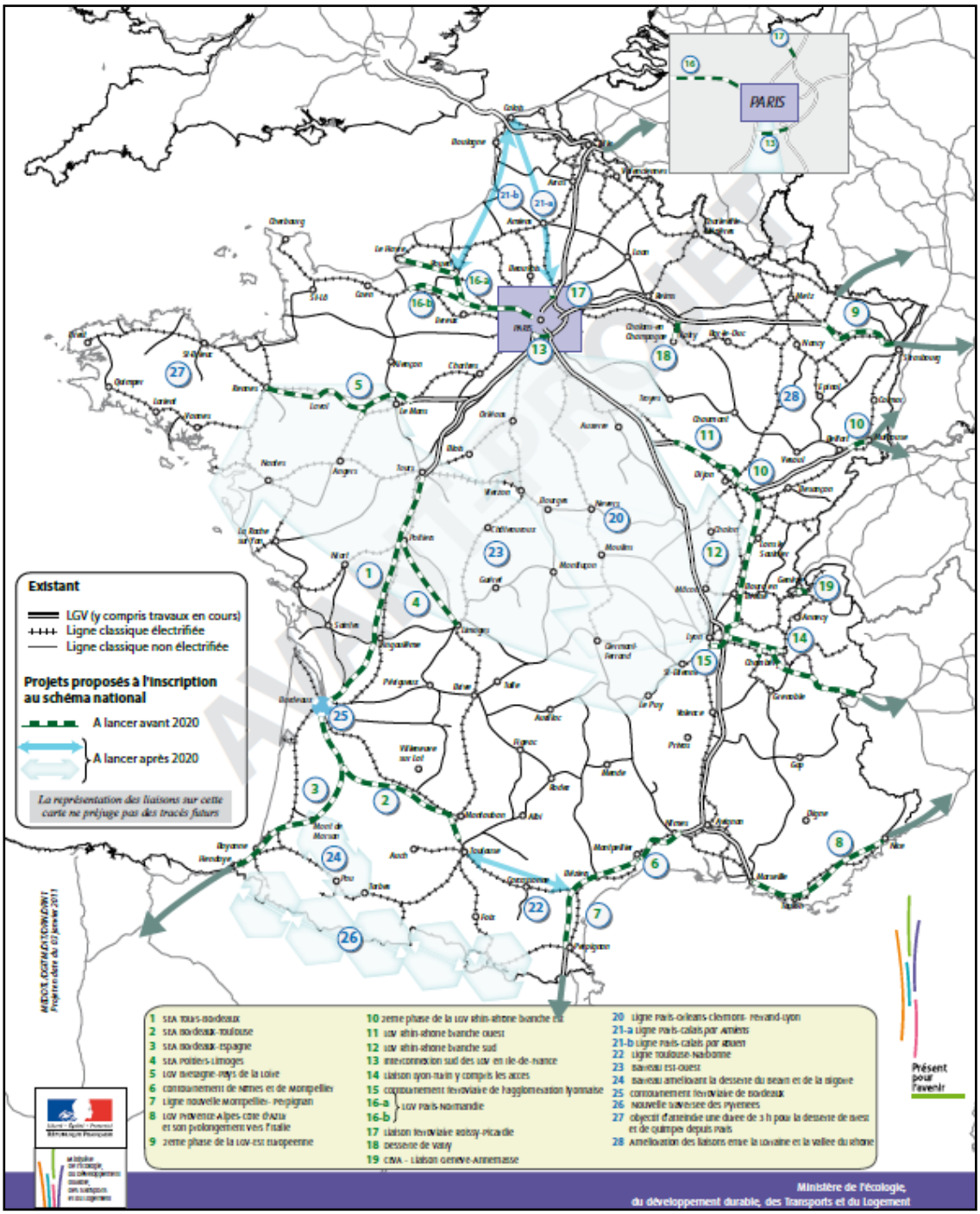
[2] Note de lecture : les encadrés grisés contiennent les principaux messages et les préconisations résultant des réflexions de la commission « Aménagement et développement des territoires, Environnement ». Les encadrés non grisés présentent des synthèses partielles tout au long du rapport.

En outre, pour connecter les territoires du Grand Ouest aux autres régions de France et d'Europe, la construction d'un barreau ferroviaire au sud de Paris constitue également un élément indispensable au dispositif de désenclavement ferroviaire de la Bretagne en facilitant les liaisons entre les différentes lignes à grande vitesse françaises. Ce « barreau Sud » ne fait pas partie du projet Bretagne à Grande Vitesse, mais il l'optimise par l'amélioration de l'accessibilité qu'il permet.

1. Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Le projet a été formellement adopté en décembre 2009 alors qu'un premier débat public avait eu lieu en 1994-1995, suite à son inscription au Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse dès 1992. Après le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, le projet a été déclaré « d'utilité publique et urgent » en octobre 2007.
Le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire est ainsi inscrit dans plusieurs documents de planification et de programmation :
- Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992 ;
- Schéma directeur du réseau européen de TGV, 1994 ;
- Plan de relance de l'économie (CIACT du 2 février 2009) ;
- Programme de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles à grande vitesse à lancer d'ici 2020 (Grenelle 1 de l'Environnement, 2009) ;
- Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) consécutif au Grenelle 1, dans sa phase d'avant-projet consolidé début 2011 (cf. Figure 2, projet n°5 représenté en vert, donc « à lancer avant 2020 »).

Figure 2. Les projets inscrits à l'avant-projet consolidé de SNIT



Note de lecture : les projets identifiés par des nombres sont à réaliser avant 2020 lorsqu'ils sont en vert et après 2020 (en bleu). Le projet RBRQ apparaît en bleu (n°27).

Source : SNIT, 27 janvier 2011.

1.1. Les « grandes lignes » du projet

Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire qui s'inscrit dans la continuité du TGV Atlantique consiste en la construction d'un tronçon de 214 kilomètres de lignes nouvelles et de voies de raccordement entre Le Mans et Rennes. Il est ainsi dénommé car il permet l'amélioration des dessertes ferroviaires des principales villes des deux régions. Il pourrait même être nommé Pays de la Loire-Bretagne si l'on regarde son impact spatial : emprise de 1 540 ha en Pays de la Loire (780 en Sarthe et 460 en Mayenne) et 40 communes concernées (respectivement 28 et 12), alors qu'en Bretagne, l'emprise est de 460 ha et 13 communes sont touchées par les travaux dans le département d'Ille-et-Vilaine. Au projet de LGV BPL a été associée la construction d'un tronçon de ligne nouvelle reliant Sablé-sur-Sarthe à la LGV.

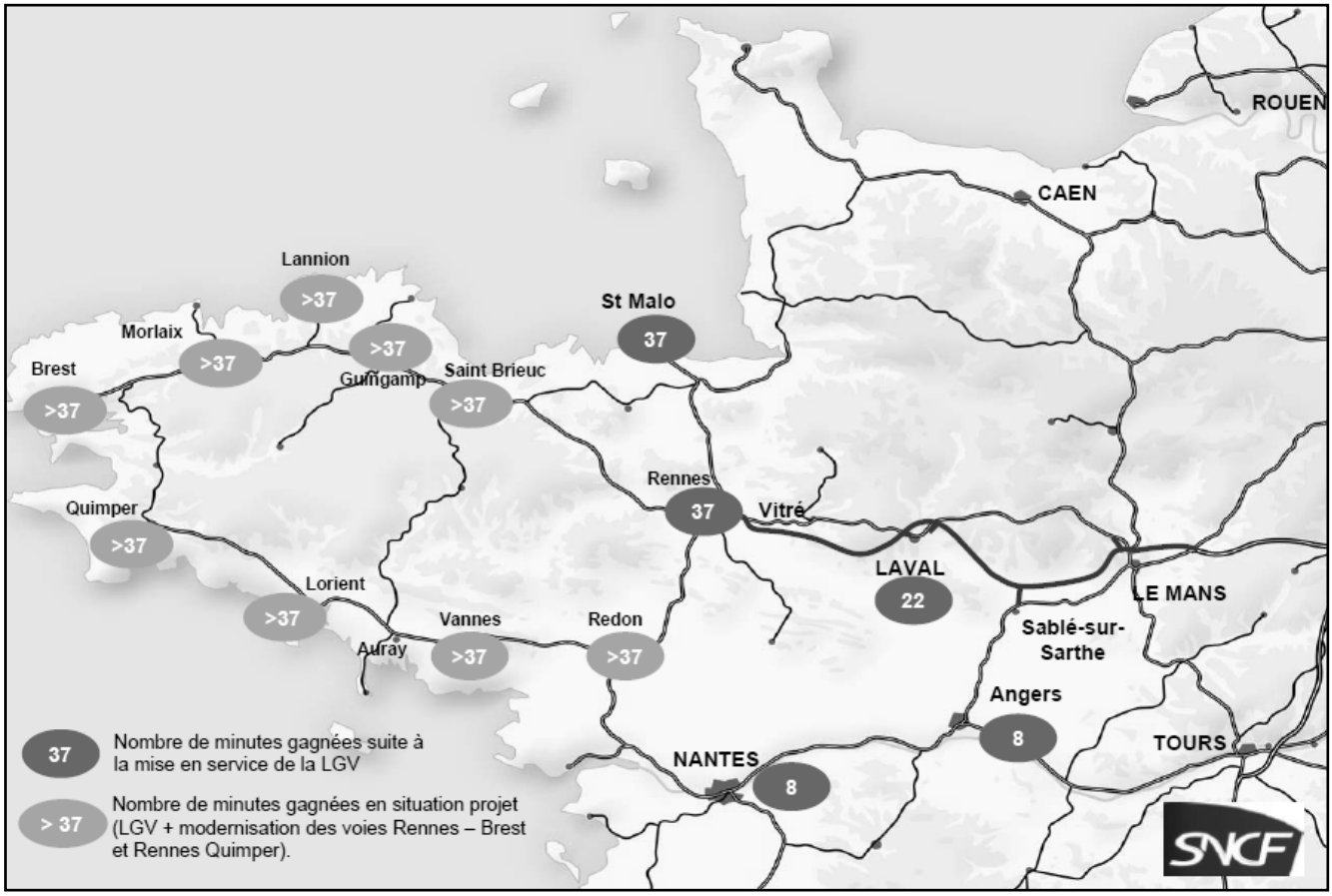
Estimé à un coût prévisionnel de 3,4 milliards d'euros courants en 2011, le projet autorisera des gains de temps dont le plus important concerne le tronçon reliant Paris à Rennes : 37 minutes de moins dont bénéficieront également les villes situées à l'ouest de Rennes. Dans la Région des Pays de la Loire, les gains de temps seront de 22 minutes pour Laval et 8 minutes pour Angers, Nantes et les autres dessertes du tronçon sud de cette nouvelle LGV. Les liaisons avec les principales villes françaises seront de ce fait améliorées : gains de 40 min pour un trajet Lyon-Rennes[3] et 1h10 pour Strasbourg-Rennes[4].

Les travaux, s'ils commencent en 2012, devraient être terminés à l'automne 2016 et permettre une mise en activité début 2017[5].

Prolongement de la ligne à grande vitesse Paris-Le Mans, la LGV Bretagne-Pays de la Loire poursuit le TGV Atlantique jusqu'à Rennes, ce qui aboutira à un linéaire de 380 kilomètres de lignes à grande vitesse (pour la branche Ouest du TGV Atlantique) lors de la mise en service de cette nouvelle LGV, début 2017.

[3] 3h30 au lieu de 4h10.
[4] 4h10 au lieu de 5h20. D'autres travaux s'ajoutent à ceux de la LGV pour atteindre cette amélioration des temps des parcours.
[5] Si la date de fin des travaux est précisément connue à ce jour: fin 2016, le temps consacré à la phase d'essai de conformité ne peut être déterminé à l'avance ; la date de mise en service reste donc imprécise.

Figure 3. Les gains de temps depuis Paris prévus après la mise en service de la LGV

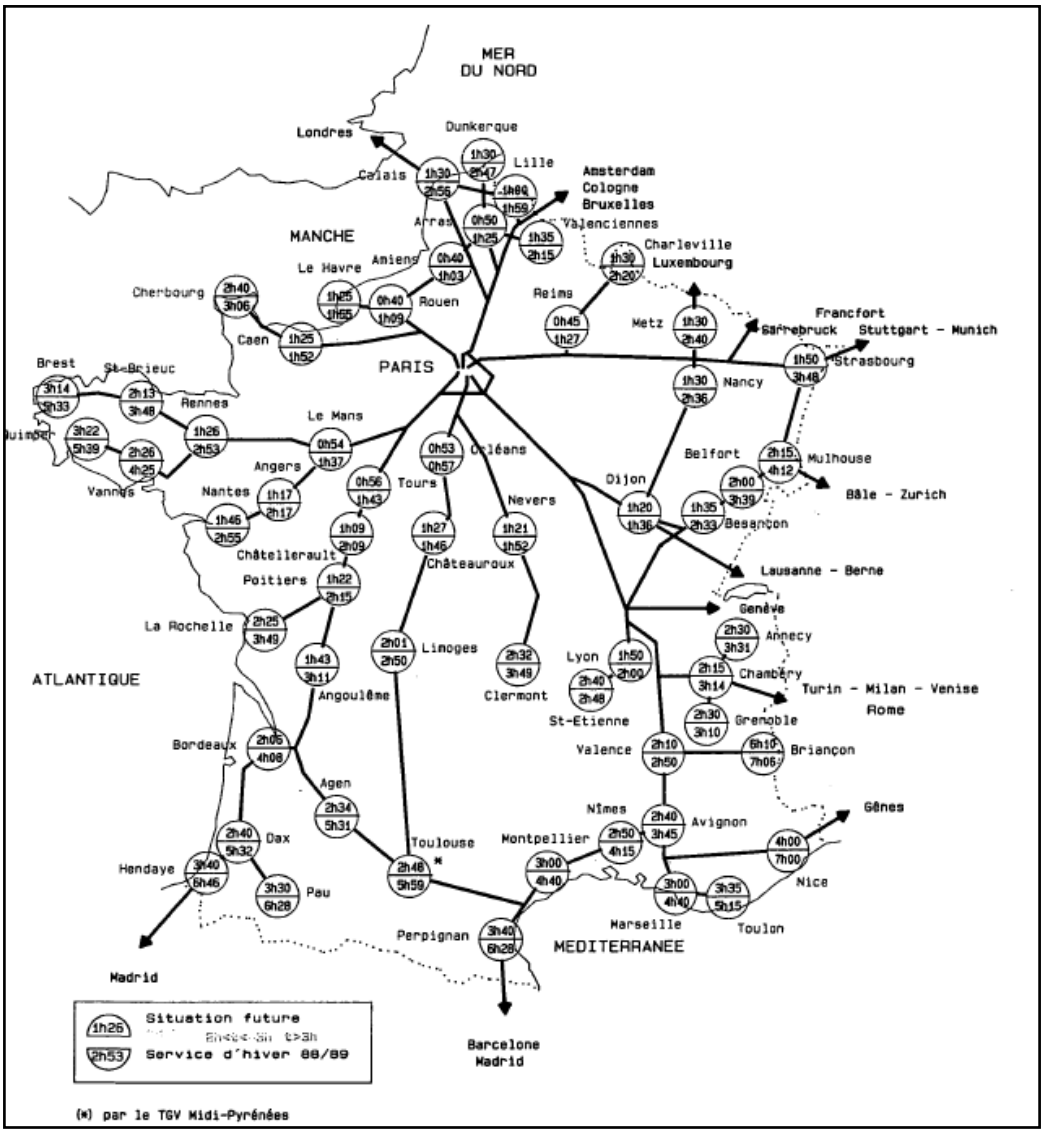


Source : SNCF, 2011.

1.2. Les étapes du projet

Adopté par décret le 1er avril 1992, le prolongement de la branche ouest de la LGV Atlantique entre Le Mans et Rennes a été officiellement inscrit au Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse (sans mention d'échéance de réalisation). Le projet avait été présenté lors du CIADT du 14 mai 1991.

Figure 4. Evaluation des temps de parcours issus du CIAT de 1991

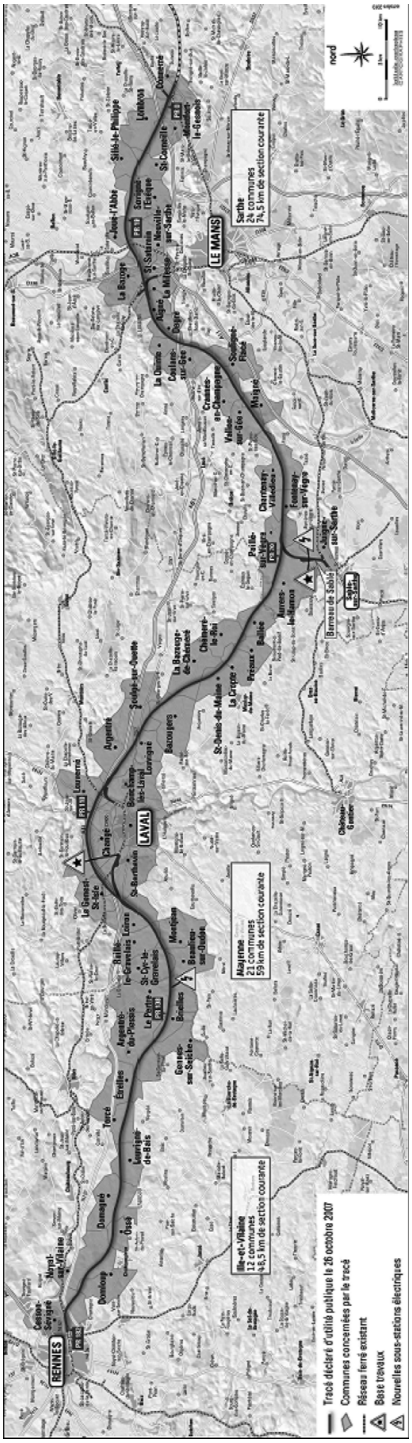


Source : CIADT, 1991.

Le débat préalable n'a été ouvert que deux ans plus tard, en 1994, il dure près d'un an. Cette première phase de consultation permet de définir la silhouette générale de la future LGV : une « aire d'étude » entre Nantes, Le Mans et Rennes, également nommé « le triangle » est ainsi retenue.

En mai 1995, le cahier des charges est validé. Les études préliminaires débutent dix mois plus tard par la SNCF. Elles vont définir le « fuseau » où passera la ligne nouvelle et vont durer cinq années. Jean-Claude GAYSSOT, ministre des transports du gouvernement JOSPIN, tranche en avril 2001 : la LGV contournera Le Mans et Laval par le Nord et passera au Sud de Vitré, vers Angers, elle n'ira pas plus loin que Sablé-sur-Sarthe.

Figure 5. Tracé de la LGV Bretagne-Pays de la Loire



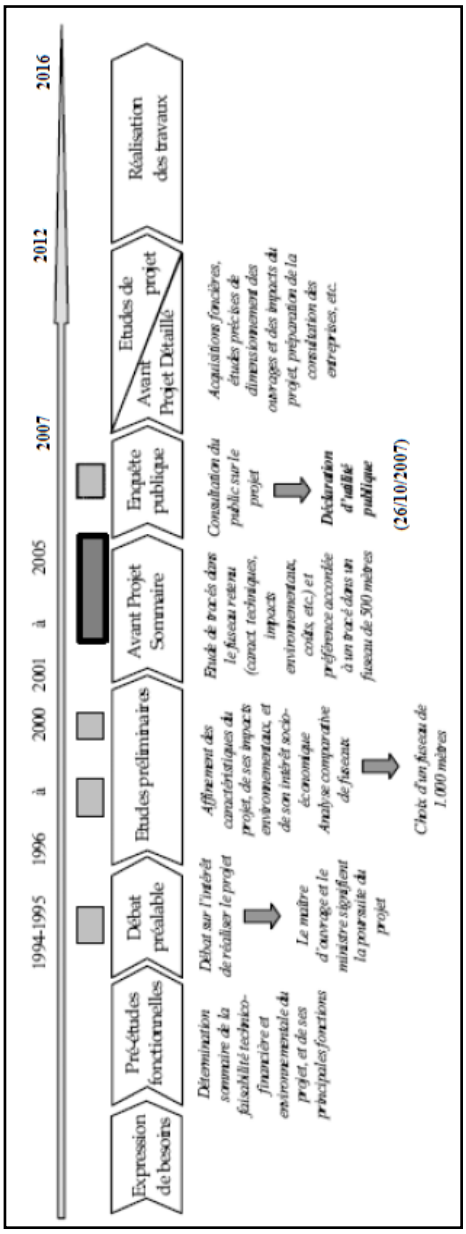
Source : RFF, juillet 2011.

Ces études préliminaires sont réalisées entre 1996 et 2000.
La phase d'avant-projet sommaire (APS) commence le 7 juillet 2002 avec un co-financement Etat, Conseils régionaux de Pays de la Loire et Bretagne, SNCF et RFF. Dans le même temps, commencent les études d'avant-projet pour la modernisation des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.
Tout au long de l'année 2003 a lieu une vaste concertation avec les futurs riverains de la nouvelle ligne.
Le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 l'inscrit au programme des grands projets prioritaires pour l'aménagement du territoire et fixe le calendrier technique et réglementaire ; il annonce 2009 comme date de début des travaux. Même si cette date n'est pas une échéance « obligatoire », le TGV Bretagne-Pays de la Loire est désormais politiquement confirmé.
2004 est l'année des consultations officielles (les services de l'État, les élus, les acteurs socio-économiques et les associations). C'est aussi en 2004 que débutent les travaux sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.
La LGV BPL est confirmée lors de la réunion du Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 et son tracé précis est défini en janvier 2006 (fin de l'APS). L'enquête publique est bouclée au cours de l'été de cette même année (de juin à juillet 2006).
Il faut attendre le 26 octobre 2007 pour que la déclaration d'utilité publique du projet (son fondement juridique) soit signée.

Le 29 juillet 2008, un protocole d'intention est signé entre l'État, les Régions Bretagne et Pays de la Loire et RFF, un an après (le 29 juillet 2009) est signé le protocole de financement par les mêmes signataires.
En janvier 2009 est déposé le dossier des engagements de l'État et du maître d'ouvrage de l'infrastructure dans le domaine de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Ce document est issu des études antérieures et des réflexions menées en concertation avec les acteurs concernés au fur et à mesure de l'élaboration du projet.
La LGV BPL constitue en outre un des grands projets soutenus par l'État dans le cadre du Plan de relance de l'économie arrêté par le CIACT le 2 février 2009.
Le 18 janvier 2011, la filiale Eiffage Rail Express (ERE, du groupe de BTP Eiffage) est retenue pour la réalisation du chantier. Dans le cahier des charges soumis en octobre 2010, la date de mise en service de cette nouvelle ligne à grande vitesse est l'automne 2016, or, on s'oriente aujourd'hui davantage vers une fin des travaux à cette date pour une mise en service en 2017. La date précise dépendra de la longueur de la phase d'essai de conformité de cette nouvelle ligne.

Le processus de réalisation d'un grand projet ferroviaire tel que la LGV Bretagne-Pays de la Loire comprend de nombreuses étapes aboutissant à un processus long : 25 ans entre le décret de 1992 l'inscrivant dans le schéma national ferroviaire de l'époque et sa mise en service en 2017.

Figure 6. Principales étapes d'élaboration et de concertation du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire

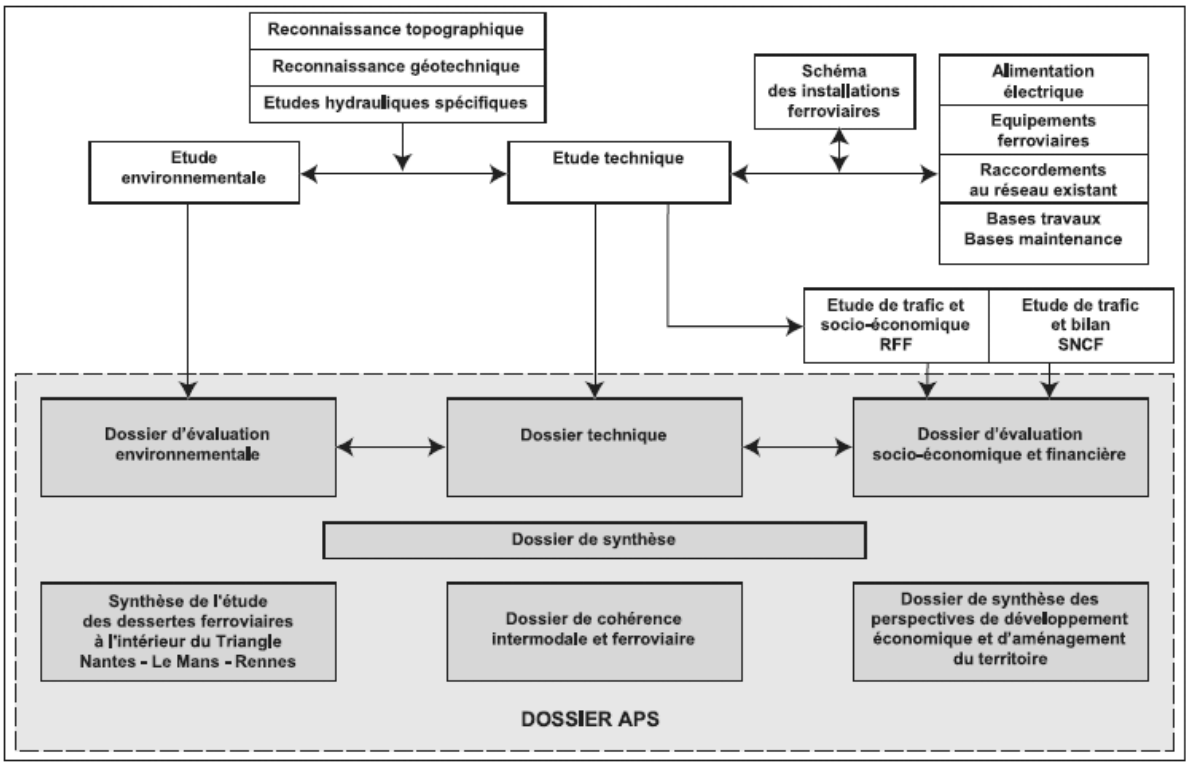


Source : Actualisation d'après dossier d'APS, 2004.

1.3. Les études préalables à la construction de la LGV

Un grand projet d'infrastructure telle que la LGV BPL implique la réalisation de nombreuses études préalables dans différents domaines comme le montre le schéma suivant. Nous ne nous arrêterons dans cette partie que sur les études environnementales et techniques pour leurs aspects préventif et compensatoire. Les études archéologiques sont ici évoquées, bien qu'elles n'entrent pas dans le cadre de l'avant-projet sommaire, mais doivent être menées en amont des travaux, donc dans un objectif préventif.

Figure 7. Les nombreuses études de l'avant-projet sommaire de la LGV BPL



Programme des études d'APS
Source : Réseau Ferré de France.

Source : dossier d'APS 2004.

1.3.1. Les études environnementales et techniques

Parmi les études préalables à la construction d'infrastructures, le maître d'ouvrage doit mener des études environnementales et techniques. L'objectif est de prendre en compte les enjeux environnementaux le plus en amont possible, afin d'éviter ou de réduire, dans la mesure du possible, les impacts inhérents à un projet d'infrastructure linéaire.

La LGV BPL évite les zones environnementales (Réserve Naturelle, Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, site Natura 2000, Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF…), à l'exception de l'extrémité sud de la ZNIEFF « Carrières et fours à chaux de Louverné » (Mayenne).

La mise en place d'un Observatoire de l'environnement est prévue préalablement au lancement des travaux et pour une période s'étendant au moins jusqu'à 5 ans après la mise en service de la ligne, donc potentiellement sur la période 2012-2021. Cet observatoire permettra d'alimenter le volet environnemental du bilan LOTI (voir infra, circulaire de 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures). Il procédera à l'évaluation des impacts du projet sur

l'environnement ainsi qu'au suivi de la mise en oeuvre des mesures environnementales et de leur efficacité[6].

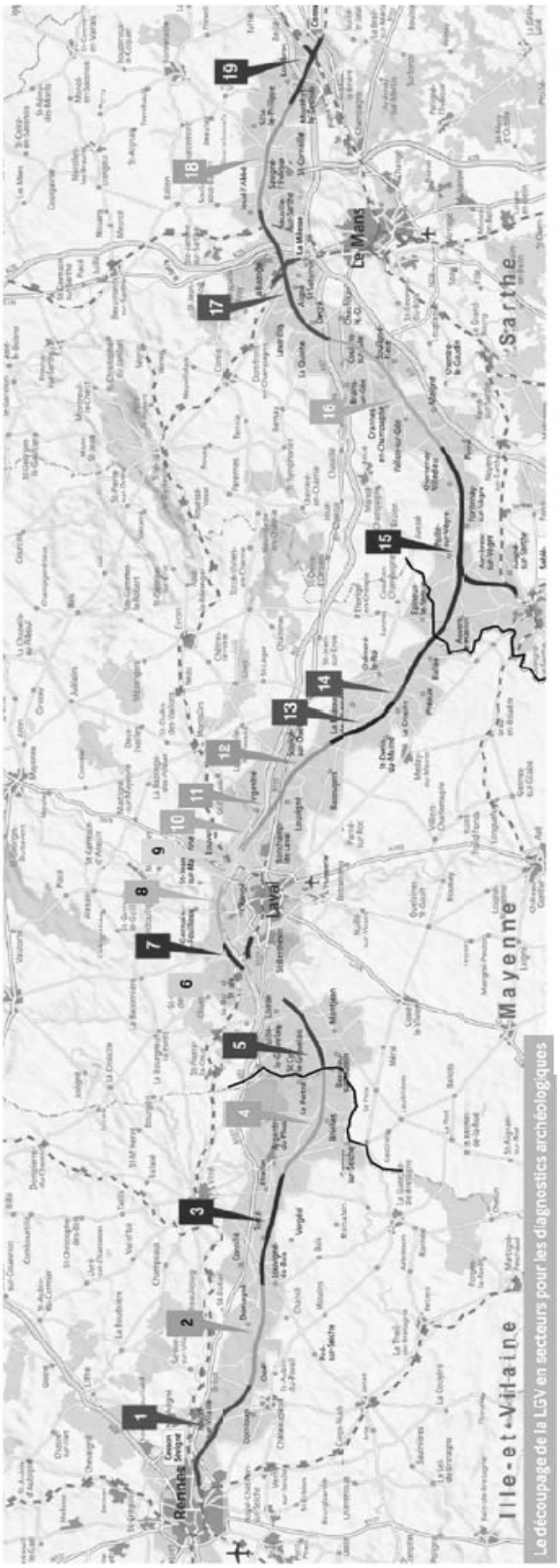
Plusieurs démarches ont accompagné ces études environnementales et techniques :
- une co-organisation des études environnementales et techniques, permettant une prise en compte des enjeux et des contraintes environnementales par le volet technique au fur et à mesure de l'élaboration du projet ;
- d'importantes collectes de données entre 2003 et 2009, avec la mise en place d'un système d'information géographique (SIG) permettant une conception intégrée entre projet technique et enjeux environnementaux ;
- une démarche de concertation et d'échanges réguliers avec les services en charge de l'application de la réglementation ;
- un retour d'expérience des chantiers de lignes à grande vitesse comparables les plus récents (exemple : les LGV Rhin-Rhône et Est européenne).

1.3.2. L'archéologie préventive

Le cadre réglementaire de l'archéologie préventive est défini dans le Code du patrimoine (livre V - titre II - Archéologie préventive), qui précise que tout aménagement, susceptible de faire disparaître une partie de notre patrimoine, doit faire l'objet de reconnaissances en amont sur les terrains concernés.
Le Dossier des engagements de l'Etat de 2009 précise les obligations qui incombent au constructeur. La campagne d'archéologie préventive sur la LGV Bretagne - Pays de la Loire a débuté sur le terrain à l'automne 2009, avec un objectif d'achèvement fin 2011. Elle comprend deux étapes : les diagnostics puis les fouilles.
L'archéologie préventive est une mission de service public répondant à la volonté de connaissance et de sauvegarde du patrimoine à laquelle tout aménageur doit contribuer.
Compte tenu des délais nécessaires à son accomplissement, la campagne de diagnostics a été lancée par RFF avant la signature du contrat de partenariat public-privé. Eiffage Rail Express, titulaire de ce contrat de PPP poursuit le programme d'archéologie préventive à compter de la date de sa désignation (janvier 2011).

[6] Dossier de presse de RFF sur la construction de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, 18 janvier 2011.

Figure 8. Les sites des fouilles archéologiques sur l'emprise du tracé de la LGV Bretagne-Pays de la Loire



N° de secteur	Secteurs concernés	Longueur (km)	Taux d'ouverture
1	Cesson-Sévigné/Noyal-sur-Vilaine	12,5	5%
2	Noyal-sur-Vilaine/Louvigné-de-Bais	11,1	5%
3	Louvigné-de-Bais/Argentré-du-Plessis	12,3	5%
4	Argentré-du-Plessis/Le Pertre	12,7	5%
5	Beaulieu-sur-Oudon/Loiron	8,3	20%
6	Loiron/Saint-Berthevin	11	5%
7	Saint-Berthevin/Changé	8,9	15%
8	Changé	7	5%
9	Changé/Louverné	9	10%
10	Bonchamp-lès-Laval/Argentré	5,7	5%
11	Argentré/Louvigné	3,8	15%
12	Louvigné/Bazougers	7,8	15%
13	Bazougers/La Cropte	7,8	15%
14	La Cropte/Préaux	1,8	15%
15	Préaux/Chantenay-Villedieu	45	15%
16	Chantenay-Villedieu/Coulans-sur-Gée	16,8	5%
17	Coulans-sur-Gée/Joué-l'Abbé	25,5	5%
18	Joué-l'Abbé/Montfort-le-Gesnois	12,1	5%
19	Montfort-le-Gesnois/Connerré	10,3	7% à 10%

Taux d'ouverture : % prévisionnel des parcelles ouvert lors des diagnostics. Ce taux est fonction de la sensibilité archéologique du secteur défini, et peut être ajusté sur le terrain au cours du diagnostic.

Source : RFF, juillet 2011.

Les études sont réalisées dans les domaines de l'environnement pour préciser les impacts de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure LGV en vue de les compenser ; dans le domaine du patrimoine archéologique afin de garantir que des informations précieuses relevant du patrimoine historique ne soient pas perdues.

1.4. Les détails du chantier

1.4.1. La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

La LGV Bretagne-Pays de la Loire fait partie du TGV Atlantique, elle est le prolongement de la LGV qui existe depuis 1989 entre Paris et Connerré (près du Mans). Il s'agit de construire 214 kilomètres de voie nouvelle à grande vitesse (182 kilomètres de LGV + 32 kilomètres de raccordements sans gares nouvelles) entre Connerré et Cesson-Sévigné (près de Rennes).
La LGV BPL constitue un chantier important pour lequel on peut citer quelques chiffres significatifs :

- acquisition d'une surface totale de plus de 2 000 hectares pour une bande d'une largeur moyenne de 100 m (460 ha en Ille-et-Vilaine, 760 en Mayenne, 780 dans la Sarthe) dont 90 % concernent des terres à vocation agricole ;
- acquisition de 19 sièges d'exploitation agricole, 90 habitations et 20 bâtiments divers ;
- défrichement de près de 200 ha d'espaces boisés ;
- 22,5 millions de mètres cubes de déblais et 17,5 millions de mètres cubes de remblais courants ;
- construction de plus de 200 ouvrages d'art, dont plusieurs viaducs au franchissement des principales vallées ;
- 6 raccordements voyageurs (Rennes, Laval Ouest, Laval Est, Sablé sur Sarthe, La Millesse et Connerré) ;
- 2 nouvelles sous-stations d'alimentation électrique ainsi que 2 bases travaux ;
- 4 tranchées couvertes représentant environ 29 kilomètres de protection acoustique.

1.4.2. La virgule de Sablé-sur-Sarthe

Le projet de liaison rapide Angers - Laval - Rennes, dite « Virgule de Sablé-sur-Sarthe », consiste en la réalisation d'une liaison entre la section courante de la LGV Bretagne - Pays de la Loire et le barreau ferroviaire de Sablé-sur-Sarthe, permettant des liaisons ferrées directes Nantes-Angers-Sablé-sur-Sarthe-Laval-Rennes.

Cette liaison, d'une longueur de 3,6 km sur la commune d'Auvers-le-Hamon (Sarthe), ne fait pas partie du projet de LGV Bretagne - Pays de la Loire mais en constitue un complément devenu indissociable et dont le financement a été planifié concomitamment à la LGV BPL[7]. Le sujet était apparu dès les réunions publiques des études d'APS en 2004 ; les participants avaient mis en avant l'utilité intra et interrégionale de ce tronçon permettant d'envisager un gain de temps jugé considérable.

Cette virgule permet d'améliorer la desserte ferroviaire interrégionale avec des perspectives de gains de temps importants sur des liaisons comme Laval-Angers, Rennes-Angers ou encore Nantes-Laval car elle évite le passage et la rupture de charge associée par Le Mans. Il en résulte une réelle attractivité du mode ferroviaire sur ces itinéraires, avec des liaisons Rennes-Angers (avec arrêts Vitré, Laval, Sablé-sur-Sarthe) ou Laval-Nantes (avec arrêts Sablé-sur-Sarthe et Angers) pour un temps de parcours de l'ordre d'1h15 environ au lieu de 2h15. Cette virgule sera la première en France à voir rouler du matériel TER sur une LGV[8].
En termes de parcours ferroviaires, une telle liaison permettra de réduire la distance ferroviaire Sablé-sur-Sarthe-Laval à 51 km à comparer à un trajet de 137 km par le réseau existant, ou 142 km par la ligne à grande vitesse, avec un passage par Le Mans dans les deux cas.

Le coût est estimé à 36,3 millions d'euros courants[9] à la signature de la convention de financement. Compte tenu de la pertinence économique d'une réalisation dans le cadre des travaux de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire, le projet a été intégré sous forme de tranche conditionnelle dans le dossier de consultation pour l'attribution du contrat de partenariat de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire. Le financement est assuré à 55 % (soit 19,9 M€) par les collectivités (Régions Pays de la Loire et Bretagne, Conseils généraux de la Mayenne, Angers Loire Métropole et Laval Agglomération), à 23 % par l'Etat (8,3 M€) et à 22 % par RFF (8 M€).
L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, s'est déroulée du 7 janvier au 12 février 2011. La DUP a été signée par le préfet de la Sarthe le 12 mai 2011.

[7] Les deux conventions de financement ont été signées en même temps le 13 juillet 2011 à la Préfecture de région à Rennes.
[8] C'est ce que l'on appelle les services régionaux à grande vitesse (SRGV).
[9] Ce coût était estimé à 47,5 M€ courants en 2009.

Figure 9. La virgule de Sablé-sur-Sarthe



Source : Conseil régional de Bretagne, mai 2011.

Les travaux constituant le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire visent la construction de 214 kilomètres de voie nouvelle pour le tracé entre Le Mans (Connerré) et Rennes (Cesson-Sévigné) auxquels a été ajouté par convention un raccordement de 3,6 kilomètres à Sablé-sur-Sarthe.

1.5. Le financement multipartenarial

Le coût du projet de construction de la ligne à grande vitesse entre Conerré et Cesson-Sévigné est estimé à 3,4 milliards d'euros courants pour une réalisation en une seule phase.

Entre mai 2007 et juillet 2008, un comité spécifique a associé l'État, Réseau ferré de France (RFF) et les Régions partenaires afin de mener une analyse comparative des modes de réalisation de l'opération (maîtrise d'ouvrage publique, contrat de partenariat, concession) et de déterminer un cadre tarifaire visant à optimiser le besoin en concours publics.
Au final, pour le financement de la réalisation du prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes, il a été décidé d'avoir recours à un mode de financement nouvellement autorisé pour ce type de projet d'infrastructure[10] : le contrat de partenariat public-privé (PPP).
Les PPP deviennent un mode de financement classique pour les grands projets d'infrastructures en visant à optimiser les coûts et les délais tout en permettant la diversification des sources et des modalités de financement. Son originalité tient dans le caractère global du contrat, portant sur la conception, la construction, la maintenance et le financement en longue durée, selon un partage des risques entre la sphère publique et l'opérateur privé.
Dans le contexte de fort développement attendu pour le réseau ferré national, le recours au PPP constitue donc une nouvelle forme d'achat public dans le domaine du transport ferroviaire. Le plus important contrat de PPP dans le domaine ferroviaire a été signé le 16 juin 2011 entre RFF et Vinci pour la LGV

[10] Loi du 5 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports.

Sud Europe Atlantique (SEA) pour le tronçon entre Tours et Bordeaux (7,8 milliards d'euros pour 302 km).

À la signature du PPP, le titulaire se voit confier par RFF la maîtrise d'ouvrage de la ligne nouvelle, la charge de la réalisation complète du projet, puis de la maintenance et du renouvellement de la ligne sur la durée du contrat (25 ans).
Dans le respect des dispositions du contrat de partenariat, le titulaire prend ainsi le relais du pilotage opérationnel conduit jusqu'alors par RFF. Il doit alors assurer :

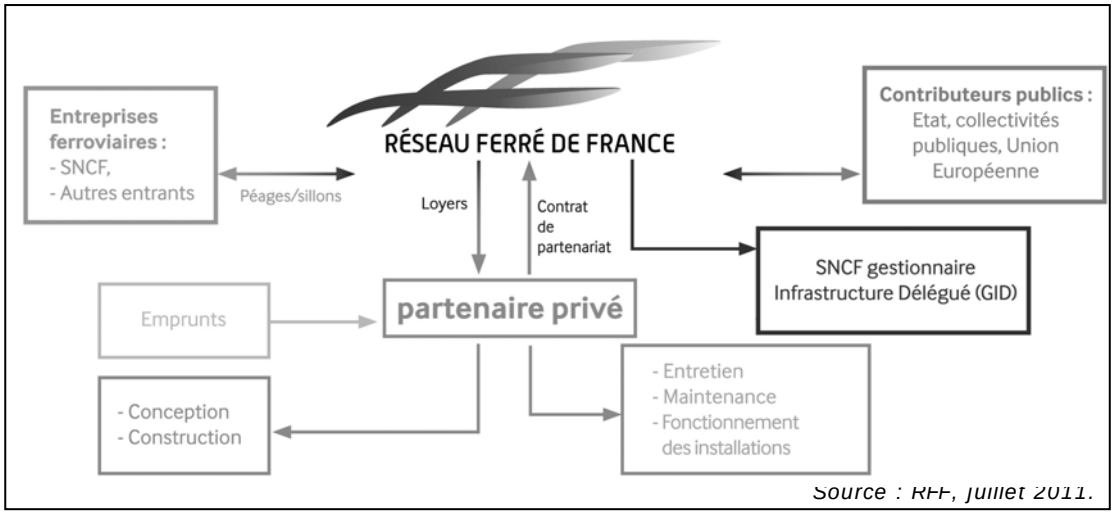
- la mise au point définitive du projet technique et des mesures d'accompagnement ;
- l'accomplissement des procédures complémentaires à mener après les études détaillées : Loi sur l'eau, espèces protégées, enquêtes parcellaires, acquisitions foncières restantes, etc.

Sur ces bases, l'État, les Conseils régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire et RFF ont signé, le 29 juillet 2008, un protocole d'intention qui décide le recours au PPP pour la réalisation de la ligne et fixe les principes de financement du projet :

- le niveau de participation envisageable de RFF au financement du projet (alors annoncée à 34 %, soit environ 1,4 milliard d'euros, cette participation a été revue à hauteur de 43 % lors de la signature de la convention de financement le 24 mai 2011) ;
- la répartition du reste du montant à parité entre l'État (environ 1 milliard d'euros) et les collectivités locales avec un plafonnement à 1 milliard d'euros.

Notons que la hausse de la participation de RFF implique une hausse future des prix des péages lors de la mise en service de la LGV, ce qui fera supporter à l'usager une part plus importante dans le financement de cette infrastructure. La question de la part payée par le citoyen comme contribuable et comme usager sera abordée plus en détail dans le chapitre 4 (partie portant sur l'accessibilité sociale à la grande vitesse ferroviaire).

Figure 10. La répartition des rôles dans le PPP



Source : RFF, juillet 2011.

Pour ce projet de 3,4 milliards d'euros, l'Union européenne participe à hauteur de 11 millions d'euros[11] (respectivement 6 et 5 millions au titre des programmes RTE-T 2007 et 2009). Déduction faite de cette participation et de celle de RFF (1,4 milliards), la somme restante est partagée à parité entre l'Etat et les collectivités locales co-financeurs. Celles-ci sont les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les Conseils généraux du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et des Côtes d'Armor, Rennes Métropole et le Pays de Saint-Malo.
Avec pour principe retenu que la répartition des participations financières de chaque collectivité se fasse *« au prorata des avantages procurés par la ligne »*[12], le 4 avril 2008, Jean-Yves LE DRIAN et Jacques AUXIETTE, présidents des Conseils régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire, s'engageaient sur la participation de leur collectivité au financement de la ligne à grande vitesse, respectivement en proportion de 90,5 % et de 9,5 %.

Le niveau de participation des autres collectivités bretonnes a été établi sur la base du gain de temps dont chacune bénéficierait à l'issue du projet. Deux critères ont déterminé les pourcentages finaux :

- le « surplus » (s), critère issus du dossier de Déclaration d'utilité publique, c'est-à-dire le résultat de la formule :

s = (gain de temps monétaire **-** augmentation du billet) x nombre de voyages

Le gain de temps monétaire[13] est l'attribution d'une valeur en euros du gain de temps réalisé grâce à la construction de la LGV BPL. Il permet de déterminer les possibilités d'augmentation du prix du billet au regard des avantages en minutes gagnées par la mise en service de la LGV. Le surplus est donc un solde entre un ensemble d'avantages apportés aux voyageurs par la LGV (vitesse, fréquences et éventuellement réduction des ruptures de charge) et des inconvénients (hausse de prix essentiellement). Le surplus a été réparti entre les territoires bénéficiaires de l'infrastructure.

- un ensemble de caractéristiques locales : les objectifs de gain de temps réels sur la desserte infra-régionale ; la situation locale en matière d'offre ferroviaire et la participation des départements à un autre projet de Bretagne à Grande Vitesse : l'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

Puis, faisant suite à plusieurs mois d'échanges et de réflexion sur le projet, les autres collectivités bretonnes co-financeurs se sont à leur tour engagées ensemble le 30 mai 2008 sur leur participation financière.

[11] Financement d'études complémentaires : reconnaissances topographiques et géotechniques, études environnementales, études foncières.
[12] Gérard LAHELLEC, Vice-président du Conseil régional en charge des transports, cité dans un dossier de l'Express « *Bretagne : La bataille du TGV* », article « *Le casse tête du financement »,* 12 juin 2008, p 4.
[13] Présenté dans le dossier de DUP.

La signature de cette déclaration commune fut une preuve supplémentaire du consensus autour du plan ferroviaire breton. Le protocole de financement du 29 juillet 2009 est venu préciser ces dispositions financières. Ainsi l'État, RFF, la Région Bretagne, en tant que chef de file des collectivités bretonnes, ainsi que la Région des Pays de la Loire, participent ensemble au financement de cette ligne nouvelle.

La signature par les collectivités territoriales co-financeurs du projet d'une nouvelle déclaration commune « préalable à la signature de la convention de financement de la LGV BPL et de la virgule de Sablé sur Sarthe » le 24 mai 2011 a fini de convaincre les parties prenantes et en particulier l'Etat et RFF de la garantie de financement de cette LGV, dans un contexte national qui remet en question les financements de trop nombreuses LGV inscrites dans l'avant-projet consolidé de SNIT (en date du 27 janvier 2011). *« La chance de la Bretagne est que la Région ait accepté d'être chef de file des collectivités territoriales bretonnes pour ce projet ; c'est un gain de temps et d'énergie »*[14].

Le mode de participation financière retenu par le Conseil régional de Bretagne est une participation *ab initio* où les premiers financements sont engagés en continu et dès la phase travaux, soit pour ce projet, sur 30 ans.
Pour un coût total[15] de 1,9 millions d'euros à la charge des collectivités, le calcul a abouti à la répartition suivante[16] :

- 858,4 M€ apportés par des collectivités bretonnes (25,7 % du total pour la LGV) dont :
  - 655 M€ par le Conseil régional de Bretagne (19,7 %) ;
  - 77,5 M€ pour l'Ille-et-Vilaine (2,9 %) dont :
    - 43,7 M€ par le Conseil général d'Ille-et-Vilaine (1,3 %) ;
    - 43,7 M€ par Rennes Métropole (1,3 %) ;
    - 4,4 M€ par le Pays de Saint-Malo (0,1 %) ;
  - 46,3 M€ par le Conseil général du Finistère (1,4 %) ;
  - 34,3 M€ par le Conseil général du Morbihan (1 %) ;
  - 31 M€ par le Conseil général des Côtes d'Armor (0,9 %) ;
- 86,9 M€ (2,7 %) pour les territoires ligériens intégralement financés par le Conseil régional des Pays de la Loire ;
- 955,2 millions pour l'Etat (via l'AFITF[17]).

La signature du protocole de financement a permis l'envoi du dossier de consultation par RFF aux trois candidats admis à présenter une offre (les groupes de BTP Bouygues, Eiffage et Vinci).

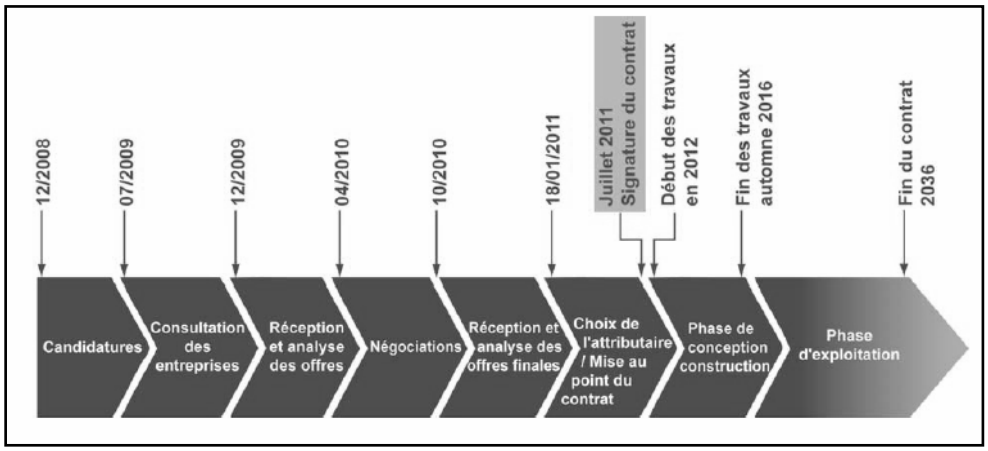
Après la remise des offres initiales fin décembre 2009, les phases d'analyse et de négociation, les offres finales ont été déposées en octobre 2010.

[14] Audition de Monsieur Claude LIEBERMANN (Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, Président du comité de pilotage de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire) le 12 janvier 2010.
[15] Montants présentés en euros courants, rapport voté en session du Conseil régional en mai 2011.
[16] Pour le plan de financement du projet Bretagne Grande Vitesse (BGV) dans son ensemble, voir au point 5 de ce chapitre.
[17] Agence de financement des infrastructures de transports de France.

Après la désignation du titulaire, Eiffage, le 18 janvier 2011 et la création *ad hoc* de Eiffage Rail Express (ERE), la procédure s'est poursuivie par l'approbation par décret en Conseil d'État qui a permis la signature de la convention de financement de la LGV et de la virgule de Sablé-sur-Sarthe 13 juillet 2011, en présence du Ministre des Transports Thierry MARIANI.

Dernière étape avant le début des travaux, la signature entre ERE[18] et RFF a ensuite pu avoir lieu le 28 juillet 2011. ERE doit construire la ligne à grande vitesse, l'exploiter et l'entretenir durant vingt cinq ans et reçoit en contrepartie des contributions de RFF et des collectivités co-financeurs durant les travaux, puis un loyer de la part de l'Etat et une rémunération par RFF au titre de la maintenance et du renouvellement.

Figure 11. Chronologie de la mise en concurrence pour l'attribution du contrat de partenariat avec le maître d'ouvrage (Eiffage Rail Express)



Source : RFF, juillet 2011.

La convention de financement de la LGV signée le 13 juillet prévoit également un Fonds de solidarité territorial afin de compenser les nuisances[19] entraînées par la construction de l'infrastructure : terrains agricoles coupés par le tracé, nuisances sonores… Ce fonds est doté de 14 millions d'euros et sera réparti au *pro rata* de la longueur de linéaire traversant chaque commune. Les communes concernées peuvent bénéficier de ce fonds pour co-financer des projets de développement local (dans les domaines culturel, social ou économique) à hauteur de 80 % du coût HT des projets.

[18] Pour Eiffage, il s'agit du contrat le plus important depuis sa création en 1844.

[19] Conformément à la circulaire du 27 septembre 2010 faisant suite à la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement durable (NDD) adoptée le 27 juillet 2010.

Le montage financier multipartenarial tel qu'il est prévu pour le projet Bretagne à Grande Vitesse est exemplaire par l'implication de l'ensemble des collectivités locales concernées, aux côtés de l'Etat et de RFF. Cependant, nous attirons l'attention sur le fait que l'augmentation de la participation de RFF aura *in fine* des répercussions sur les péages que RFF demandera lors de la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire et donc sur le prix final du billet.

1.6. Un processus de concertation en continu

Les périodes de consultation antérieure à mars 2003 (mise en place de la commission de suivi du projet de préparation des études d'avant-projet sommaire) ayant été considérées comme *« insuffisantes, réduites généralement à de l'information subie, le système de décision étant perçu comme autonome et propre à développer un sentiment de suspicions et de rumeurs »*[20], le dispositif de concertation a été renforcé durant les différentes phases du projet.

1.6.1. La commission de suivi du projet de préparation des études d'avant-projet sommaire

La concertation était placée sous la garantie de la commission de suivi mise en place, sur recommandation de la Commission Nationale du Débat Public, par décision de Madame la Préfète coordonnatrice en date du 9 octobre 2003.
Cette commission, présidée par Yves MORVAN, alors Président du Conseil économique, social régional (CESR) de Bretagne, s'est réunie à trois reprises avant la présentation du dossier de consultation des services de l'Etat en mars 2004 : les 14 octobre 2003, 27 novembre 2003 et 24 février 2004. La commission a été présidée par son successeur à la présidence du CESR, Alain EVEN à partir d'avril 2005. Plusieurs de ses membres ont assisté à des réunions de concertation sur le terrain.
Le dossier d'avant-projet sommaire (APS) avait donné lieu à une consultation des services de l'Etat au printemps 2004, puis des élus, acteurs socio-économiques et associations de novembre 2004 à mars 2005. Des études de variantes ont dû être réalisées dans la phase d'APS sur 60 % des secteurs totalisant 123 kilomètres sur les 214 que comptera la nouvelle ligne. Le travail de concertation a donc montré la mobilisation des acteurs locaux en vue de la meilleure insertion possible du projet dans les territoires.

[20] Bilan de la concertation issu du Dossier d'Enquête Préalable à la DUP, avril 2006, p10.

1.6.2. Les comités de suivi départementaux

Conformément aux conclusions motivées et à l'avis de la commission d'enquête (novembre 2006), des comités de suivi ont été constitués dans les trois départements concernés par le tracé de la LGV Bretagne - Pays de la Loire. Concernant l'Ille-et-Vilaine, le comité a été constitué par arrêté préfectoral du 25 janvier 2008. Il rassemble des représentants des collectivités parmi lesquelles l'ensemble des communes concernées par le tracé, des acteurs socio-économiques et des associations.
Il a pour objectif le suivi de la mise au point du projet, en concertation avec les acteurs concernés. Les réunions sont l'occasion pour RFF de faire un point sur l'avancement général du projet, sur les programmes d'études et sur l'action foncière en cours, en accompagnement de la procédure de mise en concurrence au titre du contrat de partenariat public-privé.

1.6.3. Du comité de pilotage des études au comité de suivi

Le comité de pilotage regroupe les partenaires publics du projet : État, Région Bretagne, Région Pays de la Loire, SNCF et Réseau Ferré de France. Placé sous la présidence de Monsieur Claude LIEBERMANN, ingénieur général des Ponts et Chaussées, il se réunit une à deux fois par an. Le Préfet de la région Bretagne assure le rôle de préfet coordonnateur des études.
Le Comité favorise le bon avancement du projet dans le respect des règles de concertation et de collaboration avec les collectivités territoriales concernées. Il veille au déroulement et à la qualité des études ainsi qu'au suivi des dépenses correspondantes dans le respect des budgets définis dans les conventions de financement successives.
Ce comité de pilotage doit être remplacé par un comité de suivi tel que le prévoit la convention de financement signée en juillet 2011[21].

Le processus de concertation, considéré comme insuffisant durant la phase d'études préalables, est monté en puissance tout au long du projet, Les comités départementaux et le comité de pilotage sont des lieux de concertation qui permettent aux différents acteurs de suivre l'avancée du projet dans toutes ses dimensions (études, travaux, respect des budgets, etc.).

Nous considérons comme essentiel ce processus de concertation et insistons pour que le maître d'ouvrage poursuive dans cette voie en ne se limitant pas à la seule information de l'avancée des travaux.

[21] Ce comité n'était pas encore mis en place au moment de la rédaction du présent rapport.

1.7. Les effets prévus sur l'environnement, l'emploi et le fret

Les effets de la LGV ne se limitent bien évidemment pas à son impact environnemental, à la création d'emploi et à l'évolution du transport de marchandise, mais il s'agit d'effets prévisibles, annoncés *a priori* et en partie évalués. Les autres effets sont analysés à travers les attentes exprimées par les différents acteurs ; ils sont traités dans les chapitres traitant des enjeux du projet Bretagne à Grande Vitesse pour les acteurs bretons (chapitre 3 et suivants).

1.7.1. Des effets environnementaux à compenser

La réalisation d'une telle infrastructure s'accompagne de procédures obligatoires et de mesures compensatoires. Le Dossier des engagements de l'Etat de 2009 mentionne en effet ce que le partenaire constructeur de la ligne doit réaliser après la déclaration d'utilité publique :

- la procédure au titre de la Loi sur l'eau ;
- la procédure d'acquisition foncière ;
- l'archéologie préventive ;
- l'aménagement foncier ;
- les procédures complémentaires :
    - pour les dépôts de matériaux pour les besoins du chantier qui entraînent une procédure spécifique de déclaration et/ou de demande d'autorisation ;
    - pour l'impact sur les espèces protégées et leurs habitats qui nécessitent des dérogations de protection stricte ;
    - pour les monuments historiques inscrits qui nécessitent des demandes d'autorisation de travaux au sein des périmètres de visibilité.

Au-delà de ces obligations réglementaires RFF et Eiffage prévoient de conclure un accord volontaire, spécifique à la LGV Bretagne-Pays de la Loire, sur le développement durable et l'environnement. Cette *« stratégie développement durable »*[22] concerne deux sujets : l'empreinte carbone et la préservation de la biodiversité.

Concernant l'empreinte carbone, il est prévu d'actualiser régulièrement le bilan carbone de l'opération et d'opérer un arbitrage en faveur des solutions techniques ou organisationnelles les moins carbonées sur les postes les plus émissifs en gaz à effet de serre. Potentiellement plus chères, ces solutions seront soutenues par un « fonds d'arbitrage carbone » doté d'un budget internalisé de 6,4 M€.

[22] Dossier de presse RFF, Signature du contrat de partenariat entre RFF et ERE, 28 juillet 2011

Concernant la **biodiversité**, « une grande attention sera apportée à la neutralité écologique avec la recherche d'une transparence hydraulique et écologique poussée, avec la réalisation de nombreux ouvrages assurant la continuité des milieux ».
Afin de compléter ces mesures, les partenaires mènent des analyses liées à la compensation environnementale des impacts sur la biodiversité et les zones humides, conformément au Grenelle de l'Environnement. Les mesures compensatoires sur le terrain sont en cours, avec l'expertise de l'Office National des Forêts, de même que la mise au point d'un programme de gestion des sites de compensation sur les court, moyen et long termes.

Les mesures compensatoires doivent être mises en œuvre et nous souhaitons que les démarches et les résultats soient régulièrement présentés et discutés lors de Comités de suivi (du projet et départementaux selon la localisation des actions).

1.7.2. Les emplois créés par la LGV[23]

La réalisation d'un grand projet d'infrastructure a pour effet de créer des emplois liés aux travaux pendant la durée de la construction des ouvrages et des emplois permanents dans les différents secteurs d'activités sensibles aux améliorations de l'offre de transport de voyageurs.

- Les types d'emplois prévus

Les effets permanents ne sont pas quantifiables de façon précise puisqu'ils dépendent très largement des initiatives des acteurs des territoires pour saisir les opportunités apportées par le projet. Par conséquent, l'analyse des emplois créés reste ici centrée sur ceux générés par les travaux.
Les emplois ainsi créés ont donc un caractère temporaire ; ils se manifestent uniquement pendant la durée du chantier et varient d'année en année en fonction du volume des activités en cours.

Il faut distinguer :

- les emplois directs qui se situent en partie sur le chantier même ou à proximité et bénéficient directement aux régions traversées par le chantier : les départements concernés par les travaux de construction de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire sont la Sarthe, la Mayenne et l'Ille-et-Vilaine ;
- les emplois indirects qui, à travers les sous-traitances et les commandes de matériaux et d'équipement, intéressent d'une part les sites où ces biens sont fabriqués sur l'ensemble du territoire français, et d'autre part, une partie

[23] Source : RFF, « *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité publique, Ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire, Evaluation socio-économique et financière – Pièce G, 2006* ». p.58.

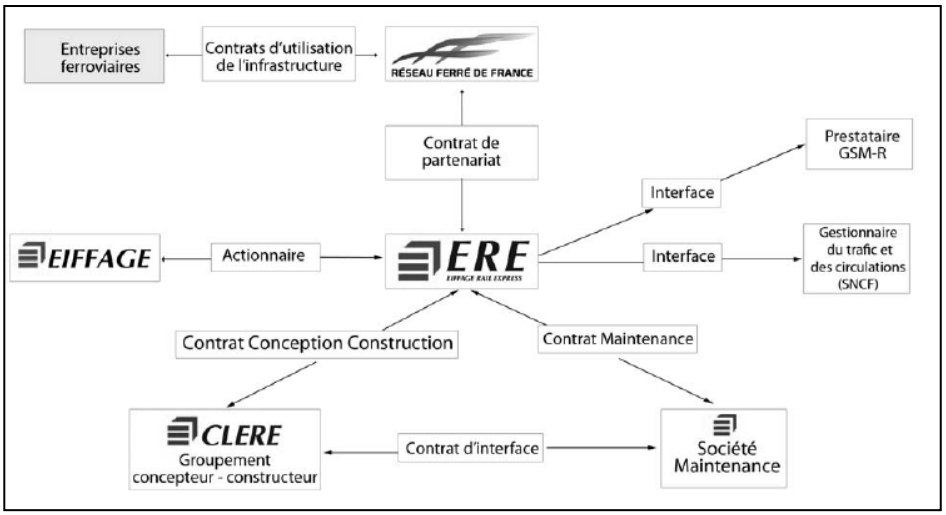
d'emplois locaux, notamment ceux des fournisseurs attachés au site par la nature de leurs activités (transporteurs, hébergeurs, commerces de proximité, etc.) ;
Dans la partie des travaux qu'elle sous-traitera (évaluée à 30 %), ERE s'est engagée à faire en priorité appel à des entreprises régionales.

- Le nombre d'emplois prévus

Le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique de la LGV Bretagne-Pays de la Loire mentionnait la création de **44 000 emplois temporaires** sur la durée totale du chantier, soit environ **10 000 par an** en **fonction de la conjoncture à la date de réalisation**. D'autres estimations plus récentes indiquent que la phase de construction (fin 2012 à fin 2016) génèrera **au total 10 000 emplois directs et indirects** [24]
Les emplois directs, qui constituent plus des deux tiers du total, sont pour l'essentiel situés sur le chantier ou à proximité. Ils sont considérés comme entièrement situés dans les régions du projet et répartis entre elles au prorata de la longueur du tracé, soit 25 % pour la Bretagne et 75 % pour les Pays de la Loire. Ces emplois relèvent de façon prépondérante du secteur du BTP, mais aussi significativement des branches transports, commerces et services marchands.

Nous souhaitons qu'un suivi du nombre d'emplois réellement créés durant le chantier soit réalisé, dans une démarche plus complète d'évaluation au fil de l'eau du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire.

Figure 12. Schéma de l'organisation autour d'ERE



Source : RFF, juillet 2011.

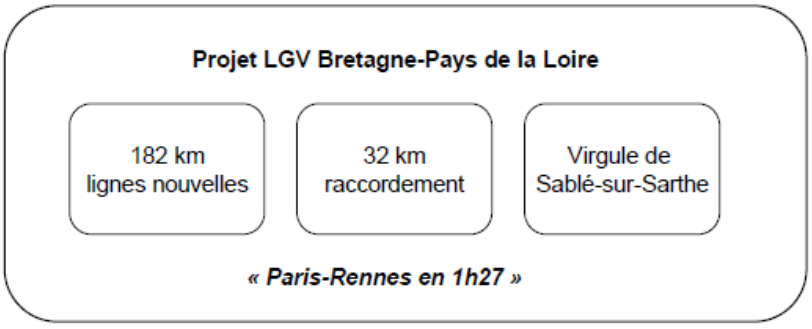
[24] Eiffage Rail Express, plaquette de présentation du projet de LGV BPL, 2012.

1.7.3. Les effets de la LGV sur le transport de marchandises

De plus, toute nouvelle ligne à grande vitesse permet indirectement, par libération de capacité sur la voie ferrée classique, de développer l'offre TER et/ou les services fret. Pour la LGV BPL, cette libération de sillons est mise en avant dès le dossier d'études d'avant-projet sommaire (2004), puis dans celui présenté à l'enquête publique (2006), le CESR de Bretagne l'appelle de ses vœux dès 2005 dans un avis commun formulé avec le CESR des Pays de la Loire et enfin, cette idée est largement reprise dans les différents communiqués de presse publiés par RFF.

Pour ce projet, la libération de sillons sur la voie classique concerne le parcours Rennes-Vitré-Laval. Or, la LGV se raccordant à Cesson-Sévigné, davantage de trains circuleront entre Cesson et Rennes et la libération de sillons ne sera donc pas automatique. La voie entre Cesson et Vitré pourra être davantage mobilisée pour le transport de marchandises. Mais entre Rennes et Cesson, à moins d'envisager pour les trains de marchandise une plate-forme à l'Est de Rennes ou de Cesson il n'y aura pas de libération de sillons entre ces deux villes.

Figure 13. Schéma des composantes du projet de LGV BPL



S'il est indéniable que le gain de temps permis par la construction de la LGV Bretagne-Pays de la Loire profitera à l'ensemble de la Bretagne, il ne sera toutefois pas suffisant pour mettre l'ensemble des villes desservies par le TGV à moins de trois heures de Paris. Nous insistons pour qu'une attention particulière soit portée sur les composantes complémentaires du projet Bretagne à Grande Vitesse.

2. Le projet d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper

Avec la construction de la LGV entre Le Mans et Rennes, le projet Bretagne à Grande Vitesse compte aussi l'amélioration des liaisons ferroviaires entre Rennes et Brest d'une part et entre Rennes et Quimper d'autre part. L'ensemble des actions de ce projet étant menées à l'Ouest de Rennes, les autorités régionales (Préfecture, Conseil régional, etc.) nomment également ce projet « Bretagne Ouest à Grande Vitesse » (BOGV). Cette terminologie est utilisée pour évoquer tous les projets qui complètent celui de la LGV dans BGV, y compris la partie mutualisable de la liaison entre Rennes et Nantes (voir infra, point 5.2).

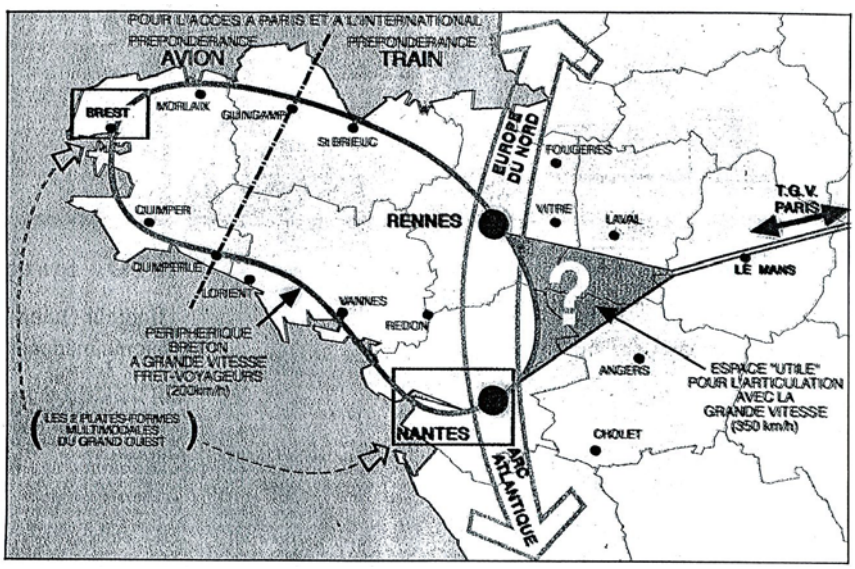
Ce projet consiste à adapter l'infrastructure (voies ferrées et gares) pour améliorer la capacité, la régularité, la sécurité et le confort. Les multiples opérations qu'il comprend doivent permettre de réduire les temps de parcours d'environ quatre à cinq minutes sur chaque axe, toujours dans l'objectif des 3 heures, voire de descendre en dessous. Ce gain de temps profitera aux circulations TGV, mais aussi aux TER et au fret à certaines conditions.

2.1. Un projet depuis longtemps sur les rails

Le projet de Périphérique ferroviaire de 1995 préfigure la partie infrastructure du projet d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper (modernisation des voies ou axes RBRQ). Dans le cadre du débat préalable à la déclaration d'utilité publique de la LGV BPL, un collectif d'acteurs nommé « Transports 2015 » avait imaginé un anneau ferré, sorte de « périphérique ferroviaire » à grande vitesse (220 km/h) reliant la quasi-totalité des villes de Bretagne et au delà (Rennes, St-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Quimperlé, Vannes et Nantes) avec un raccordement de cet anneau à la LGV Paris-Le Mans quelque part entre Rennes et Nantes. La motivation était de *« raccorder la pointe de la Bretagne à la toile d'araignée ferroviaire de l'Europe devenue l'instrument principal du développement du territoire »*[25].

[25] Article de Louis-Roger DAUTRIAT, le Télégramme, 17 janvier 1995.

Figure 14. Le périphérique ferroviaire



Source : Le Télégramme, 17 janvier 1995.

Le projet n'a cessé d'être précisé par la suite, demeurant essentiel pour les échanges intra-régionaux.

Aujourd'hui, pour le projet de modernisation des voies (ou axes) Rennes-Brest et Rennes-Quimper (RBRQ), il s'agit :

- de supprimer l'ensemble des passages à niveau de certains secteurs[26] (41 passages à niveau sont concernés par la première phase des travaux) avec construction d'ouvrages d'art ;
- de réaliser des travaux d'infrastructure : ripage de courbes, renforcement de la voie et terrassement, adaptation de certains ouvrages d'art existants avec le remplacement ou le renforcement des tabliers, création de passages dénivelés en gares et haltes ferroviaires ;
- d'adapter la signalisation ferroviaire, les installations de sécurité, les installations de traction électrique ;
- de prévoir (construire) de nouvelles sections diminuant la longueur de la ligne (shunts) et permettant de gagner encore davantage de temps.

Inscrites au Contrat de plan État-Région 2000-2006 puis au Contrat de projets État-Région 2007-2013, ce projet est également inscrit dans l'avant-projet consolidé de SNIT (en date du 27 janvier 2011) ; projet n°27 sur la carte de synthèse des projets[27], il est identifié comme « projet à mettre en œuvre après 2020 », sans précision de kilométrage de l'infrastructure ni de coût des travaux.

[26] Afin de respecter la réglementation en matière de sécurité routière sur les lignes, le relèvement de la vitesse des trains au-delà de 160 km/h impose la suppression de tous les passages à niveau.
[27] Voir supra Figure 2, la carte de l'avant-projet consolidé de SNIT sur laquelle figure également la LGV BPL, mais en tant que « projet à réaliser avant 2020 ».

Il est cité comme exemple dans la fiche technique FER12 « Garantir une desserte optimisée des territoires non directement desservis par le réseau des LGV », sans être détaillé : la question des shunts n'y est pas abordée.

Dès sa contribution sur l'avant-projet de SNIT en octobre 2010, le CESER avait regretté que le projet ne mentionne pas la nécessaire construction de shunts, sur les lignes nord et sud ainsi que la désaturation de la gare de Rennes qui fait également partie du projet (voir infra). Lors de l'appel à consultation sur l'avant-projet consolidé de SNIT en février 2011, ces éléments n'ayant pas été pris en compte, le CESER avait renouvelé ses remarques.

2.2. Un Grand Projet au titre du FEDER

La Commission européenne (CE) reconnaît en décembre 2009 l'amélioration des liaisons entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper comme Grand Projet au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER) et octroie une participation à hauteur de 99 millions d'euros à ce projet. Un tel co-financement produit un effet d'entraînement sur les autres co-financeurs.

Le règlement du FEDER indique que ce fonds peut apporter un soutien à *« des dépenses liées à une opération comportant un ensemble de travaux, d'activités ou de services, destinée à remplir par elle-même une fonction indivisible à caractère économique ou technique précis, qui vise des objectifs clairement identifiés »* [28]. Autre critère, le coût total du projet doit dépasser 50 millions d'euros, s'il s'agit d'un projet d'infrastructures notamment (et 25 millions d'euros pour un projet environnemental). L'autorité de gestion (Région Bretagne) a réalisé fin 2007 un dossier de demande d'inscription du projet RBRQ au titre de grand projet européen du FEDER. L'approbation de la CE s'est appuyée sur la description de l'objet physique, l'assiette sur laquelle le taux de cofinancement de l'axe prioritaire s'appliquait et sur le plan annualisé de la contribution financière du FEDER.

Concrètement, le co-financement par le FEDER à hauteur de 99 millions[29] d'euros est attribué dans le cadre du CPER dans lequel l'Etat et la Région ont inscrit le projet d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper dans l'objectif n°1 de leur Grand projet n°1 (*«Grand projet n°1 Renforcer la compétitivité de la Bretagne en améliorant son accessibilité », « Objectif n°1-Projet "Bretagne à grande vitesse" Mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris»*[30]*)*. Cet objectif comprend en effet trois actions : la LGV Bretagne-Pays de la Loire, l'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper et la désaturation de la gare de Rennes.

[28] Règlement CE n°1083/2006 portant dispositions générales sur le FEDER, le FSE et le Fonds de cohésion, art.39.

[29] Lors de la demande d'inscription au titre de grand projet FEDER, un co-financement de 100 millions d'euros avait été sollicité auprès de la CE.

[30] Voir annexe n°2.

Le projet d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper bénéficie du statut de Grand Projet européen, ce qui permet un co-financement européen important dans le cadre du CPER. Par contre, il était inscrit à l'avant-projet consolidé de SNIT fin janvier 2011 dans les projets à réaliser après 2020.

2.3. La première phase du projet Rennes-Brest et Rennes-Quimper

Par décision ministérielle du 23 août 2005, une première phase d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper a été approuvée. Elle comprend 7 tranches fonctionnelles, pour un montant estimé à 310 millions d'euros, co-financés à hauteur de 99 millions d'euros par le FEDER.

Les 7 tranches fonctionnelles de la première phase des travaux sont :

- sur l'axe Rennes-Brest :
  - la section Rennes-Quédillac : travaux sur les 36 kilomètres entre Rennes et La Brohinière dont la suppression de 7 passages à niveau pour un relèvement de vitesse jusqu'à 190 km/h (fin des opérations prévue en 2013) ;
  - la section Tramain-Yffiniac : travaux sur les 25 kilomètres entre Plestan et Yffiniac dont la suppression de 8 passages à niveau pour un relèvement de vitesse jusqu'à 220 km/h (opérations terminées fin 2011) ;
  - la section Plouagat-Guingamp : 12 kilomètres de voies en travaux à l'est de Guingamp pour un relèvement de vitesse jusqu'à 220 km/h (opération achevée en 2009) ;
  - la section Plouaret-Pleyber-Christ : 39 kilomètres entre Plounérin et Pleyber-Christ pour un relèvement de vitesse jusqu'à 200 km/h (fin des travaux prévus en 2013).

- sur l'axe Rennes-Quimper :
  - la section Malansac-Questembert, sur environ 20 kilomètres avec un relèvement de vitesse à 220 km/h effectif depuis septembre 2010 (9 passages à niveau supprimés) ;
  - la section Auray-Hennebont, travaux sur les 22 kilomètres entre Auray et Kervignac dont la suppression de 10 passages à niveau pour un relèvement de vitesse jusqu'à 200 km/h (fin des opérations programmée en 2012) ;
  - la section Lorient-Quimper, relèvement de vitesse jusqu'à 160 km/h sur environ 63 kilomètres, effectif depuis 2006.

En complément de cette première phase et à la suite de l'abandon de la technologie pendulaire[31], les partenaires ont décidé d'intégrer des opérations complémentaires, permettant d'apporter des gains de temps supplémentaires pour les TGV classiques, dès la mise en service de la LGV Bretagne - Pays de la Loire.

Ainsi un programme complémentaire prévoit :

- un renouvellement de la voie ferrée entre Rennes et Redon programmé en 2014-2015 avec l'augmentation de la capacité par la modernisation de la signalisation (mise en Block Automatique Lumineux - BAL) et l'étude de ripages de courbes afin de relever la vitesse ;
- des travaux de renforcement des sous-stations électriques de Cesson-Sévigné et de Saint-Avé ;
- des travaux de modernisation de la signalisation, sur la section Guingamp - Plouaret (mise en BAL) ;
- la désaturation de la gare de Rennes : étude de la modernisation des infrastructures en gare pour permettre le passage en gare à une vitesse de 90 km/h des trains desservant la pointe bretonne (voir infra).

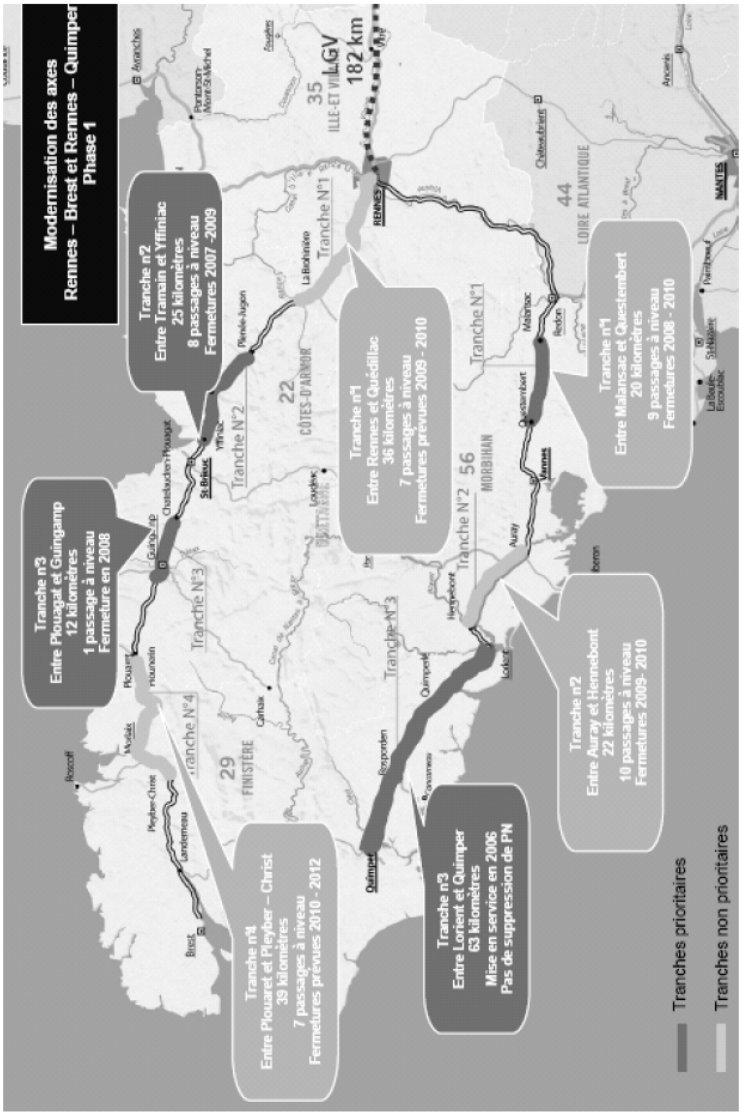
L'ensemble de ces études et travaux représente un montant de 66 millions d'euros inscrits lors de la révision du Contrat de projet État-Région Bretagne (juin 2011).

Pour que Rennes reste accessible depuis Paris et depuis la pointe bretonne dans un temps équivalant et à un horizon proche de celui de la réalisation de la LGV, il est important de compléter ces premières réalisations par la création de portions de lignes nouvelles (shunts) comme l'a préconisé par deux fois le CESER dans ses contributions au SNIT[32].

[31] Cette technologie devait équiper les rames des TGV roulant sur ces voies, mais suite à des expertises et contre-expertises respectivement conduites par la SNCF et le Conseil régional, il est apparu que les coûts de développement et de maintenance seraient trop importants ; le Conseil régional a décidé en 2008 de ne pas mettre en place cette technologie pour les TGV circulant sur les lignes bretonnes. La technologie pendulaire avait auparavant été abandonnée par le gouvernement sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

[32] Note de lecture : Les encadrés non grisés présentent des synthèses partielles tout au long du rapport.

Figure 15. Localisation des travaux d'amélioration des voies RBRQ



Source : RFF, 2011.

2.4. Nouvelle phase pour le projet : des études exploratoires

Pour atteindre l'objectif des trois heures entre Paris et Brest ou Paris et Quimper, les réflexions antérieures ont montré que le gain de temps complémentaire (au-delà de la LGV et de la première phase de travaux) ne pourrait pas être obtenu par le matériel roulant, et que l'atteinte de cet objectif ne pourrait se faire qu'à la faveur d'aménagements de sections de lignes nouvelles.

Pour RFF, les études exploratoires de la phase 2 *« visent à définir des aménagements complémentaires et notamment des sections nouvelles qui donneront lieu à débat public, à l'horizon 2013, en liaison avec le projet Nantes-Rennes pour la branche Sud »*[33].

Il s'agit donc d'élaborer une nouvelle conception de la deuxième phase de l'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper, avec deux enjeux :

- une amélioration complémentaire pour l'accessibilité jusqu'à la pointe bretonne ;
- une amélioration significative des temps de parcours entre les principales villes bretonnes.

La première étape de cette seconde phase a été lancée avec les études exploratoires (jusqu'en juillet 2011) qui ont approfondi la réflexion sur les fonctionnalités attendues par la rencontre de l'ensemble des parties prenantes (RFF, élus des collectivités, instances consultatives, etc.). Ces études ont vocation à être suivies par les études préalables, qui précèderont la phase de débat public, annoncée pour 2013.

L'association « Investir en Finistère »[34] a évalué la construction de plusieurs shunts le long des deux axes du projet Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

Tableau 1. Les shunts proposés par « Investir en Finistère »

Axes	Ligne Nord	Ligne Sud
Shunts proposés	**Shunt du Ponthou** (construction de 5 km de double voie nouvelle entre St-Brieuc et Morlaix) - gain de temps : **2 min** - coût estimé **50 M€** (2008) **Shunt long Morlaix – Brest** (48 km de voie nouvelle) - gain de temps : **17 min** - coût estimé **770 M€** (2008)	**Shunt long Rennes et St-Jacut** (construction de 55 km de voie nouvelle entre Bruz et St-Jacut les Pins) - gain de temps : **16 min** - coût estimé : **880 M€** (2008)
Gain de temps	**19 min**	**16 min**
Coût global estimé	**1 700 M€ (2008)**	

Un montant de 3,8 millions d'euros est inscrit à la révision du Contrat de projet Etat-Région Bretagne (juin 2011), pour conduire ces études exploratoires, les études préalables au débat public ainsi que le débat public. Les partenaires ont décidé d'y intégrer une provision permettant de conduire les études préliminaires dès la fin du débat public.

Le CPER 2007-2013 avait prévu l'inscription de 49,5 millions d'euros (dont 12,4 M€ de part État à parité avec la Région Bretagne) pour le projet afin de

[33] Dossier de presse de RFF du 28 juillet 2011.
[34] Audition de Monsieur Jean LE VOURCH, président d'Investir en Finistère et de Monsieur Michel GOURTAY, délégué, le 11 mai 2010.

poursuivre les études techniques nécessaires et d'engager les premiers travaux jugés prioritaires pour améliorer la fluidité des circulations ferroviaires, notamment en périodes de pointe.

Au total, le coût pour le projet de modernisation des voies Rennes-Brest Rennes-Quimper était évalué à 409,5 millions d'euros dans le CPER (en 2007), mais ces montants ne correspondent plus à la réalité de fin 2011 : 264 millions d'euros, suite à la révision de mi-parcours de juin 2010. Finalement, le projet aura mobilisé 100 M€ du CPER 2000-2006 et 264 M€ dans la programmation 20007-2013 révisée. Les partenaires financiers du projet global sont l'Etat, la Région Bretagne, le Conseil général du Finistère, Brest Métropole Océane, Quimper Communauté et RFF.

Les études exploratoires de la deuxième phase du projet Rennes-Brest Rennes-Quimper doivent mener à l'étape ultérieure de débat public en 2013.

Nous attendons avec impatience la tenue du débat public dont les résultats permettront d'évaluer le degré d'intérêt de la population vis-à-vis de ce projet.

2.5. La désaturation de la gare de Rennes

Une très grande majorité des circulations TGV et TER qui irriguent le territoire régional traverse la gare de Rennes. Or, la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire d'une part, et l'importante croissance prévue pour les dessertes TER d'autre part, nécessitent un vaste programme de modernisation des voies et des équipements ferroviaires de la gare de Rennes, véritable étoile ferroviaire, porte d'entrée de l'ensemble du réseau breton. Les fréquentations sont en effet en forte croissance (5 millions de voyageurs en 2006, 9 millions en 2010[35]). Entre 2006 et 2020, on prévoit un doublement du nombre de voyageurs TGV et un triplement du nombre de voyageurs TER.

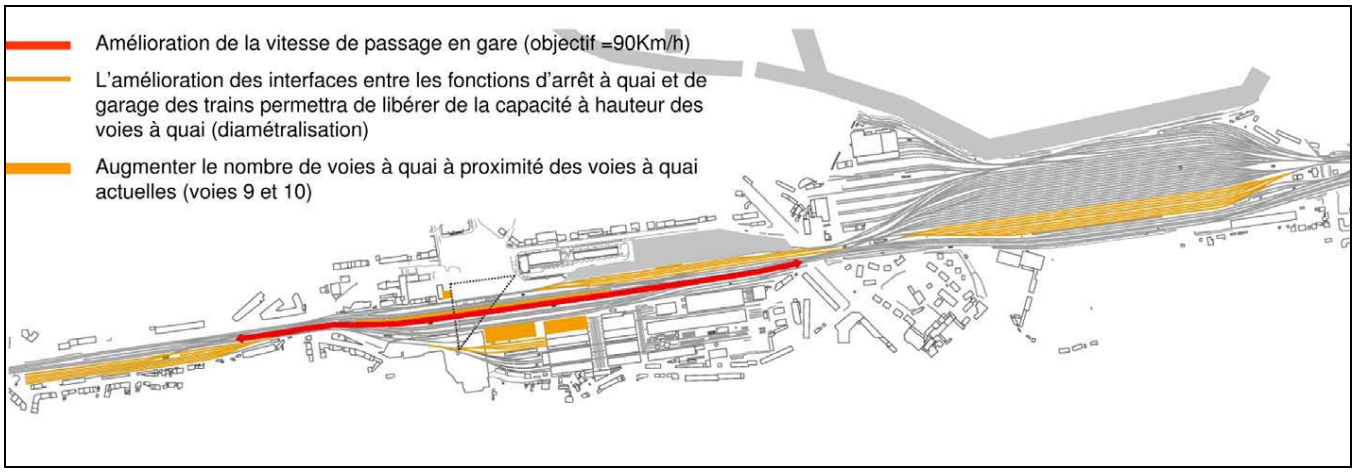
Tant que le TGV n'arrivera sur une LGV que jusqu'à Rennes, les infrastructures de sa gare centrale seront la clé de voûte d'un réseau de transports adapté aux attentes des voyageurs où TGV, TER et transports en commun se complètent pour diffuser l'effet Bretagne à Grande Vitesse dans tous les territoires.

Afin de ne pas augmenter les temps de parcours, un relèvement de la vitesse du passage en gare à 90 km/h pour les trains ne s'arrêtant pas à Rennes est prévu. Actuellement, ils roulent à 30km/h sur les trajets vers Quimper et 40 km/h vers Brest et dans l'autre sens, 60 km/h vers Paris. Pour désaturer la gare de Rennes, il est également prévu de créer un cinquième quai pour la LGV BPL.

[35] Chiffres de l'observatoire régional des transports bretons, 2011.

Les premières études ont débuté en 2008, en même temps que les travaux qui devraient se poursuivre jusqu'en 2015-2016.

Figure 16. Aménagement des quais de la gare centrale de Rennes



Source : Rennes Métropole, avril 2010.

Ce projet est inscrit au schéma régional multimodal des transports (SRMDT) de la Région Bretagne où le montant des travaux est estimé par RFF entre 100 et 150 millions d'euros[36]. Mais le CPER 2007-2013 révisé a évalué à 42, 8 M€ les premiers travaux et études d'aménagement.

L'aboutissement du projet de désaturation de la gare de Rennes dans un planning compatible avec celui de la LGV est l'une des conditions nécessaires pour que l'investissement réalisé entre Le Mans et Rennes puisse bénéficier à toute la Bretagne.

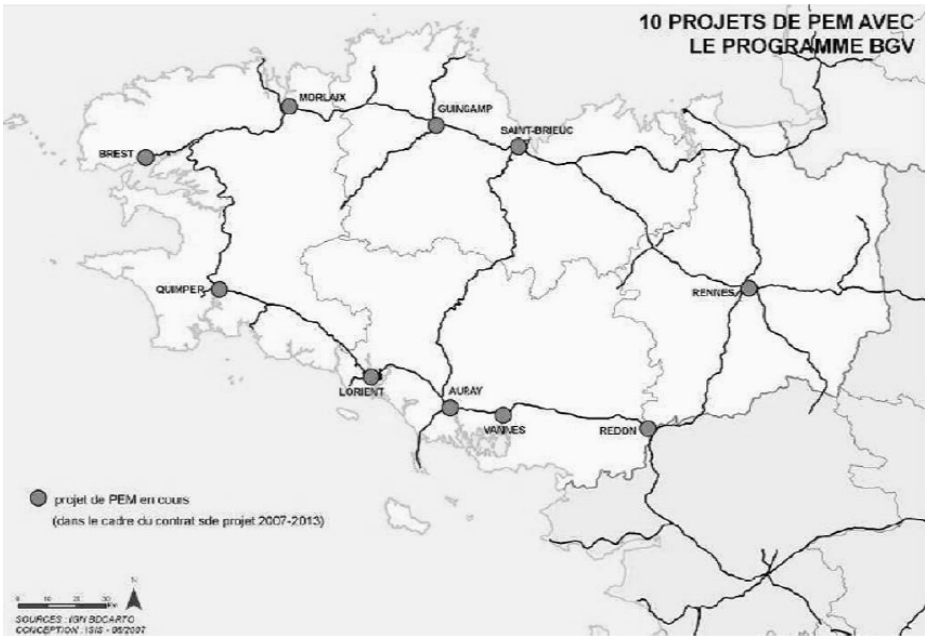
[36] SRMDT, 2008, Fiche n°1 « Concrétiser BGV dès 2012 ».

2.6. Le développement de pôles d'échanges multimodaux

2.6.1. Présentation synthétique de la démarche

L'aménagement des pôles d'interface entre les différents modes de transports est essentiel pour la diffusion des effets du TGV en Bretagne et donc pour la réussite du projet Bretagne à Grande Vitesse[37].
Depuis 2007, dix gares de Bretagne, à savoir : Rennes, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Vannes, Redon ont engagé des études d'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) dans le cadre du Contrat de Projet État-Région. Saint-Malo et Vannes sont dans une situation similaire avec des gares rénovées en 2005 et 2006 et considérés comme pouvant absorber les augmentations de trafic prévues. Néanmoins, à Vannes, des réflexions sont en cours sur la modification des accès et l'interconnexion des modes de transport (cf. chapitre 3, élaboration du Plan de déplacements urbain).
Les réflexions concernant chacun de ces pôles sont multipartenariales avec l'État et la Région, l'agglomération, la ville centre, le Conseil général, la SNCF et RFF. La construction de chaque réflexion est progressive. Elle repose principalement sur des études cherchant à appréhender ce que sera le dispositif d'accueil du trafic dans le périmètre des gares pour ses différents modes de transport.

Figure 17. Localisation des 10 projets de PEM



Source : Conseil régional de Bretagne, 2010.

[37] Les projets de PEM sont parfois présentés comme complémentaires du projet BGV, donc non inclus dans BGV (dans les documents de la préfecture de région, dans le CPER), le Conseil régional les présente comme faisant partie du projet BGV. Quel que soit leur cadre, leur importance en termes d'intermodalité les place au cœur des leviers de diffusion de l'effet BGV.

Le Contrat de Projet État-Région 2007-2013 préyait un montant de 17 M€ pour ces 10 PEM. Après la révision de mi-parcours intervenue en 2011, 9 millions d'euros sont apportés par l'Etat, 8,25 par la Région et 4,25 par la SNCF. Les collectivités co-financeront les projets en dehors du CPER. Pour mener à bien les aménagements dans les 10 PEM, de nouveaux financements seront nécessaires dans le cadre du prochain CPER (en mai 2011, le montant total de la participation de la Région était estimé à 34 millions d'euros dans le cadre des CPER en cours et à venir).

2.6.2. Aperçu de l'état d'avancement des PEM en Bretagne

Les études et les aménagements des PEM sont aujourd'hui dans des états d'avancement différents.

Tableau 2. Etat d'avancement des PEM soutenus par la Région Bretagne[38]

Etapes de la démarche		Brest	Morlaix	Guingamp	Saint Brieuc	Rennes	Redon	Vannes	Auray	Lorient	Quimper
Lancement de la démarche multipartenariale	Sollicitation de la Région et des autres partenaires sur un projet de PEM							*			
	Signature d'une convention multipartenariale pour le lancement de l'étude										
	Sélection d'un bureau d'études										
Etudes préalables	Diagnostic										
	Etude de scénarios										
	Approfondissement du scénario retenu										
Etudes complémentaires	Convention d'association		N	N	N		N				
	Etudes complémentaires										
	Signature d'un contrat de pôle			20/12 2011	14/10 2011	2012	2012				
Etudes préliminaires	Périmètres ferroviaires										
Travaux	Début des travaux			09/ 2013	09/ 2013		09/ 2013				

En cours de réalisation

Réalisé

Réalisé hors CPER

N Pas de convention d'association

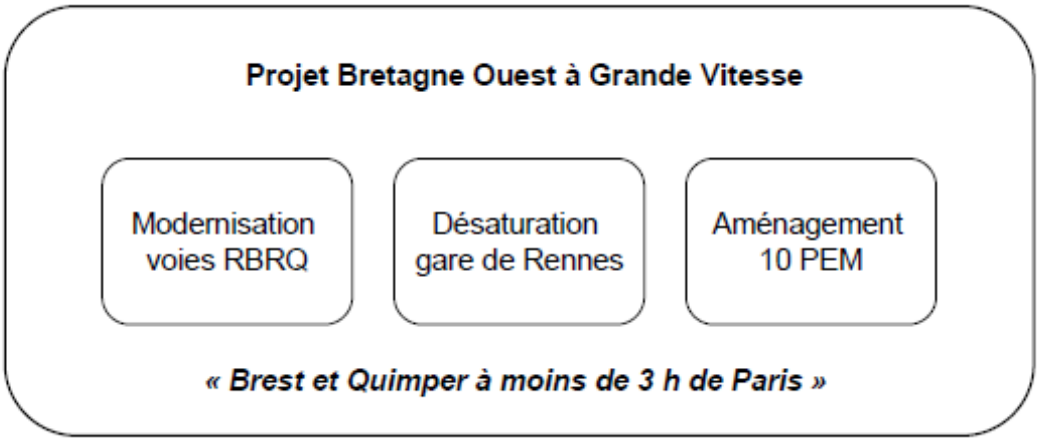
* Gare achevée en 2006
Autres aménagements prévus

Source : D'après le Conseil régional de Bretagne et la SNCF Bretagne, décembre 2011.

[38] Ce tableau synthétique est une simplification de la réalité qui ne rend pas compte du détail des états d'avancement de chaque partenaire (SNCF, RFF, Conseil régional, etc.) dans les différentes études en cours.

Les travaux d'aménagement devraient commencer en septembre 2013, par les gares qui se trouvent d'ores et déjà en limite de capacité d'accueil de voyageurs comme c'est le cas pour Redon, Guingamp et Morlaix. Au moment de la parution du présent rapport, la moitié des contrats de pôles était signée.

Figure 18. Les composantes de Bretagne Ouest à Grande Vitesse



Source : CESER, 2011.

L'aménagement ou la création de pôles d'échanges tels qu'ils sont envisagés sont une clé de voûte de la diffusion des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse à l'ensemble de la Bretagne : par leur potentiel d'amélioration de la connectivité entre les différents réseaux de transports ; par leur potentiel d'insertion dans des projets urbains et par leur potentiel d'attractivité économique, y compris dans le secteur spécifique du tourisme ; ou encore par leur potentiel en terme d'image offerte aux voyageurs arrivant dans ces lieux. Quelques projets de pôles d'échanges multimodaux sont détaillés dans le chapitre 3 regroupant les éléments ayant trait aux enjeux de l'intermodalité comme levier optimisant le projet Bretagne à Grande Vitesse. Les enjeux urbanistiques des pôles d'échanges sont présentés dans le chapitre 4 et ceux de l'attractivité économique dans le chapitre 5.

Le projet d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper est le second grand projet constituant le projet Bretagne à Grande Vitesse. Il comporte lui même trois projets très importants pour la Bretagne : outre la modernisation des voies (par l'effacement des passages à niveaux, le ripage des courbes etc.), l'aménagement de dix pôles d'échanges multimodaux et la désaturation de la gare de Rennes sont prévus dans un calendrier directement lié à celui de la LGV Bretagne Pays de la Loire, autre composante principale de Bretagne à Grande Vitesse. Si le budget alloué est moindre, il comprend néanmoins une participation de l'Union européenne bien supérieure à celui de la LGV. En outre, de nombreux aménagements peuvent être ajoutés et financés en dehors des CPER jusqu'en 2025.

Nous souhaitons vivement que la réalisation de toutes les phases de travaux se fasse de façon concomitante entre le Nord et le Sud du territoire régional pour que toute la Bretagne bénéficie autant que possible au même moment de l'amélioration de l'accessibilité, dans le respect de l'« objectif des trois heures ».

3. Le plan de financement du projet BGV

Le plan de financement du projet Bretagne à Grande Vitesse n'est pas totalement connu aujourd'hui. Si pour la composante LGV, le plan de financement est clair, dans sa composante BOGV, *i.e* tout ce qui ne concerne pas la LGV, les montants ne peuvent être précisément indiqués aujourd'hui. En ce qui concerne les projets de pôles d'échanges multimodaux et la désaturation de la gare de Rennes, les réflexions sont en cours et les scénarios définitifs ne sont pas établis. Nous ne pouvons donc que donner des grandes masses concernant ces projets et rappeler ce qui a été prévu dans le CPER 2007-2013 révisé, sachant que le financement des projets est réparti sur deux CPER et qu'il mobilisera par ailleurs des fonds apportés hors CPER (par les communes, les agglomérations, les Conseils généraux et RFF principalement).

Concernant la LGV, la convention de financement signée par l'ensemble des partenaires peut être synthétisée dans un tableau (cf. Tableau 3). **En outre, 50 M€ mobilisés par la Région pour permettre la mise en circulation de rames TGV Duplex** aptes à 320 km/h sur la LGV BPL ;

Concernant le financement de la modernisation des voies Rennes-Brest et Rennes-Quimper, 364 M€ dont 100 M€ dans le cadre du CPER 2000-2006 et 264 M€ dans le cadre de la programmation 2007-2013 révisée:
- Phase 1 RBRQ CPER 2000-2006: 100 M€ cofinancés par l'Etat, la Région, les Conseils généraux ;

- 86 M€ de FEDER mobilisés pour financer les travaux de la phase 1 de modernisation de Rennes-Brest et Rennes- Quimper ;
- Phases 1, 1+ et 2 programmation 2007-2013 révisée : 264 M€ dont 60 M€ de FEDER, 61,7 M€ de financements assurés par la Région, 75,6 M€ par l'Etat, 28M€ par d'autres collectivités (les quatre Conseils généraux) et 38,2 M€ par RFF.
- Phase 2 RBRQ : 3,8 M€ pour les études exploratoires, les études préalables au Débat public et le Débat public.

Tableau 3. Plan de financement de la LGV Bretagne-Pays de la Loire

	LGV en M€	*en %*
Total	**3343,5**	*100*
Etat	955,2	*28,6*
RFF	1432	*42,8*
Europe (FEDER)	11	*0,3*
Collectivités territoriales	945,3	*28,3*
dont		
Conseil régional Pays de la Loire	86,7	*2,6*
Collectivités territoriales bretonnes	858,4	*25,7*
dont		
Conseil régional Bretagne	655	*19,6*
Conseil général du Finistère	46,3	*1,4*
Conseil général du Morbihan	34,3	*1*
Conseil général des Côtes-d'Armor	31	*0,9*
Collectivités d'Ille-et-Vilaine	91,8	*2,7*
dont		
Conseil général d'Ille-et-Vilaine	43,7	*1*
Rennes métropole	43,7	*1*
Pays de Saint Malo	4,4	*0*

Source : Conseil régional de Bretagne, mai 2011.

Concernant la désaturation de la gare : 100 à 150 M€, selon le scénario retenu.

Dans le CPER 2007-2013 révisé, le montant nécessaire pour couvrir les premiers travaux ainsi que les études des aménagements du second groupe a été évalué à 42,8 M€ (dont 9,83 M€ par l'Etat, 9,83 M€ par la Région, 11,58 M€ par d'autres collectivités et 9,26 M€ par RFF et 2,3 M€ par la SNCF).

Concernant les projets de PEM : de 275 à 520 M€

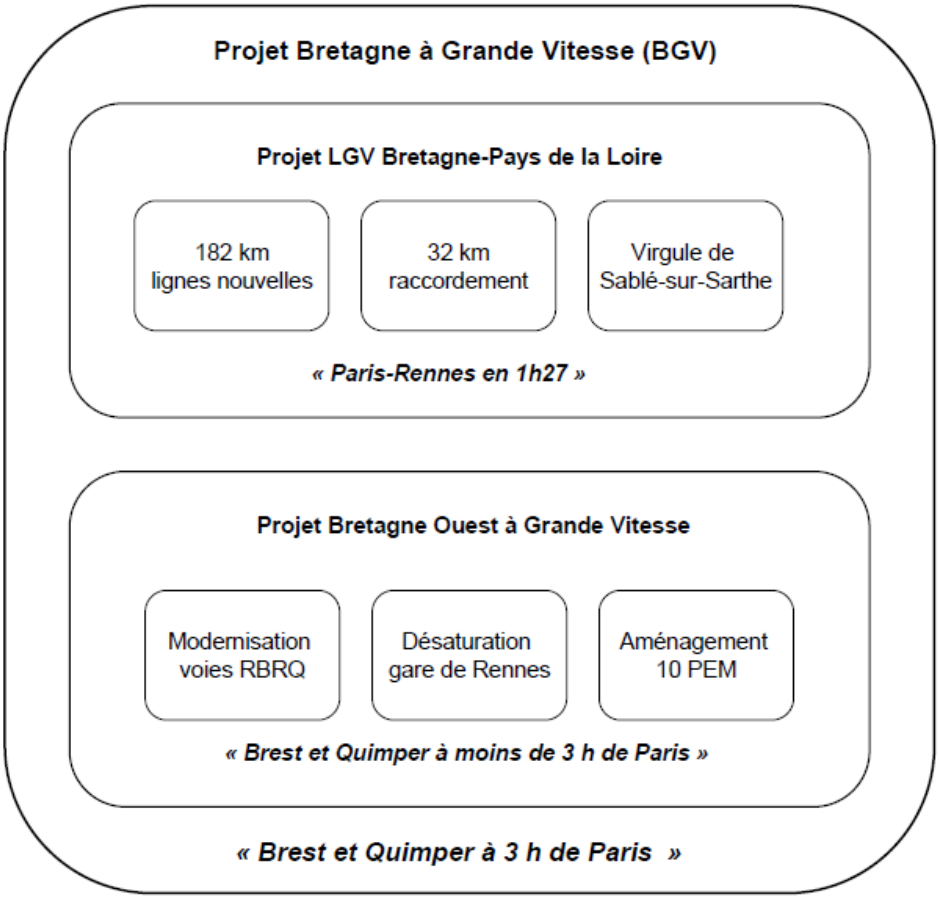
Le montant total dépendra des scénarios retenus pour chaque PEM, avec une fourchette de 15 à 50 millions d'euros par PEM (19,6 M€ pour Saint-Brieuc, 50M€ pour Lorient et autour de 100 M€ pour celui de Rennes, par exemple).

Dans le CPER 2007-2013, la somme attribuée aux 10 PEM était de 17 M€ (dont 4,2 M€ par l'Etat, 4,2 M€ par la Région, 4,2 M€ par d'autres collectivités et 4,3 M€ par la SNCF). La Région a prévu d'investir 34 M€ dans le cadre de l'actuel et du prochain CPER.

Comme tout projet d'infrastructure d'envergure impliquant de nombreux co-financeurs, le plan de financement a mis du temps à se mettre en place. Estimé à 3,8 milliards d'euros[39], le maître d'ouvrage Réseau ferré de France en assure plus de 40%, l'Etat et les collectivités un peu moins d'un tiers chacun.

Le schéma de synthèse ci-après apporte une vision d'ensemble des composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse : la LGV Bretagne-Pays de la Loire et ses sous-projets d'une part et le projet d'amélioration des liaisons entre Rennes et Brest et entre Rennes et Quimper (ou Bretagne Ouest à Grande Vitesse) et ses sous-projets d'autre part.

Figure 19. Les composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV)



Source : CESER, 2011.

[39] Ce montant ne tient pas compte des projets de PEM dont les montants ne sont pas encore stabilisés.

4. Les projets d'infrastructures optimisant le projet BGV

Plusieurs projets ferroviaires participent à l'amélioration de l'accessibilité de la Bretagne dans son ensemble : la plupart des projets sont inscrits dans le plan ferroviaire breton aux côtés de Bretagne à Grande Vitesse.
Le projet d'interconnexion des lignes à grande vitesse au Sud de Paris est annexe aux projets bretons, mais il a un tel effet sur l'accessibilité de la Bretagne et a suscité des réactions de la part de nombreux acteurs en Bretagne (à travers des cahiers d'acteurs notamment), qu'il fait l'objet d'un point de ce chapitre.
Par contre, le projet de raccord à la branche Sud-Ouest du TGV Atlantique est ici mentionné sans faire l'objet d'une analyse. Il permettrait, par la construction d'une virgule qui reste à imaginer de faciliter les liaisons vers Tours et Bordeaux, ce qui ouvrirait pour la Bretagne tout le Sud-Ouest de la France et la péninsule ibérique.

4.1. L'amélioration de la voie Quimper-Landerneau

Le projet d'amélioration de la voie entre Quimper et Landerneau (et donc entre Quimper et Brest) est inscrit au CPER et prévoit la modernisation de l'infrastructure ferroviaire pour permettre un temps de parcours Brest-Quimper inférieur à une heure. Il prévoit aussi un doublement des fréquences TER : passage de 6 à 12 allers-retours par jour.
Sur l'ensemble de la ligne Brest-Quimper, le CPER 2007-2013 révisé (mi 2010) prévoit 75M€, ainsi répartis :

- 49,5 M€ sont apportés dans le cadre du CPER révisé (dont 9M€ par l'Etat, 12,52 M€ par la Région, 20,56 M€ par le Conseil général du Finistère et les collectivités finistériennes et 7,42 M€ par RFF) ;
- 25,5 M€ supplémentaires sont apportés hors CPER par la Région et le Conseil général du Finistère en application du protocole de mai 2008.

4.2. L'amélioration de la voie Plouaret-Lannion

L'état actuel de la voie unique entre Plouaret et Lannion ne permet pas des circulations rapides. Les travaux d'amélioration envisagés permettraient de porter la vitesse sur cette voie à 140 km/h.

4.3. L'amélioration de la voie Dol de Bretagne-Dinan

Sur la ligne Lamballe-Dinan-Dol-de-Bretagne, plusieurs opérations doivent être menées : l'amélioration des services, le renouvellement des matériels et la réhabilitation des cantonnements (possibilité de croisement des trains en gare) de Plancoët et de Miniac Morvan. L'état actuel du tronçon Dol de Bretagne-Dinan nécessite des investissements pour fiabiliser et pérenniser la ligne : renouvellement des voies et du ballast, mise en place de nouveaux modes de cantonnement, etc.

L'ensemble de ces projets ferroviaires prend place dans le plan ferroviaire breton adossé à Bretagne à Grande Vitesse et contribuent à l'amélioration de l'accessibilité intra-régionale de la Bretagne.

D'autres liaisons ferroviaires contribueraient à l'accessibilité de la Bretagne, dans sa dimension inter-régionale : le projet d'interconnexion des LGV au Sud de Paris augmentant la connectivité entre la Bretagne et l'Est de la France, le Sud-Est et le reste de l'Europe ; les liaisons interrégionales entre la Bretagne et deux régions limitrophes au Sud et au Nord à travers les liaisons Rennes-Nantes et Rennes-Caen.

4.4. Le « barreau sud »[40]

Le projet d'interconnexion des lignes ferroviaires à grande vitesse au sud de l'Île-de-France (ou « barreau sud ») prévoit la création d'une ligne nouvelle, dédiée aux trains à grande vitesse, reliant la LGV atlantique aux autres lignes à grande vitesse qui desservent le sud-est, l'est et le nord de la France.
Actuellement, l'interconnexion des LGV au sud de Paris se fait sur une ligne entre Massy (Essonne) et Valenton (Val-de-Marne) sur laquelle cohabitent TGV, RER et trains de fret, soit environ 300 trains par jour. Pourtant cette ligne compte deux tronçons à voie unique à Massy et à Orly. Cet engorgement a pour conséquence une vitesse moyenne qui n'excède pas 40 km/h, un manque de régularité des circulations et des retards qui s'y accumulent régulièrement.
Ce tronçon Massy-Valenton représente **un frein dans le parcours à grande vitesse** des voyageurs effectuant une liaison province-province et un handicap pour les voyageurs de l'Ouest se rendant à l'aéroport de Roissy. Cette ligne limite aussi toutes les possibilités de développement des trafics de banlieue à banlieue, pourtant indispensables pour le développement de la région Île-de-France et des trafics fret parmi lesquels certaines autoroutes ferroviaires préconisées par le Grenelle 1 de l'environnement et inscrites au SNIT.

[40] D'après les auditions de Messieurs Alain MUSTIERE et Marc BOUCHERY, le 8 février 2011, de Monsieur Claude LIEBERMANN, le 12 janvier 2010, de Monsieur Michel LEBOEUF, le 6 avril 2010 et informations issues du site Internet de l'Association Interconnexion Sud TGV : *www.interconnexionsud.org*.

L'importance des échanges « hors Paris centre », rend indispensable la construction d'une infrastructure nouvelle permettant l'interconnexion des LGV au sud de Paris. En effet, **elle augmente les capacités du réseau ferroviaire**, en particulier pour les échanges directs province – province, en décongestionnant les infrastructures, très sollicitées, de la région parisienne.

La création d'un tronçon de ligne permettant de relier les LGV entre elles au sud de Paris doit donc permettre :

- l'augmentation globale des capacités des réseaux ferrés d'Île-de-France qui, soulagés des liaisons province-province, pourront offrir de nouveaux sillons pour le développement du fret, des transîliens ou encore des TGV Paris-Province ;
- la régularité, la fiabilité, l'adaptation des fréquences horaires de tous les trains passant au sud de Paris ;
- un gain en temps et en fiabilité pour les trafics TGV entre la Bretagne et les autres régions de France métropolitaine ainsi qu'avec les aéroports de dimension internationale que sont Roissy et Orly.

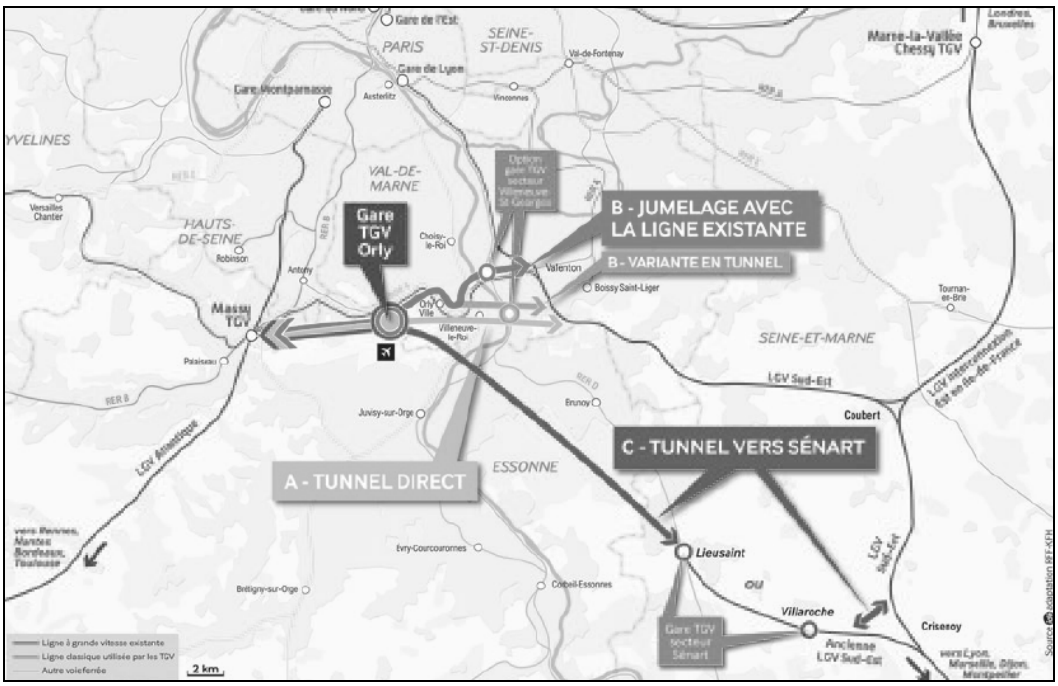
Le CESER, comme le Conseil régional de Bretagne, quelques autres CESER ainsi que de nombreuses autres instances, a réalisé à son propos un cahier d'acteurs[41] dans le cadre du débat public ouvert sur ce projet par la Commission nationale du débat public entre décembre 2010 et mai 2011.

RFF s'est positionné[42] en faveur de la création de deux nouvelles gares, l'une sous l'aéroport d'Orly et l'autre à Sénart-Lieusaint ainsi qu'un tunnel les reliant. Scénario le plus coûteux, il permet de résoudre le problème de l'engorgement du RER C et d'offrir le moins d'impact visuel. Avec un budget évalué entre 1,5 et 3,3 milliards d'euros, le projet devrait voir le jour à l'horizon 2020-2025.

[41] Le cahier d'acteurs du CESER (n°29) est téléchargeable sur le site du débat public sur l'interconnexion sud des LGV : http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org/informer/cahier-acteurs.html ou sur le site du CESER : http://www.bretagne.fr/internet/jcms/c_14081/voeux-motions-debats-publics.

[42] Conseil d'administration de RFF, le 26 septembre 2011.

Figure 20. Les trois scénarios soumis au débat public



Source : CPDP, juillet 2011.

La construction d'un barreau ferroviaire au Sud de Paris (dit « barreau sud ») ne fait pas partie du projet Bretagne à Grande Vitesse, mais il l'optimise par l'amélioration de l'accessibilité qu'il permet. En connectant les territoires du Grand Ouest aux autres régions de France et d'Europe, il constitue un élément indispensable au dispositif de désenclavement ferroviaire de la Bretagne en facilitant les liaisons entre les différentes lignes à grande vitesse françaises.
Nous appelons solennellement les collectivités et acteurs qui reconnaissent l'importance de ce projet à poursuivre ou renforcer leur soutien.

5. Autres projets ferroviaires concernant la Bretagne

5.1. La liaison entre Rennes et Caen

La Basse-Normandie est la 3ème région d'échanges avec la Bretagne mais représente seulement 4 % des flux, essentiellement des mobilités privées et de loisirs[43].
Le trajet entre les deux capitales régionales bas-normande et bretonne est aujourd'hui de 3 h par le train express régional avec une fréquence de 2 allers-retours directs par jour. S'y ajoutent 3 allers-retours directs (en 1h30) vers le Mont-Saint-Michel en autocar en forte période d'affluence.
Une liaison ferroviaire plus rapide Caen-Rennes améliorerait la connectivité de la Bretagne avec le Nord en complémentarité des connexions vers le Sud (qui restent à renforcer) et vers l'Est, donc vers la capitale nationale, direction prioritaire dans l'histoire du désenclavement de la Bretagne. La question de la concurrence avec le mode routier demeure importante ; depuis la construction en 2003 de l'A 84 (tronçon Caen-Rennes de l'Autoroute des Estuaires reliant la Belgique à l'Espagne sans passer par Paris), les deux capitales régionales ne sont plus qu'à une heure et demi de trajet (dans les meilleures conditions de trafic).

5.2. La liaison entre Rennes et Nantes

La 1ère région d'échanges de la Bretagne est celle des Pays de la Loire avec 43 % de l'ensemble des flux passagers interrégionaux, dont plus de 90 % sont réalisés en voiture[44]. Les parts de marché des transports collectifs sont à gagner sur ces liaisons. Malgré l'importance des échanges (246 000 allers-retours entre Nantes et Rennes en 2009[45]), le nombre de trains directs entre les deux capitales régionales est faible : 7 allers-retours en TER directs (en 1h15) par jour, les autres trains nécessitant une correspondance à Redon. De plus, les horaires ne sont pas adaptés aux besoins de tous les travailleurs ; ils permettent de rentrer tard de Nantes vers Rennes (21h30), mais pas l'inverse. Les temps de parcours sont donc tout juste compétitifs par rapport à la voiture si le trajet souhaité est de centre à centre. Pour les destinations en périphérie des villes, les temps de parcours s'allongent sensiblement.

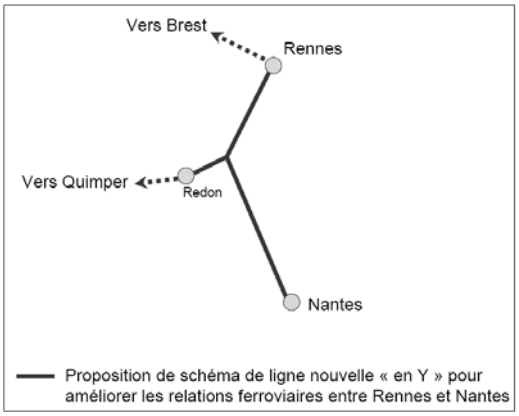
Dans la perspective d'une réduction de ces temps de trajet, RFF réalise, à la demande des deux communautés d'agglomérations que sont Nantes Métropole et Rennes Métropole, des études exploratoires sur une liaison rapide entre

[43] SRMDT, 2008.
[44] Idem.
[45] Comité régional des partenaires du transport public, 26 octobre 2010.

Rennes et Nantes, en vue d'un débat public prévu pour 2013 (donc en même temps que celui de la deuxième phase pour les liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper). Dans ces études exploratoires, est envisagée une ligne permettant de relier les centres des agglomérations en 45 minutes, avec un arrêt au futur aéroport. L'avant-projet consolidé de SNIT fait référence à une « interconnexion de Notre-Dame-des-Landes vers Rennes et Nantes ». A ce sujet Monsieur Claude LIEBERMANN s'est exprimé ainsi devant la Commission : *« Pour que Notre-Dame-des-Landes soit intéressant il faut qu'il soit desservi par le TGV »*[46].
Dans le même sens, le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT) présente dans sa fiche action n°7 « Permettre aux Bretons d'accéder au futur aéroport Notre-Dame-des-Landes » la réalisation « à terme » d'une liaison ferroviaire entre la Bretagne (Rennes-Redon-Sud Bretagne) et l'aéroport, sans préciser s'il s'agira d'une liaison rapide. Le tram-train qui relira Nantes à cet aéroport ne serait pas efficace pour les voyageurs en provenance de la Bretagne car ils devraient alors nécessairement passer par Nantes pour atteindre l'aéroport.

Cette nouvelle infrastructure devrait voir le jour à l'horizon 2020-2025, mais pourrait être sensiblement différente de ce qui était prévu à l'origine.
La section Redon–Nantes doit être modernisée afin d'améliorer la connexion entre le sud de la Bretagne (Morbihan, Finistère sud) et la Loire-Atlantique, ce qui est aujourd'hui stratégique pour répondre aux nécessités de desserte des ports bretons et du port de Nantes–Saint Nazaire, et pourrait par ailleurs, être utile au futur aéroport de Notre-Dame des Landes.
Si le projet de liaison Rennes-Nantes s'orientait vers un Y avec un tronçon commun entre Rennes et Redon (qui se séparerait ensuite en deux lignes, l'une vers Quimper, l'autre vers Nantes), il participerait à l'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse en améliorant la liaison Rennes-Quimper. Il faudrait alors veiller cependant à ce que ce Y ne devienne pas prioritaire par rapport à l'amélioration des liaisons Rennes-Brest.

Figure 21. Schéma du Y pour un projet de liaison Rennes-Nantes

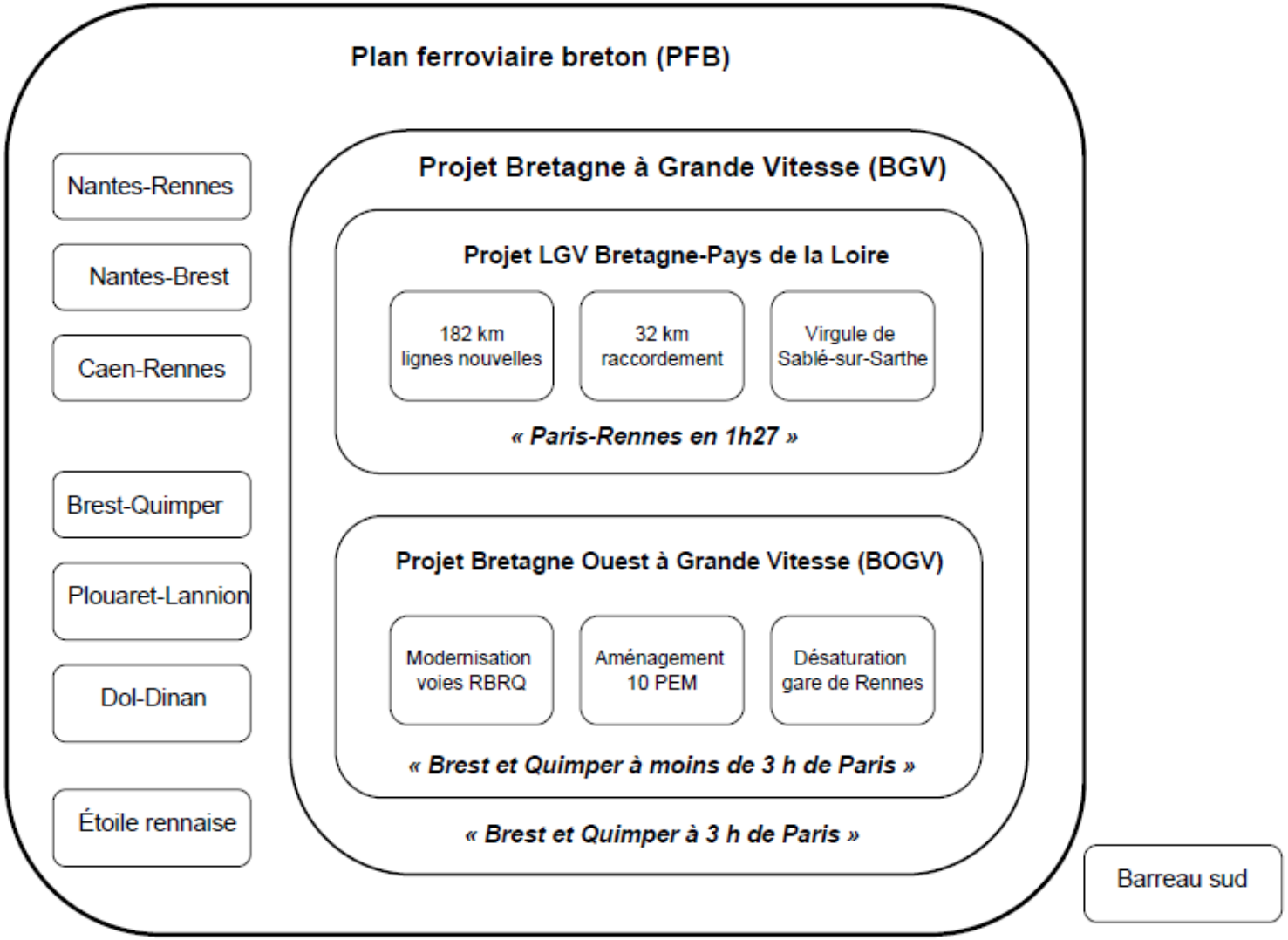


Source : SNCF, 2011.

[46] Audition de Monsieur Claude LIEBERMANN (Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, Président du comité de pilotage de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire) le 12 janvier 2010.

Tout en reconnaissant l'importance de l'accessibilité inter-régionale, nous considérons qu'il faut veiller à ce que le projet intra-régional d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper reste prioritaire par rapport à ceux visant à améliorer les infrastructures Rennes-Nantes et Rennes-Caen.

Figure 22. Schéma de synthèse des projets ferroviaires concernant la Bretagne



Source : CESER, 2011

Prolongement de la branche Ouest du TGV Atlantique, la LGV Bretagne-Pays de la Loire poursuit la ligne à grande vitesse Paris-Le Mans jusqu'à Rennes, ce qui aboutira (suite à un processus de 25 ans) à un linéaire de 380 kilomètres de lignes à grande vitesse lors de la mise en service de cette nouvelle LGV.
Des études sont réalisées en amont des travaux dans les domaines de l'environnement du patrimoine archéologique pour préciser les impacts de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure en vue de les préserver autant que possible et de prévoir des compensations. Le nombre d'emplois futurs générés par le projet (construction et maintenance) a été évalué à 40 000 « en fonction de la conjoncture économique au moment de la réalisation ». Le processus de concertation est monté en puissance tout au long du projet. Le montage financier multipartenarial tel qu'il est prévu pour le projet Bretagne à Grande Vitesse est exemplaire par l'implication de l'ensemble des collectivités locales concernées, aux côtés de l'Etat et de RFF (pour un budget total de 3,4 milliards d'euros).

Bénéficiant du statut avantageux de Grand Projet FEDER (une contribution à hauteur de 98 millions d'euros sur 485), le projet d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper vise un rééquilibrage Nord-Sud de la Bretagne tout en assurant de meilleures connexions entre l'Est et l'Ouest. Deuxième grande composante du projet Bretagne à Grande Vitesse, il est essentiel car il contient à la fois les travaux d'amélioration des voies entre ces villes, et la désaturation de la gare de Rennes, mais aussi les aménagements de dix gares principales en pôles d'échanges multimodaux.

Concernant la LGV Bretagne-Pays de la Loire, nous estimons que :
- le projet dont le gain de temps profitera à l'ensemble de la Bretagne, ne sera toutefois pas suffisant pour mettre l'ensemble des villes desservies par le TGV à moins de trois heures de Paris et surtout ne permettra que marginalement une meilleure connectivité intra-régionale ;
- l'augmentation de la participation de RFF aura *in fine* des répercussions sur les péages que RFF demandera lors de la mise en service de la LGV et donc sur le prix final du billet ;
- ce projet mérite une concertation allant au-delà de l'information.

Concernant le projet d'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper, nous jugeons important que :
- le projet soit bien compris comme une condition nécessaire pour que toute la Bretagne bénéficie pleinement et au même moment de l'amélioration de l'accessibilité dans le respect de l'objectif des trois heures entre Paris et la pointe bretonne ;
- le projet reste prioritaire par rapport aux projets inter-régionaux ;
- les travaux avancent au même rythme au Nord et au Sud du territoire régional et en concomitance avec ceux de désaturation de la gare de Rennes ;
- le projet intègre la création de portions de lignes nouvelles (*shunts*).

Chapitre 2

Les enseignements des expériences passées

Chapitre 2 : Les enseignements des expériences passées 65

1.Le désenclavement de la Bretagne 69

1.1. Le Plan routier breton 70

1.2. Le réseau ferré de Bretagne 71
1.2.1. Histoire du chemin de fer en Bretagne 71
1.2.2. Le Plan ferroviaire breton 72
1.2.3. Le réseau ferré de Bretagne aujourd'hui 73

2.L'arrivée du TGV en Bretagne 74

2.1. Des premiers jalons posés dès 1975 à sa mise en service en 1989 75

2.2. La préparation de la Bretagne à l'arrivée du TGV 76
2.2.1. La réflexion du Conseil régional sur l'arrivée du TGV 76
2.2.2. La préparation de quelques territoires 77
2.2.3. La préparation des acteurs du tourisme 79

2.3. Le bilan du TGV Atlantique pour la Bretagne 79
2.3.1. Amélioration de l'accessibilité 81
2.3.2. Augmentation du nombre de voyageurs 81
2.3.3. Amélioration de la qualité du transport pour les voyageurs 82
2.3.4. Création d'emplois durant les travaux 82
2.3.5. Les écarts constatés dans l'évaluation économique 82
2.3.6. Des effets environnementaux peu évalués 83

2.4. Les réflexions de l'Assemblée consultative de la Bretagne 84
2.4.1. Les premiers débats des années 1980 84
2.4.2. L'autosaisine de 1993 sur les transports ferroviaires 85
2.4.3. La mobilisation continue de l'assemblée consultative régionale 86

3.L'arrivée du TGV dans d'autres régions françaises 88

3.1. Le TGV Nord Europe 88
3.1.1. Une situation géographique avantageuse 89
3.1.2. Le projet en quelques dates 92
3.1.3. EuraLille, une ville dans la ville ? 92
3.1.4. Les TERGV du Nord 98

3.2. Le TGV Est européen 100
3.2.1. Le projet de TGV Est européen 100
3.2.2. Les attentes suscitées par le TGV Est européen 101
3.2.3. Les effets constatés trois ans plus tard 102
3.2.4. L'observatoire du TGV Est européen : un outil au service de l'évaluation des effets de la grande vitesse ferroviaire 108
3.2.5. Reims, un accompagnement économique directement lié au TGV 109

4.Bilan des enseignements tirés des expériences passées 111

4.1. Un observatoire pour le projet Bretagne à Grande Vitesse 111

4.2. Bilan des effets constatés de la grande vitesse ferroviaire 114

La situation géographique péninsulaire de la Bretagne, si elle présente des avantages grâce son caractère maritime, a aussi engagé ses acteurs à lutter contre un enclavement ressenti sur le plan économique en comparaison des pôles concentrant les activités et les richesses d'une Union européenne qui s'élargit vers l'Est. Ce chapitre débute donc par un rapide retour historique sur le désenclavement de la Bretagne à travers ses différents types de transports, avec un accent particulier sur la route et le fer à travers les plans mis en place par les acteurs régionaux.

Le chapitre se poursuit par les expériences passées de l'arrivée du TGV afin de regarder précisément les leviers mobilisés à ce moment-là pour optimiser l'effet de la grande vitesse ferroviaire. La Commission « Aménagement et développement du territoire, environnement » du CESER a en effet souhaité analyser quelques exemples afin d'en tirer les enseignements pour optimiser les effets attendus du projet Bretagne à Grande Vitesse pour le territoire breton :

- pour la Bretagne : la préparation de l'arrivée du TGV et les bilans réalisés *a posteriori* ;
- ailleurs en France, à travers deux exemples d'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, le Nord et l'Est : les actions mises en place ou prévues par les acteurs de ces territoires pour accompagner l'arrivée d'infrastructures similaires à celles de Bretagne à Grande Vitesse.

A la lumière de ces exemples, nous proposons une vision synoptique des effets constatés de la grande vitesse ferroviaire sur les mobilités, le dynamisme économique et les territoires.

1. Le désenclavement de la Bretagne

La Bretagne bénéficie d'une importante façade maritime[47] - s'il est besoin de le rappeler : un tiers du littoral de la France métropolitaine – offrant une ouverture conséquente vers l'extérieur. Ses ports ont largement contribué au développement et à l'aura internationale de la Bretagne[48].

Cette caractéristique physique s'accompagne d'une situation géographique péninsulaire et périphérique par rapport aux pôles économiques nationaux et internationaux. Pour prendre sa place dans les échanges et attirer des flux économiques, s'est engagée, au milieu du 19ème siècle, une première « bataille » en faveur du désenclavement terrestre de la région en cherchant à faire venir les chemins de fer jusqu'au cœur des territoires bretons.

Cependant, malgré cette volonté, les réseaux de transports n'ont connu qu'un faible développement en Bretagne.

[47] Voir à ce sujet, le rapport de la section Mer Littoral du CESER « Pour une politique maritime en Bretagne » (2007).

[48] Voir à ce sujet, le rapport de la section Mer Littoral du CESER « Pour une stratégie portuaire dans une région maritime » (2006).

Il a fallu attendre les années 1960 pour qu'une forte mobilisation des acteurs bretons impulse un plan de désenclavement de la Bretagne par le développement de nouveaux réseaux de transports : une première étape avec le plan routier breton, puis une seconde étape à travers une nouvelle « bataille du fer » : le TGV Atlantique en 1989-1992 et aujourd'hui le projet Bretagne à Grande Vitesse.

1.1. Le Plan routier breton

Incarné par le CELIB (Comité d'études et de liaison des intérêts bretons) dès les années 1950, le premier combat d'après guerre pour le désenclavement de la Bretagne fut celui de la route. Le CELIB a constitué un véritable lobby breton qui a su mobiliser en Bretagne pour convaincre l'État d'adopter, puis de mettre en œuvre le Plan routier breton. Ce plan, adopté le 9 octobre 1968, prévoyait notamment, la construction de routes en chaussées à voies séparées (2x2 voies) desservant le nord et le sud de la Bretagne, le développement de la route Caen-Rennes-Nantes et un aménagement progressif de l'axe central, souvent nommé « dorsale centrale de la Bretagne », la RN 164.
La réalisation du Plan routier breton entre 1979 et 1991, un investissement considérable dans le contexte de l'époque, a abouti à 1 120 kilomètres de routes dont 88 % en 2x2 voies en complément du chemin de fer sur les deux axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. La gratuité de ces axes routiers express, infrastructures proches des autoroutes a ainsi été obtenue dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique d'aménagement volontariste du territoire adossée à une forte participation financière des collectivités territoriales bretonnes (50 %). Gratuité et bon état général des axes routiers bretons ont favorisé la prédominance de l'usage de la voiture et des camions : en Bretagne, le transport routier réalise ainsi 96,2 % des échanges, ce qui est un peu au dessus de la moyenne française (94 %). Cette gratuité demeure aujourd'hui un facteur favorable au transport routier, mais ne favorise pas un report modal vers le fer.

D'autres opérations routières ont ensuite été inscrites aux Contrats de Plan successifs (1994-1999 puis 2000-2006).
Pour conclure cet effort d'investissements publics dans la réalisation d'un réseau routier breton dense et moderne, il reste aujourd'hui à construire les tronçons manquants en 2x2 voies de la RN 164. Pour « accompagner » cette réalisation, l'État « prenant en compte le contexte national du développement des transports et les orientations du Grenelle de l'Environnement » a proposé un accord cadre autour du Programme de modernisation des itinéraires du réseau routier breton (PDMI).

Planifiant ses investissements pour l'amélioration des « grands itinéraires », l'État a retenu les opérations suivantes :

- la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 164 par l'achèvement des travaux en cours et l'inscription d'opérations nouvelles ;
- l'achèvement de l'ensemble des opérations inscrites au CPER 2000-2006 ;
- la mise en sécurité des sections accidentogènes ;

- la requalification environnementale du réseau routier ;
- l'amélioration des services à l'usager ;
- l'optimisation du fonctionnement du réseau comprenant notamment la mise en œuvre de systèmes de régulation et gestion du trafic autour des agglomérations.

1.2. Le réseau ferré de Bretagne

À l'instar du réseau routier, le développement du réseau ferroviaire breton est le résultat de mobilisations actives visant à désenclaver la Bretagne. Dès le milieu du XIXème siècle plusieurs parlementaires bretons s'étaient mobilisés pour que le train desserve le plus rapidement possible leurs territoires. Les progrès technologiques de la fin du siècle et surtout ceux du XXème permettent d'améliorer les conditions de voyages en train.
Le réseau ferré connaît une nouvelle impulsion au début des années 1980 : le Plan ferroviaire breton est décidé lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) du 6 mai 1982. Son objectif est également le désenclavement de la Bretagne en parallèle à la mise en œuvre du Plan routier.

1.2.1. Histoire du chemin de fer en Bretagne[49]

La première locomotive à vapeur est arrivée à Rennes en 1857, puis à Quimper et Guingamp en 1863, et à Brest en 1865. Dès le lendemain de l'inauguration, on pouvait se rendre de Brest à Paris dans la journée (départ de Brest le matin à 7h00 pour atteindre Paris à 23h40, ce qui correspond à une moyenne commerciale d'environ 37 km/h).
Jusqu'alors, le temps de trajet d'un Paris-Brest était de 24 heures en continu, à cheval ; de trois jours en malle-poste (diligence). En 1865, le voyage s'est sensiblement raccourci grâce au train à vapeur : 16h40. Puis, compte tenu des progrès techniques du chemin de fer et du doublement des voies ferrées bretonnes, les temps de trajets se sont nettement réduits à 10h20 en 1904. Ensuite, avec l'électrification de la ligne Paris-Le Mans en 1937, le voyage ne durait plus que 7h23 ; l'électrification jusqu'à Rennes en 1965 a permis de réduire le trajet à 5h55 ; puis avec l'électrification jusqu'à Brest en 1989 le trajet durait 5h33.

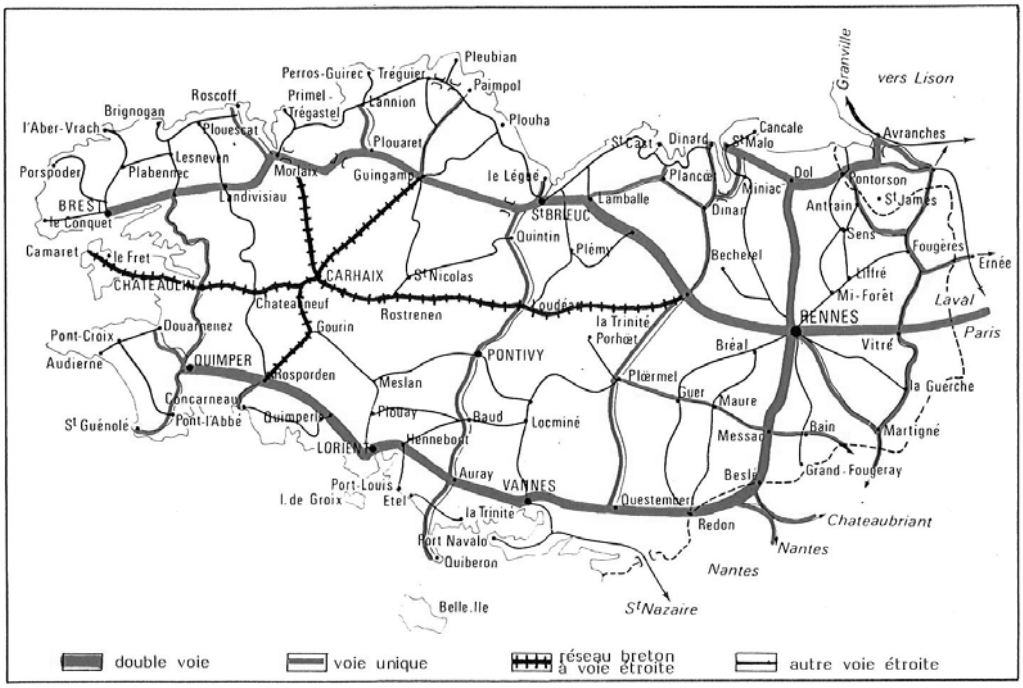
Enfin, la branche ouest de la LGV Atlantique (Paris-Le Mans) a permis de faire le voyage en quatre heures.
Pour le sud Bretagne, l'échelonnement de la construction des voies a été différent. Le chemin de fer arrive à Nantes en 1852. Paris sera donc d'abord reliée à Quimper via Nantes et Lorient en septembre 1863. Saint-Malo verra ses

[49] Source principale : Article de Bruno CARRIERE « *De la malle-poste au train à grande vitesse* » dans « La Vie du Rail » n°2362 du 24 au 30 septembre 1992, p 20.

premiers trains à vapeur en 1864. La liaison Quimper-Brest (via Châteaulin et Landerneau) est inaugurée en décembre 1867.

Le développement ferroviaire se poursuit jusqu'en 1925. Desserte des territoires et intérêts économiques sont au cœur des volontés d'extension de ce maillage de voies ferrées à l'image du prolongement de lignes jusque sur les quais de chaque port de Bretagne. Le Fret, sur la commune de Crozon par exemple, petit port spécialisé dans la pêche à la langoustine, bénéficie de sa virgule ferroviaire.
Le réseau de chemins de fer breton exploité par cinq compagnies différentes est alors très dense.

Figure 23. Carte du réseau ferré breton en 1925



Source : CGT, 1985.

Dès la crise économique internationale de 1929 et plus encore après la seconde guerre mondiale, on constate un retrait progressif, puis rapide, dans l'exploitation de toutes les lignes intermédiaires du réseau, en particulier les lignes gérées par des compagnies locales.

1.2.2. Le Plan ferroviaire breton[50]

L'électrification du réseau ferroviaire de Bretagne constituait l'un des préalables pour permettre au TGV de circuler sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

[50] Source : Avis du Conseil général des ponts et chaussées sur le bilan LOTI de l'électrification des lignes ferroviaires de Bretagne établi par Philippe PEYRONNET en septembre 2008. p2.

Le plan ferroviaire breton démarré dans les années 1980 avait donc pour principal objectif l'électrification des voies qui allaient accueillir les rames du TGV Atlantique. Ce Plan prévoyait aussi un certain nombre de travaux connexes devant permettre l'amélioration de la circulation des trains sur le territoire breton. Le contrat de plan liant l'État et la SNCF donnait pour chiffrage des travaux :

- rénovation des voies, 810 millions de francs (123 M€) ;
- installations de sécurité (signalisation, postes d'aiguillages), 894 millions de francs (136 M€) ;
- électrification, 1 414 millions de francs (215 M€).

La justification économique de ce Plan résidait pour l'essentiel dans le fait que le TGV Atlantique puisse poursuivre au-delà de Rennes jusqu'à Brest et Quimper et ainsi mettre la pointe occidentale française dans le réseau des trains à grande vitesse européen.

Le plan ferroviaire breton, décidé lors du CIAT du 6 mai 1982, comprenait les opérations suivantes :

- avant 1987, le relèvement de la vitesse des trains à 160 km/h sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper ;
- en 1987-1989, l'électrification de Rennes-Saint-Brieuc (101 km), puis de Saint-Brieuc-Brest (147 km) ;
- en 1991-1992, l'électrification de Rennes-Lorient (172 km), puis de Lorient-Quimper (75 km).

Le projet a bénéficié, conformément à la décision arrêtée lors du CIAT, d'une subvention de l'État égale au tiers des investissements.

L'électrification des axes ferroviaires a été un élément majeur qui a permis au TGV d'atteindre Brest dès 1989, Lorient en 1991, puis Quimper en 1992. En complément, l'électrification des voies Plouaret-Lannion, puis Rennes Saint-Malo a permis au TGV d'atteindre Lannion en 2000 et Saint-Malo en 2005.

1.2.3. Le réseau ferré de Bretagne aujourd'hui

Aujourd'hui, le réseau ferré de la Bretagne compte 13 lignes d'une longueur cumulée de 1 193 kilomètres dont la majeure partie est électrifiée et empruntée par des TGV (cf. Figure 62, chapitre 3). Ce qu'on appelait au milieu du vingtième siècle « l'étoile ferroviaire de Carhaix » ne compte plus que la ligne Carhaix-Guingamp que *« seule la volonté régionale maintient en liaison ferroviaire »*[51].

À l'échelle régionale, toutes les agglomérations sont desservies par le réseau ferroviaire ou par des lignes de cars à destination des principales gares bretonnes. Les lignes principales, comme dans la plupart des régions de France métropolitaine, bénéficient de la circulation de TGV sur son réseau ferré sans pour autant compter de voies adaptées à la grande vitesse ferroviaire.

[51] Intervention de Gérard LAHELLEC, au colloque « *Répondre aux nouvelles mobilités régionales* » organisé à Rennes par la Fédération régionale des transporteurs de voyageurs, le 1er février 2011.

De ce fait, le TGV breton peine à être performant dans la pointe armoricaine, « *freiné par le relief* [et] *par l'héritage du vieux réseau ferré des Chemins de fer de l'État construit à l'économie. Entre Vitré et Rennes, il n'y a qu'une seule ligne droite longue de 500 mètres. Le reste, c'est des virages* », commentait [en 1999] Claude CHAMPAUD, Conseiller régional[52] et ancien président du Comité économique et social de Bretagne[53] qui a porté les ambitions ferroviaires bretonnes pendant près de vingt ans.

L'aménagement et l'entretien des voies représentent un coût important pour la Bretagne. La très forte implication des populations, la mobilisation de ses acteurs socio-économiques et de ses élus ont néanmoins permis à la Bretagne de ne pas faire mentir Louis ARMAND - cité par Claude CHAMPAUD - qui disait en 1956 alors qu'il était président de la SNCF : « *Le transport ferroviaire sera le transport du XXI*ème *siècle, si toutefois il survit à la fin du XX*ème ».[54]

Le premier outil de désenclavement de la Bretagne fut la route à travers le Plan routier breton à la fin des années 1960, puis le fer. Le Plan ferroviaire breton permet dans les années 1980 d'améliorer l'accessibilité de plusieurs villes de Bretagne.

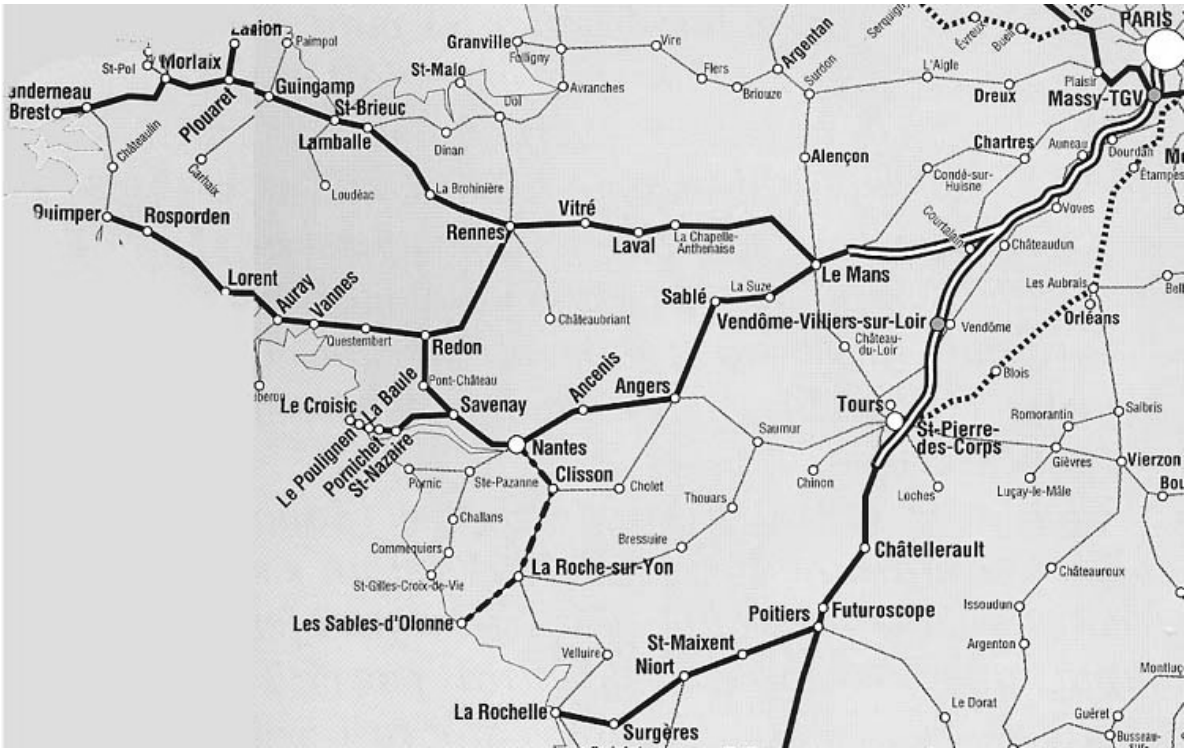
2. L'arrivée du TGV en Bretagne

Le TGV atlantique (282 km de lignes nouvelles et 56 villes desservies au total) c'est pour la Bretagne une ligne à grande vitesse de 176 km entre Paris et Connerré (près du Mans), des voies électrifiées pour pouvoir accueillir le TGV et des travaux dans les gares où il s'arrêtera. La grande vitesse est adossée à nombre de projets sur chacun des territoires desservis, en particulier la rénovation des gares et l'aménagement de leurs abords : ce sont souvent des aménagements de desserte routière avec des parcs de stationnement ou des liaisons intermodales avec les transports en commun locaux existants.

Une heure et 21 minutes vont être gagnées sur le meilleur horaire des années 1980 entre Brest ou Quimper et la capitale. Le TGV va alors considérablement rapprocher l'Ouest français du reste de l'Europe.
Le projet est structurant pour la Bretagne dans le sens où il doit améliorer l'accessibilité à de nombreuses villes et territoires environnants, et important par l'investissement financier qu'il demande. Son effet est en outre non négligeable en termes d'image et donc d'attractivité.

[52] Elu régional de 1986 à 2004, vice-président en charge des transports terrestres.
[53] De 1976 à 1980.
[54] Alain LE BLOAS dans un article intitulé « *La survie et la conquête* » contenu dans le volet « *1989. Le TGV entre en Bretagne* » du dossier « *100 jours du siècle en Bretagne* » dans « Le Télégramme Dimanche », édition du Morbihan du 26 septembre 1999.

Figure 24. Le tracé du TGV Atlantique



Note de lecture : Le TGV Atlantique apparaît en trait double de Paris presque jusqu'au Mans (branche Ouest) et de Paris au delà de Tours (branche Sud).

Source : La grand livre du TGV, 2002.

2.1. Des premiers jalons posés dès 1975 à sa mise en service en 1989[55]

Dès 1960, la SNCF avait opté pour un train à grande vitesse pour la liaison Paris-Lyon. En 1975, constatant les premiers indices de saturation des réseaux ouest et sud-ouest existants, elle mettait à l'étude un avant-projet de LGV « Atlantique » ; ainsi, les premières études internes à la SNCF datent de 1976. Quelques dates majeures retracent l'histoire du « TGV Atlantique » :

- 22 septembre 1981 : Monsieur François MITTERAND, président de la République, inaugurant le premier tronçon TGV Sud-Est, demande à la SNCF de « préparer le projet TGV Atlantique » ;
- janvier 1982 : l'étude du projet, approuvée par le Conseil d'administration de la SNCF, est transmise aux autorités de tutelle qui mettent en place la Commission d'étude du TGV Atlantique, présidée par l'ingénieur Rudeau ;
- juillet 1982 : cette commission donne un avis favorable ;
- 10 novembre 1982 : le Conseil des ministres approuve l'engagement des

[55] Sources : - « *TGV information* » n°1 de Avril 1985, SNCF.
- Dossier du Télégramme de Brest : « *La Bretagne à grande vitesse* », préparé par Louis-Roger DAUTRIAT, Henri COUDURIER et François JAMBON, et publié du 14 au 19 novembre 1988.
- « *La Vie du rail* » n°2362 du 24 au 30 septembre 1992.

procédures d'enquête préalable ;
- du 25 mai au 6 juillet 1983 : enquête d'utilité publique ;
- 14 juin 1983 : le Conseil régional de Bretagne est officiellement saisi ;
- 5 août 1983 : la Commission d'enquête donne un avis favorable sur le fond du dossier ;
- 15 septembre 1983 : le Président de la République annonce la décision de faire le TGV Atlantique ;
- 26 mai 1984 : le Journal Officiel publie la déclaration d'utilité publique (avis favorable du Conseil d'État) ;
- 15 février 1985 : ouverture officielle des travaux de construction de la ligne nouvelle à grande vitesse du TGV Atlantique ;
- **20 septembre 1989** : départ du TGV inaugural de la gare de Brest et mise en service de la LGV ;
- 30 mai 1991 : entrée en service de la nouvelle gare de Rennes ;
- 24 septembre 1991 : inauguration de l'électrification de la ligne Rennes-Lorient ;
- 27 septembre 1992 : le TGV Atlantique arrive à Quimper ;
- 30 juillet 2000 : la gare de Lannion accueille sa première rame TGV ;
- 8 décembre 2005 : le TGV fait son entrée dans la nouvelle gare de Saint-Malo.

2.2. La préparation de la Bretagne à l'arrivée du TGV

Le développement de cette partie de chapitre propose un retour sur ce que le Conseil régional et d'autres collectivités ont mis en place comme réflexions et actions en faveur et en accompagnement du TGV pour la Bretagne avant son arrivée sur le territoire.
En 1989, le TGV apparaît pour la Bretagne comme un mode de transport révolutionnaire pour sa vitesse et du fait des connexions envisageables avec le reste du réseau ferroviaire européen. Le TGV a été réclamé comme une incontournable nécessité. La rentabilité exemplaire du projet a été mise en avant pour justifier l'investissement. Face à cet enthousiasme partagé, on peut se demander si ce projet de ligne à grande vitesse, qui ne concerne alors que le tronçon entre Paris et Le Mans, a été accompagné, voire précédé de réflexions approfondies et/ou de projets d'aménagement pour l'optimisation des effets de la grande vitesse au bénéfice de la Bretagne ?

2.2.1. La réflexion du Conseil régional[56] sur l'arrivée du TGV

Dès juillet 1983, le thème du TGV est abordé en séance plénière du Conseil régional, en particulier la desserte de l'ouest et du sud-ouest par le TGV Atlantique.

[56] Les dossiers présentés au conseillers régionaux ont été également l'occasion pour le Comité puis le Conseil économique et social de s'exprimer sur ces dossiers (voir infra le point 2.4).

Une commission spécifique traitant des questions de transports ferroviaires est créée : le « groupe fer ».
Les problématiques ferroviaires et le thème du TGV en particulier reviennent alors constamment dans les débats régionaux : la consultation sur la rénovation de la gare de Rennes (en février 1985) et la question de la desserte de la Bretagne par le TGV Atlantique (en mai 1987)[57] pour ne citer que quelques exemples.

En 1987, afin de compléter le projet de service proposé par la SNCF, le Conseil régional demande une étude complémentaire au Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) de l'ouest, notamment sur le choix des gares d'arrêt, l'adéquation des horaires et la question de la tarification.

Depuis cette date, peu de sessions du Conseil régional se sont déroulées sans qu'il soit question du TGV. Les orientations budgétaires, les budgets proprement dits et leurs décisions modificatives, les bilans des contrats de plan, offraient autant d'occasions de faire le point sur l'avancement de ce dossier.

Le Plan ferroviaire régional pour la période 1989-1993 est adopté en séance le 16 janvier 1989.

Il met en parallèle les apports liés au TGV Atlantique et les politiques régionales en faveur des transports de voyageurs et de marchandises (spécialement les Trains express régionaux–TER[58]). L'accent principal est mis sur la rationalité du « système régional de transport » et l'organisation des transferts intermodaux. Dès lors, les discussions liées à l'élaboration de la convention Région-SNCF sur les transports régionaux de voyageurs (TER) ont abordé à chaque fois la question du TGV.

2.2.2. La préparation de quelques territoires

La SNCF disait en 1989 : « *Tout dépendra du dynamisme des villes et de leurs capacités à savoir attirer des activités grâce au TGV »* [59]. Et deux journalistes du Télégramme d'émettre une opinion sur la préparation des deux principales villes et leurs environnements : *« Accélérateur du développement régional : Rennes et son arrière pays entendent bien saisir cette chance et s'y préparent. La Bretagne occidentale paraît moins attentive ».*[60]

Les villes de Rennes et de Saint-Malo par exemple s'étaient préparées dans l'objectif de capter des activités grâce au TGV atlantique.

[57] En application de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), la SNCF est en effet tenue de consulter les instances régionales sur leurs dessertes.
[58] Une convention signée entre la Région, la SNCF et la Direction régionale de l'équipement le 21 juillet 1986 coordonne le rôle et les apports de chaque partie dans l'aménagement des grilles du service de référence des TER.
[59] Extrait d'un discours de Claude BOUTTE, Directeur régional de la SNCF en 1989.
[60] Dans « *La Bretagne à grande vitesse - IV. Un train pour propulser le développement régional* », dossier du Télégramme de Brest préparé par Louis-Roger DAUTRIAT et François JAMBON. Édition du 17 novembre 1988.

Le District de Rennes était allé assez loin dans sa préparation à l'arrivée de la LGV en esquissant ce qui deviendrait plus tard un espace multimodal autour de la gare et le schéma d'un nouveau quartier lié aux activités susceptibles de bénéficier des apports de la grande vitesse ferroviaire.

Les autres collectivités n'avaient pas explicitement orienté leurs réflexions d'aménagements urbains en fonction des apports tant attendus du TGV.

- La nouvelle gare de Rennes doit accueillir le TGV atlantique

Un travail réalisé en commun[61] a débouché sur un inventaire des impacts du TGV. Pour optimiser les avantages liés à la desserte et à l'image TGV une série d'actions est envisagée : accueil, équipements, animations commerciales et culturelles, réorganisation des transports en commun, locaux etc.

« *Le projet retenu en 1986 couple des installations de service SNCF avec un programme de bureaux, un hôtel, des commerces et avec une opération plus globale d'urbanisme. (…)* A travers cette opération d'urbanisme, il s'agit alors de créer un point de passage entre le nord et le sud de la ville au-dessus des voies ferrées, de dégager de l'espace au Sud de la gare et de connecter à moyen terme la gare SNCF avec un nouveau moyen de transport en commun en site propre (tramway ou métro) » [62].

La future gare de Rennes devait être la vitrine du TGV en Bretagne et l'élément principal d'un quartier rénové à vocation d'affaires. Cependant, certains affirmaient déjà que « *le TGV, tant attendu, ne bouleversera[it] pas le paysage économique rennais. Il confortera sans doute l'image de marque de la ville mais des mouvements contradictoires, entre décentralisation et reconcentration d'entreprises, risquent de perturber aussi la métropole régionale »*[63].

En 1989, à l'arrivée du TGV, la nouvelle gare de Rennes n'est pas encore achevée et les aménagements autour et au-dessus de la gare non plus. Malgré les attentes rennaises et les initiatives engagées quelques années auparavant, les constructions et aménagements devant accompagner l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire à Rennes n'étaient pas opérationnels quand le TGV est arrivé en gare.
La gare TGV ne sera finalement inaugurée que trois ans plus tard. L'urbanisation du pôle gare se poursuivra encore au-delà avec un quartier finalement aménagé en 1996.
La mise en service de la première ligne de métro en 2002 confortera le caractère multimodal de la gare de Rennes.

[61] Ce rapport a été réalisé par la de la Ville, le District et le Comité de développement du pays de Rennes, la Chambre de commerce et d'industrie, la Préfecture de région et la SNCF.
[62] Maurice BASLÉ, « *Le T.G.V. (train à grande vitesse) Atlantique et la Bretagne, pour un développement des études futures au plan régional* », Cahiers économiques de Bretagne, n°3/1989.
[63] Odile BRULEY, « *Rennes un train à double tranchant* », synthèse d'une étude de l'AUDIAR, dans « *Le TGV Atlantique entre en gare »,* dossier de *Bretagne économique* n°23 de juin-juillet 1989.

- Plus récemment, à l'arrivée du TGV à Saint-Malo[64]

Le 8 décembre 2005, le TGV arrive pour la première fois en gare de Saint-Malo. Pour René COUANAU, maire de Saint-Malo « *l'arrivée du TGV à Saint-Malo, c'est pour la Bretagne une porte encore plus ouverte sur l'Europe et pour le Pays malouin une chance de plus »*[65].
La SNCF tablait alors sur une augmentation de 10 % du nombre de voyageurs ; en 2008, les 5,5 millions de voyageurs constatés représentaient déjà 14 % d'augmentation. La Cité corsaire escomptait non seulement un développement de l'industrie touristique, mais aussi d'autres retombées économiques. « *L'arrivée des rames argent est un véritable catalyseur pour l'urbanisme, l'économie et le tourisme de la cité corsaire. Le quartier de la gare, en pleine mutation, représente un chantier de 25 millions d'euros »*. 200 hectares étaient réservés pour des aménagements devant faciliter l'implantation de nouvelles activités.
Aujourd'hui, si une part des aménagements et objectifs prévus ont été réalisés, d'autres sont encore en cours ou simplement au stade des études. Pas moins de 355 logements sont en construction dans le nouveau quartier de la gare.

2.2.3. La préparation des acteurs du tourisme

Pour le monde du tourisme, par exemple, le TGV est synonyme de beaucoup d'espoirs ; il drainera vers la Bretagne une nouvelle clientèle à qui il conviendra d'offrir des produits adaptés. En 1989, le Comité régional du Tourisme a ainsi lancé une campagne sur le thème « La Bretagne par le TGV *»*. Il y promeut des offres comprenant des voyages à grande vitesse dans la journée, alliant shopping et gastronomie, ou des escapades de 48 heures, et d'autres propositions destinées à attirer aussi vers l'Ouest une partie des touristes étrangers dont la destination est Paris.

2.3. Le bilan du TGV Atlantique pour la Bretagne

En 1989, l'économiste Monsieur Maurice BASLÉ écrivait : « [La Bretagne], *région qui a toujours pensé souffrir d'un relatif éloignement et qui se juge encore « presqu'insulaire » comme en témoigne notamment l'insistance des plans régionaux successifs à vouloir remédier à ces difficultés par des programmes divers mais constamment dits « de désenclavement »*, *voit l'arrivée du TGV Atlantique comme un investissement collectif public majeur et porteur de beaucoup de promesses de transformations* » [66].

[64] Sources : - Karin SOULARD : « *Le TGV à Saint Malo. Un train d'affaires!* » dans *Le Télégramme dimanche* du 11 décembre 2005 et « *Le TGV au pied des remparts* » dans *Le Télégramme* du 7 décembre 2005, - site Internet de la ville de Saint Malo : www.ville-saint-malo.fr, rubrique « Grands projets ».
[65] Discours inaugural de René COUANAU, Maire de Saint-Malo, le 8 décembre 2005.
[66] Maurice BASLÉ, dans « *Le T.G.V. (Train à Grande Vitesse) Atlantique et la Bretagne, pour un développement des études futures au plan régional* », Cahiers économiques de Bretagne, n°3/1989, p.1.

La principale source permettant de faire le bilan des effets du TGV Atlantique sur la Bretagne dans différents domaines est le bilan imposé par la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)[67] réalisé a posteriori (10 ans après la mise en service) sur la LGV Atlantique. Notons que ce bilan, premier du genre en France, a fait office d'exercice à blanc, le décret imposant ces bilans n'étant pas applicables au TGV Atlantique du fait de l'antériorité de la DUP (26 mai 1984) par rapport à ce décret (17 juillet 1984). S'y ajoute, dans une moindre mesure, le bilan réalisé - 15 ans après les travaux - sur l'« Électrification des lignes ferroviaires bretonnes Rennes-Brest et Rennes-Quimper » qui a eu des effets sur les territoires bretons ; ils se cumulent à ceux du TGV Atlantique en termes d'accessibilité notamment.
Le projet d'électrification avait été lancé en complémentarité du TGV Atlantique, jusqu'à l'échéance des travaux[68] qui a été contrainte par le calendrier du TGV, l'électrification devant être effective à l'arrivée du TGV de façon à assurer les correspondances et répercuter le gains de temps jusqu'aux pointes de la Bretagne.

Mis à part le bilan LOTI en 2001, on constate la rareté des bilans réalisés en Bretagne durant les dix années qui ont suivi la mise en service du TGV Atlantique. Les études portent essentiellement sur l'outil TGV lui-même, son évolution (machines, dessertes et temps de parcours) ou sur la concurrence qu'il exerce sur l'avion et la nouvelle répartition des parts de marché du transport de voyageurs moyenne distance[69].

Le TGV était très attendu en Bretagne essentiellement comme outil de désenclavement par gains de temps. Mais les réflexions concernant les effets du TGV se sont souvent limitées aux aspects transports avec une attention particulière portée sur les dessertes et la fréquence de celles-ci.
La preuve *a posteriori* de l'intérêt d'un TGV a néanmoins été apportée grâce aux chiffres de fréquentation.

Il n'existe finalement pas de véritables évaluations des effets du TGV pour la Bretagne et en particulier d'évaluation socio-économique.
La région a vécu depuis l'arrivée du TGV une période de croissance démographique et économique supérieure à la moyenne française, les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire n'étaient pas précisément isolables des autres facteurs de développement de la Bretagne, ni directement perceptibles.

[67] L'article 14 de la LOTI de 1982 et le décret 84-617 du 17 juillet 1984 prévoient que les grandes opérations d'infrastructure d'un montant supérieur à 83 millions d'euros fassent l'objet d'un bilan établi par le maître d'ouvrage entre 3 et 5 ans après l'achèvement du projet ; ce bilan est rendu public après avis du Conseil général des Ponts et Chaussées.
[68] Les travaux ont été réalisés de 1985 à 1989 sur les deux voies de façon concomitante.
[69] On citera notamment :
- Didier DURANDAL., Bruno CARRIERE., « *Le TGV à la conquête de la Bretagne* », in *La vie du rail,* n°2362, septembre 1992.
- Philippe HERISSE., Pascal GRASSART., Olivier BARTOLI., « *50 millions de voyageurs pour la TGV A* », in *La vie du rail*, n°2394, mai 1993.
- Bernard COLLARDEY., « *20 ans de TGV Atlantique* », in *Rail Passion*, n°145, novembre 2009.

2.3.1. Amélioration de l'accessibilité

L'offre de service a été améliorée, les temps de trajet sont donc raccourcis, ce qui augmente l'accessibilité de et vers la Bretagne. La vitesse atteinte par les TGV Atlantiques est de 300 km/h alors que le bilan *a priori* tablait sur 270 km/h, l'offre de service va donc au-delà des prévisions.

Tableau 4. Prévision et constat des gains de temps permis par le TGV atlantique

	Bilan a priori	Bilan a priori		Bilan a postériori	
	Référence Hiver 82/83	Projet DUP	Gain en %	Projet Hiver 96/97	Gain supplémentaire en %
Paris-Rennes	2h 55	2h 05	29%	2h 02	2%
Paris -Brest	5h 35	4h 16	24%	4h 01	4.5%
Paris-Quimper	5h 45	4h 21	24%	4h 11	3%
Paris-Nantes	3h 17	2h 10	34%	1h 59	5.6%
Paris-Bordeaux	4h 03	3h 05	24%	2h 54	4.5%

Source : CPEG, bilan LOTI TGV Atlantique, 2001.

Le bilan LOTI réalisé sur « l'électrification des lignes ferroviaires bretonnes Rennes-Brest et Rennes-Quimper » montre que l'arrivée du TGV conjuguée à l'électrification des lignes ferroviaires bretonnes a augmenté l'accessibilité depuis et vers la pointe bretonne : la part de la population française accessible en moins de 7 heures depuis Brest ou Quimper est passée de 40 % à 60 %[70].
« Pour le voyageur allant de Paris à Brest ou à Quimper, le gain est d'un peu plus de quarante minutes, ce qui, ajouté au gain d'une heure entre Paris et Rennes grâce à la mise en service du TGV, ramène le temps de parcours moyen à environ 4h20 au lieu de 6h »[71].
De plus, *« l'électrification couplée à la politique dynamique de développement des TER a contribué à mieux irriguer le territoire intra régional : le trafic TER a doublé en une dizaine d'années après les électrifications »*[72].

2.3.2. Augmentation du nombre de voyageurs

L'augmentation du nombre de voyageurs avait été évaluée a priori (1989) à 30 %, alors que le bilan a posteriori (2001) indique que cela était surestimé, mais la progression de l'augmentation est beaucoup plus rapide que prévu. Le bilan LOTI n'a pas pris en considération ni les trafics de voyageurs urbains ni ceux de marchandises.
Aujourd'hui, l'augmentation du nombre de voyageurs au départ et à destination des gares bretonnes a été unanimement constaté de la part des différents observateurs D'après la SNCF, bien qu'une part majoritaire du trafic TGV

[70] Dans l'Avis du Conseil général des Ponts et Chaussées sur le bilan LOTI de l'électrification des lignes ferroviaires de Bretagne, rapporteur : Philippe PEYRONNET, ingénieur général, le 3 Septembre 2008.
[71] Ibid.
[72] Ibid.

corresponde au transfert du trafic Grandes Lignes préexistant à la mise en service de la nouvelle ligne à grande vitesse, le gain de clientèle a néanmoins été sensible : près de 60 % de voyageurs en plus sur dix ans. La mise en service de la ligne nouvelle a permis de porter le trafic à 26,2 millions de voyageurs en 2000 (16,4 millions en 1980) sur l'ensemble du TGV Atlantique (branche Ouest et Sud). Aujourd'hui la SNCF comptabilise 9 millions de montées/descentes en Bretagne par an[73].

2.3.3. Amélioration de la qualité du transport pour les voyageurs

L'arrivée du TGV atlantique avait été l'occasion pour la SNCF de mettre sur les rails un nouveau matériel roulant, des rames neuves proposant un confort à la place supérieur et des espaces de travail dans plusieurs voitures. Le confort des passagers s'en est donc ressenti positivement, tant pour les trajets de loisir que pour les déplacements professionnels.

2.3.4. Création d'emplois durant les travaux

Le bilan LOTI du TGV Atlantique[74] indiquait que les estimations en matière d'emplois liés à la construction de la ligne nouvelle avaient été confirmées. Les estimations des emplois nets[75] créés ou maintenus étaient de 21 800 emplois-années pour le génie civil et 11 200 pour le matériel roulant soit 5 000 emplois par an pendant six ans et demi[76].
Par contre, aucune évaluation n'a été faite des emplois liés à la construction de matériel ni d'exploitation de la ligne nouvelle. Dans les études préliminaires, une perte d'emplois aéroportuaires était pronostiquée, mais l'évaluation ex-post n'a pas apporté de réponse sur ce point.

2.3.5. Les écarts constatés dans l'évaluation économique

En 2001, la rentabilité socio-économique du projet a été analysée sous l'angle des écarts entre ce qui était prévu *a priori* et ce qui a été constaté *a posteriori* : malgré des écarts constatés (sur les coûts d'investissement et le prix des billets), le projet a été jugé rentable.

- Un projet rentable pour le maître d'ouvrage et pour la collectivité

La rentabilité socio-économique du TGV atlantique (« fondée sur les gains de temps des voyageurs et sur le coût global avant subvention ») est d'autant

[73] Ce bilan cite comme source la SNCF, chiffres de 2001.
[74] Dans l'Avis du Conseil général des Ponts et Chaussées sur le « *Bilan LOTI du TGV Atlantique* », rapporteur : Jean-Noël CHAPULUT, 10 juillet 2001, 46p.
[75] Différence entre la situation de référence et la situation de projet.
[76] Dans l'Avis du Conseil général des Ponts et Chaussées sur le « *Bilan LOTI du TGV Atlantique* », p.26.

favorable quand est intégré « un gain de temps virtuel dû à la suppression de la pénibilité de la correspondance évitée » en gare de Rennes.
Au total, le bilan LOTI indique que *« même si les hypothèses ex-ante étaient trop optimistes, le TGV atlantique reste rentable pour l'entreprise (SNCF) et pour la collectivité »*[77]. Il faut noter que les coûts d'investissements avaient fortement augmenté (de 20 %) du fait de compléments de programme survenus au cours de la réalisation de la ligne.

- Une augmentation du prix du billet constatée

Le bilan LOTI indiquait en 2001 que « le produit moyen par voyageur, en francs constants, a[vait] crû par rapport à 1988 d'environ 30 % en 92 puis décru de 10 % entre 92 et 96. Dans la première période, les tarifs ont plus cru en 1ère classe, un réalignement sur la deuxième ayant été effectué entre 92 et 96. L'augmentation des tarifs est d'autant plus forte que la distance est courte ».
La politique tarifaire de la SNCF a eu d'importantes conséquences sur le trafic de voyageurs et sur la mobilité. « Le prix de l'heure gagnée était de 80 F, ce qui a fait s'effondrer la clientèle des jeunes ». Pour contrer l'augmentation des prix, des aménagements tarifaires ont été mis en place, ce qui a permis d'améliorer le trafic, surtout pour les distances supérieures à 300 km.
Il se peut aussi que certains clients soient perdus car la suppression des trains hors grande vitesse représente également un surcoût contraint pour les voyageurs chez qui la vitesse n'est pas l'impératif inconditionnel du voyage, et qui ne disposent pas d'un mode alternatif de transport par car.

2.3.6. Des effets environnementaux peu évalués

Le bilan LOTI concernant le TGV Atlantique donne peu d'éléments sur les effets induits par le TGV sur l'environnement : *« les impacts immédiats semblent avoir été maîtrisés, mais la méthode d'évaluation retenue ne permet pas de se prononcer sur les impacts globaux de l'opération »*[78].
En 1983, la Commission d'enquête d'utilité publique avait mis l'accent sur trois points :

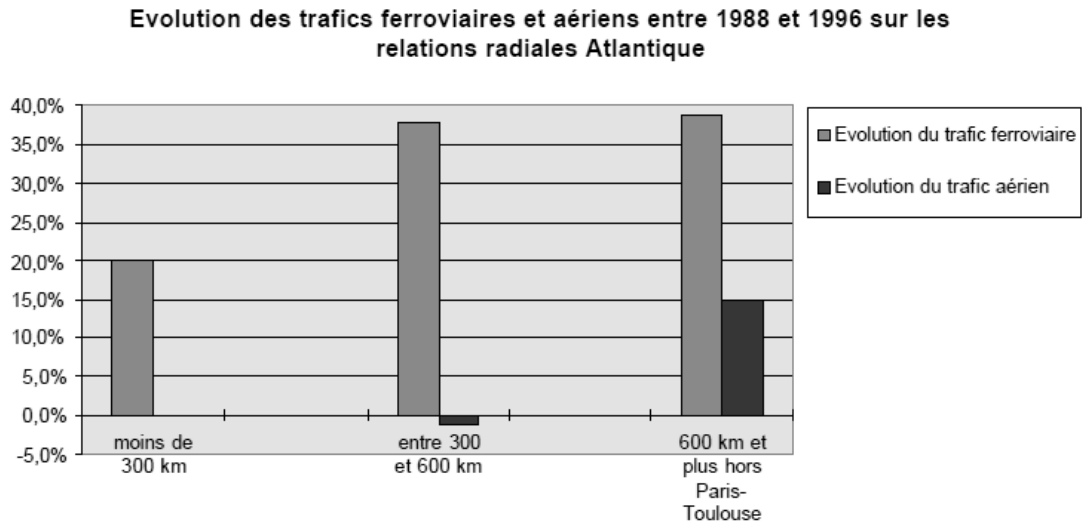
- l'impact dans le paysage ;
- les atteintes au caractère des lieux, aux milieux naturels et aux équilibres biologiques et
- la gêne causée par les vibrations et surtout le bruit.

Une expertise, conduite entre octobre 1990 et Juillet 1991, a montré que *« les engagements de la SNCF ont été remplis et que les riverains semblent satisfaits. En ce qui concerne le bruit, les plaintes ont été rares (39 de 1989 à 1999) »*[79].

[77] Dans l'Avis du Conseil général des Ponts et Chaussées sur le « *Bilan LOTI du TGV Atlantique »,* p.3.
[78] Ibid p.3.
[79] Ibid, p.27.

Le report modal qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (cf. infra chapitre 3) a été en partie analysé pour le bilan LOTI. Il en ressort que le gain de voyageurs sur le transport aérien a été plus fort que prévu et a bénéficié aux trajets compris entre 300 et 600 km. Par contre, le report de la route vers le fer est difficilement appréciable.

Figure 25. Evolution des trafics pour évaluer le report modal



Source : CPEG, bilan LOTI TGV Atlantique, 2001.

2.4. Les réflexions de l'Assemblée consultative de la Bretagne

2.4.1. Les premiers débats des années 1980[80]

Au Conseil économique et social régional (CESR) de Bretagne, dans les années 1980, les questions ferroviaires étaient traitées par un groupe de travail spécifique et permanent, appelé « groupe Fer » (à l'instar de celui mis en place par la première assemblée régionale). Le rapporteur du CESR participait du reste également à ce « groupe Fer » du Conseil régional.
La première délibération sur le dossier du TGV Atlantique remonte au 11 mai 1987 avec l'examen par l'Assemblée d'un rapport présenté par la SNCF ; c'était la première fois qu'une information et une consultation officielle étaient présentées sur le sujet.

A l'époque, les perspectives de réalisation d'une voie nouvelle s'arrêtaient au Mans avec un plein service de fonctionnement annoncé pour l'automne 1992.

[80] L'essentiel de ce paragraphe est extrait de l'intervention devant la Commission « Aménagement et développement des territoires, environnement » de Monsieur Michel MACE, ancien membre du CESR de 1981 à 2001, rapporteur pour les questions ferroviaires.

Ce dossier a alors suscité beaucoup de réserves. Le vrai TGV s'arrêtant au Mans, Rennes pouvait paraître comme seule à pouvoir profiter des effets de la grande vitesse ferroviaire. Cette période a occasionné un certain nombre de débats impliquant tout à la fois le monde politique, le monde économique, les associations et les syndicats. Des vœux et motions ont régulièrement été présentés sur le sujet :

- en 1989, sur la refonte des horaires prévus pour le TGV au départ de Brest et Quimper ;
- en 1990, sur la détérioration des dessertes (les arrêts TGV n'assurant pas ceux des anciens trains express) ;
- en 1991, sur la nécessité d'ouvrir le réseau TGV à l'espace européen.

Par ailleurs, lors de l'examen du Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse (en 1990), le Comité économique et social avait émis un avis (à l'unanimité moins une voix) demandant, entre autres, l'étude de la poursuite du TGV au-delà de Rennes devant mettre Brest et Quimper à moins de trois heures de Paris et le respect de tous les engagements de l'État au regard de l'électrification des voies ferrées, notamment Rennes-Saint Malo et Plouaret-Lannion.

2.4.2. L'autosaisine de 1993 sur les transports ferroviaires

Concernant le prolongement de la LGV Atlantique vers la Bretagne, le Conseil économique et social régional (CESR) avait approfondi la réflexion lorsqu'il avait formulé des propositions dans le volet « transports ferroviaires »[81] de son autosaisine sur « *Les infrastructures de transport en Bretagne à l'horizon 2010* »[82] en vue de la préparation du XIème Plan. Le projet était affiché comme urgent et il y figurait déjà l'ensemble des composantes du projet Bretagne à grande vitesse. L'hypothèse alors évoquée d'un contournement ferroviaire de Rennes était d'ores et déjà considérée comme non urgente, le CESR préférant que l'investissement se concentre sur les améliorations des voies au-delà de Rennes.

L'une des questions cruciales concernait le « *Plan des arrêts TGV en Bretagne ».* La réponse du CESR était alors que la politique des arrêts TGV devait satisfaire « *à la fois les usagers et les conditions de circulation rapide qui président à ce type de liaisons. Tous les trains n'ont pas vocation à s'arrêter partout, mais il*

[81] 2ème volet de l'autosaisine « *Les infrastructures de transport en Bretagne à l'horizon 2010* ».

[82] Autosaisine « *Les infrastructures de transport en Bretagne à l'horizon 2010* », Rapport du CESR présenté en mai 1995, rapporteur : Michel MACE, compilation des cinq volets :

- Les routes, janvier 1993 ;
- Les transports ferroviaires, mai 1993 ;
- Les aéroports, juin 1993 ;
- Les télécommunications, janvier 1994 et
- Les ports de commerces, janvier 1995.

faut autant que faire se peut que chaque gare représentative d'un bassin d'emploi puisse bénéficier chaque jour d'arrêts TGV »[83].

Le CESR considérait dans son autosaisine que « *l'aménagement de la ligne TGV Le Mans-Rennes participera*[it] *quoi qu'il en soit à l'amélioration des temps de transports, y compris au-delà de Rennes* ». Il préconisait en complément que « *toutes les dispositions soient prises pour étudier la poursuite au-delà de Rennes des TGV circulant à 200 ou 220 km/h sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, mettant Brest et Quimper à moins de trois heures de Paris* », ainsi que l'aménagement des « *voies en gare de Rennes pour y faire passer sans arrêt quelques TGV à 110 kilomètres par heure »*.

Considérant que la desserte TGV « *des gares intermédiaires de la Bretagne* [était] *mal réalisée* », le CESR rappelait qu'il considérait comme primordial que « *l'impact et l'intérêt du TGV servent à la Bretagne toute entière* ».
Il commençait d'ailleurs son autosaisine par un paragraphe soulignant l'importance de l'intermodalité et de la multimodalité dans les transports publics, demandant à ce que soit réalisé, en concertation avec les parties prenantes, un inventaire exhaustif dans lequel seraient recensés entre autres :

- les *zones et points d'arrêts*, la *signalétique*, les *guichets*, les *quais*, les *accès aux véhicules*, les *parkings* ;
- les *correspondances entre trains régionaux, nationaux, autocars interurbains, bus et transports urbains* ;
- les *relations avec les écoles, lycées, universités, hôpitaux, centres administratifs, commerciaux, culturels, sportifs, grandes concentrations*.

Le CESR demandait à ce que soit donnée la « *priorité aux transports collectifs afin de réduire les coûts sociaux (environnement, pollution, embouteillage, énergie, sécurité…)* » et organisé « *le maillage de la région par une complémentarité entre les modes (fer, routes, urbains et inter-urbains…) afin de répondre, voire d'anticiper les besoins des usagers »*.

Le CESR considérait comme « *indispensable que s'opère une véritable prise de conscience du rôle que p*[ouvai]*t et devra*[it] *jouer* [le train] *dans des domaines majeurs que sont notamment la préservation de l'environnement et l'aménagement du territoire »*.

2.4.3. La mobilisation continue de l'assemblée consultative régionale

Alors que la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes ne figurait pas dans le projet de Contrat de Plan État-Région 1994-1999[84], les acteurs socio-économiques bretons se sont mobilisés. Dans le cadre des relations privilégiées du CESR de

[83] Avis du CESR, rapporteur Michel MACE, sur l'autosaisine « *Les infrastructures de transport en Bretagne à l'horizon 2010* », 2ème volet « *Les transports ferroviaires* », session de mai 1993, p.36.
[84] Pourtant, ce projet avait été présenté comme celui ayant le meilleur taux de rentabilité des 16 projets retenus au Schéma Directeur National arrêté par le CIAT de 1991. En 1992, un décret en avait inscrit le principe. De plus, il figurait au cinquième rang dans le classement interne des projets de la SNCF, où il était affiché comme proche de l'équilibre financier.

Bretagne avec celui des Pays de la Loire, une expression commune sur un projet de ligne TGV Atlantique intéressant à la fois les deux régions a été établie en janvier 1995 lors du débat public. Puis une seconde expression commune en juin 1997 a concerné le choix des fuseaux, les conséquences socio-économiques, les perspectives d'aménagement et de développement, ainsi que les financements. Cet avis commun a été fortement et immédiatement relayé par les élus qui ont immédiatement abondé dans le même sens. Cette mobilisation unanime a joué un rôle important pour que ce projet conserve une place prioritaire pour l'État.

Entre l'arrivée du TGV en Bretagne en 1989 et aujourd'hui, le CESER de Bretagne n'a eu de cesse de s'exprimer sur les effets du ferroviaire (et du TGV en particulier) sur le territoire régional : dans ses avis sur le projet de prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes au cours des différentes phases de consultation publique, dans ses avis sur les relations ou conventionnements entre la Région et la SNCF (devenus obligatoires avec le rôle de la Région en tant qu'autorité organisatrice de transport), dans ses avis sur l'élaboration du schéma régional des transports.

Si par ses avis, le CESER fait surtout référence aux infrastructures, à la vitesse des déplacements, aux dessertes, etc., on pourra noter que, dès le milieu des années 1990, il évoque, par le biais du transport ferroviaire :

- l'aménagement du territoire ;
- l'évolution des modes de vie et donc des déplacements ;
- la complémentarité entre modes de transports et donc la nécessaire concertation entre les collectivités organisatrices des transports publics indispensable à une cohérence territoriale ;
- l'intermodalité et la multimodalité : « *Le développement d'une tarification « multimodale » combinant plusieurs modes de transports,* […]*, constitue une option intéressante. Pour l'usager, la notion de titre de transport de « bout en bout » est essentielle* » [85].

Ce sont autant de sujets au cœur de notre réflexion actuelle sur l'optimisation des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse pour la Bretagne.
En plus des thèmes précédemment évoqués, le CESR soulignait que si « *La création de cette ligne nouvelle TGV représentera un saut qualitatif considérable dans l'ouverture à l'international de la Bretagne*, [il réaffirmait néanmoins] *son attachement à ce qu'un tel projet prenne en considération l'intérêt de tous les Bretons et de toutes les populations qui seront desservies par le TGV »*[86].

Par la suite, dans les années 2000, le CESR n'a eu de cesse de poursuivre ses revendications sur le TGV pour la Bretagne, puis de soutenir le programme Bretagne à Grande Vitesse en rappelant l'urgence et l'importance de cette réalisation pour la région, et en souhaitant une accélération des aménagements en Bretagne.

[85] Dans une « *Communication sur les relations de la SNCF avec l'Etat et les Régions* », rapporteur : Michel MACE, session de mai 1996 du CESR de Bretagne, p.50.
[86] Dans son avis émis sur la « *Consultation sur les études préliminaires du projet de TGV Bretagne – Pays de la Loire* », rapporteur : Michel MACE, session de juin 1997 du CESR de Bretagne, p. 8 et 9.

Si l'Assemblée consultative de la Région Bretagne s'est régulièrement exprimée sur les sujets ferroviaires, de façon globale en faveur de l'accessibilité de la Bretagne, mais aussi sur des éléments techniques, sa dernière autosaisine sur les transports remonte à 1993. La réflexion n'a finalement jamais développé les effets escomptés pour le territoire, ni sur les leviers d'accompagnement possibles pour optimiser les projets de grande vitesse ferroviaire.

Les réflexions en amont au sein des deux assemblées de la Région ont en partie accompagné les collectivités qui ont souhaité anticiper l'arrivée du TGV dans leurs territoires (avec une LGV n'arrivant pas jusqu'en Bretagne). Il semble que les collectivités locales se soient peu préparées à cette arrivée à quelques exceptions près, parmi lesquels des acteurs du tourisme qui ont mis en place de nouveaux produits.

Concernant les effets constatés du TGV Atlantique, seuls l'augmentation des trafics et les emplois créés lors de la construction de l'infrastructure ont été précisément mesurés, d'autres effets ont été ressentis sans toutefois avoir pu faire l'objet d'évaluations quantitatives, comme l'amélioration de la qualité du transport, les impacts sur l'environnement. Quand aux effets sur le dynamisme économique régional ou local, ils n'ont pas fait l'objet d'analyse globale ; ils ne faisaient pas partie des éléments à examiner dans les bilans LOTI.

3. L'arrivée du TGV dans d'autres régions françaises

Cette partie de chapitre présente ce qui a déjà été mis en œuvre pour accompagner l'arrivée d'infrastructures similaires à la LGV Bretagne-Pays de la Loire. Seront d'abord présentés dans le cadre de l'arrivée plus ancienne (1993) du TGV Nord Europe (3.1) mais dont les développements se poursuivent encore aujourd'hui, le projet EuraLille, et le projet de trains express régionaux à grande vitesse (TERGV).
Puis seront développées les attentes, certaines réalisations et des réussites liées à la construction de la LGV Est européenne (3.2).

3.1. Le TGV Nord Europe

Le TGV Nord Europe est né dans un contexte européen favorable (situation géographique et développement de la grande vitesse ferroviaire, mais aussi dans un contexte local difficile (reconversion industrielle et ses conséquences économiques et sociales) ; il constitue un défi pour l'agglomération lilloise tout en contribuant à construire un projet métropolitain global.

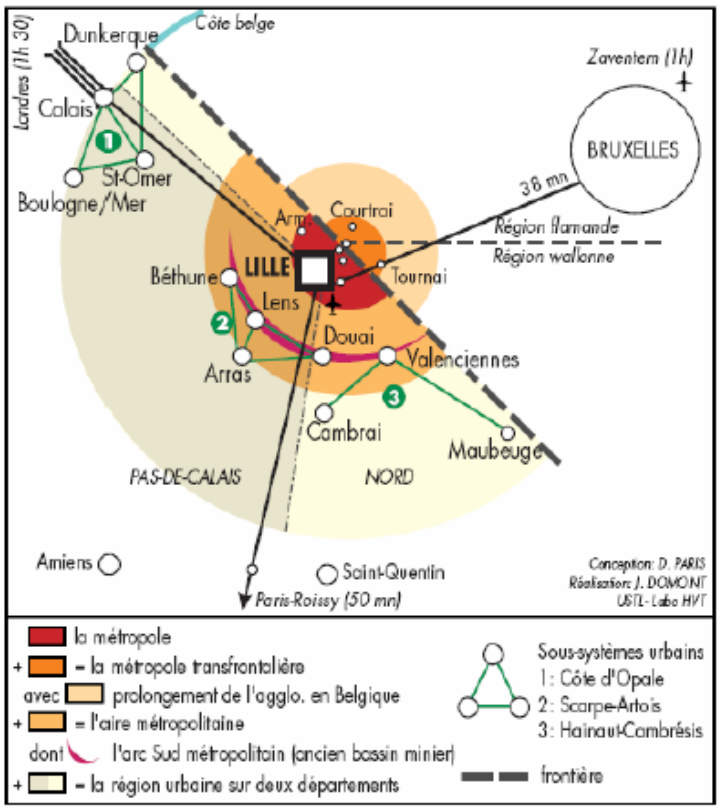
3.1.1. Une situation géographique avantageuse

La situation géographique de Lille est un atout : à 115 km de la capitale européenne (aujourd'hui accessible en 38 minutes) et à l'intérieur du pentagone de plusieurs capitales majeures de l'Union européenne (Londres à 1h30, Paris à 1h). La taille de l'agglomération transfrontalière résultant de la métropolisation liée à cette situation géographique (3,3 millions d'habitants pour l'aire métropolitaine transfrontalière) lui confère l'avantage de constituer un pôle important dans le paysage européen.

Ces deux atouts (situation géographique et population) ne laissent pas de place au doute quant à la construction d'infrastructures rapides entre cette métropole et les autres du Nord-Ouest de l'UE.

La réalisation du TGV Nord Europe s'inscrit donc dans la constitution d'un réseau de transport ferroviaire à grande vitesse entre capitales européennes (Paris, Bruxelles, Köln, Amsterdam - projet PBKA décidé en 1984-) et dans la construction du tunnel sous la Manche (pour atteindre Londres, projet décidé en 1987). Dès lors, le délai entre la décision de réaliser la LGV Nord Europe (Déclaration d'utilité publique en septembre 1989) et sa construction (achevée en 1993) est très rapide. Les premiers Eurostar relieront Paris et Londres, en empruntant le tunnel sous la Manche, fin 1994. Le Thalys (vers Bruxelles) circulera dès la mi-1996. Après la construction de la LGV, Lille se retrouve en situation de carrefour entre les principales capitales de l'Europe du Nord-Ouest.

Figure 26. Chorème de la « région lilloise »



Source : D. Paris, Mappemonde, 2002

- La ville de Lille
  200.000 habitants

- Lille-Métropole Communauté Urbaine
  1 million d'habitants

- L'arrondissement
  (périmètre du Schéma directeur)
  1,2 million d'habitants

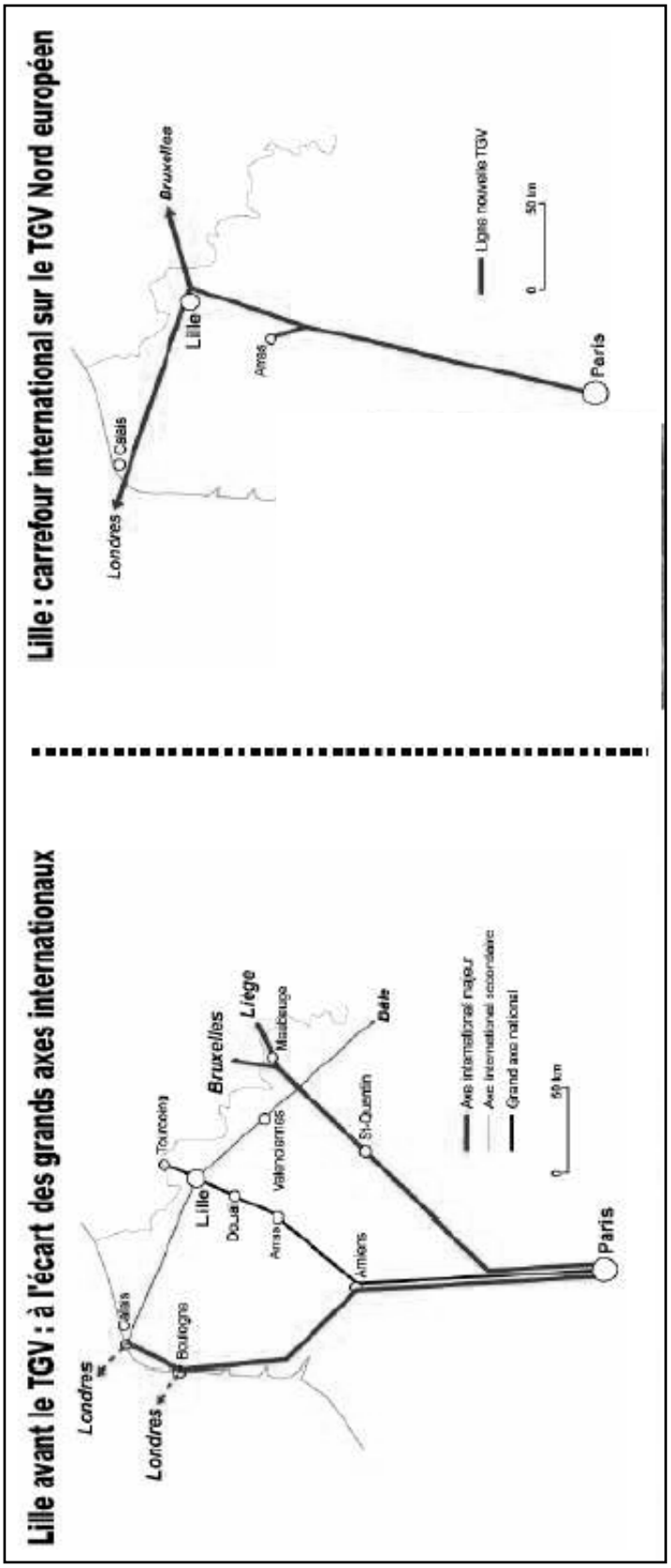
- La métropole transfrontalière
  (L'Eurométropole « *Lille-Kortrijk-Tournai* »
  mise en place de son agence transfrontalière)
  1,9 million d'habitants

- L'aire métropolitaine
  (parties française et belge) :
  3,3 millions d'habitants

- La région urbaine de Lille Nord-Pas-de-Calais
  (avec le littoral et l'est du département du Nord)
  4,7 millions d'habitants

Source : P. MENERAULT, 2010.

Figure 27. Lille : une situation géographique exploitée par le TGV



Source : P. MENERAULT, 2010.

Le TGV Nord Europe est aussi associé au projet d'une interconnexion des LGV autour de Paris (via l'aéroport Charles de Gaulle et le parc DisneyLand Paris) ; les premiers trains province-province (dont des Lille-Rennes) circuleront dès 1995.

3.1.2. Le projet en quelques dates

Les principales dates du projet de TGV Nord Europe sont les suivantes :

- 1989 : Déclaration d'utilité publique ;
- 1990 : création de la société d'économie mixte EuraLille ;
- 1993 : mise en service du TGV Nord ;
- 1994 : ouverture de la gare Lille-Europe, interconnexion des TGV Nord Europe et Sud-Est.

3.1.3. EuraLille, une ville dans la ville[87] ?

- Naissance du projet dans un contexte local difficile

Alors qu'au début des années 1990, le géographe Félix DAMETTE constate que « *Lille est une métropole en difficulté dans une région en crise* »[88], l'enjeu pour Lille est d'affirmer sa position au cœur de ce futur réseau ferroviaire international. Dans le contexte économique et social que connaît alors la ville, le défi est de taille : fragilité économique d'une région en reconversion industrielle, fragilité socio-spatiale marquée par les inégalités entre un Nord-Est en crise et un axe Est-Ouest dynamique et enfin, fragilité institutionnelle à cause du morcellement communal. La réflexion induite par l'arrivée du TGV va contribuer à préciser l'enjeu métropolitain lillois et à construire un projet y répondant. Le projet métropolitain global est alors adossé à la révision du Schéma directeur, il vise à identifier et à unifier la métropole pour en renforcer la lisibilité territoriale.

Les acteurs politiques construisent alors un consensus autour du projet global en mobilisant des arguments comme l'ouverture européenne, la modernisation économique par l'attraction d'activités tertiaires. Les projets de LGV et d'aménagement d'un nouveau quartier autour de la nouvelle gare Lille-Europe se réaliseront ensuite très rapidement : moins de cinq ans.

Aujourd'hui cette rhétorique mobilisatrice est encore utilisée et caractérise l'intervention publique en mettant en relation le TGV Nord Europe, EuraLille et d'autres grands projets : candidature aux JO de 1996, capitale européenne de la culture en 2004, Lille 3000…

[87] Sources :- Bilan LOTI de la LGV Nord, RFF, mai 2005. 54p ;
- site Internet de Lille Métropole : www.lillemetropole.fr.

[88] Félix DAMETTE, 1994, *La France en villes*, DATAR, La Documentation française, 271 p.

- Un projet d'urbanisme inséré dans le tissu urbain central

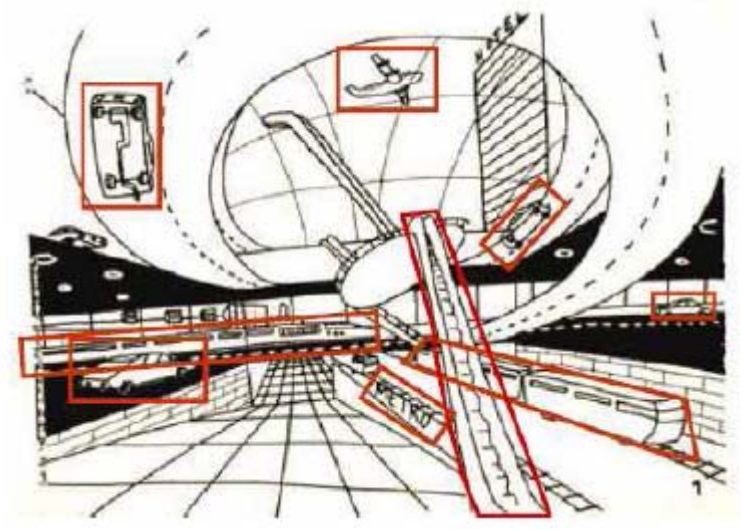
Le projet EuraLille a bénéficié d'une double opportunité : l'emplacement stratégique de Lille au cœur du réseau TGV Nord et, fait rare dans une métropole, une zone constructible de 70 hectares relativement proche du centre-ville (à l'emplacement d'anciennes fortifications) qui avait été réservée depuis les années 1920 justement dans la perspective de construire une nouvelle gare de passage. Le nouveau quartier autour de la gare TGV a été construit *ex nihilo* et orchestré par l'architecte urbaniste Rem KOOLHAAS, les deux tours emblématiques construites au dessus de la gare ont été réalisées par Claude VASCONI et Christian de POTZAMPARC. Ce style architectural a été très critiqué par une partie des Lillois.

Le projet présentait plusieurs dimensions : physique (échange entre les réseaux) économique, sociale et symbolique.

- Un projet organisé autour d'une gare intermodale

La première fonction du projet EuraLille était rétistique : il fallait développer les échanges et les connexions entre les différents réseaux existants et la nouvelle LGV. EuraLille devait constituer une zone d'intermodalité à dimension métropolitaine, régionale et européenne (comme le symbolise le schéma suivant où cohabitent le TGV, le TER, le VAL[89], les voitures, l'avion, les vélos et les piétons).

Figure 28. EuraLille : pôle d'échanges intermodal

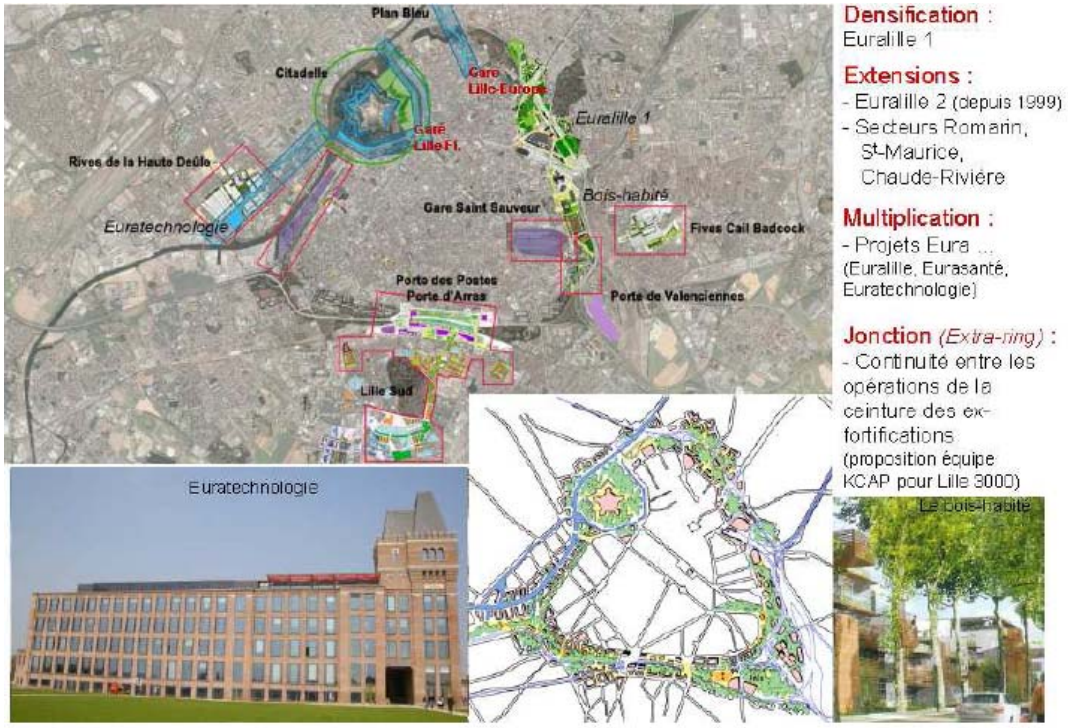


Source : P. MENERAULT, 2010.

[89] La métropole lilloise était la première à s'équiper d'un VAL (véhicule automatique léger), avant Toulouse, Rennes, Turin et Taipei. C'est pourquoi le sigle signifiait à l'origine « Villeneuve d'Ascq – Lille ».

Le projet de nouvelle gare devait s'inscrire *« dans la continuité des enjeux ville-gare, à savoir créer une grande gare de passage et concevoir la gare comme point d'appui de l'extension du centre-ville »*[90]. Le projet prévoyait donc d'augmenter la porosité entre les quartiers centraux et les faubourgs séparés par les infrastructures ferroviaires et routières. L'une des difficultés à combler dans les mobilités était la distance entre les deux gares « centrales » de Lille (Lille Flandres et Lille Europe), un cheminement piéton a été aménagé (malheureusement non couvert sur la totalité du trajet).

Figure 29. Le projet urbain autour de la gare EuraLille



Source : P. MENERAULT, 2010

- Les dimensions économique et sociale du projet

Pour la dimension économique, de nombreux projets de programmes d'activités ont été développés dans différents secteurs : logements, commerce, santé (projet Eurasanté), tertiaire (projet Euratechnologie par exemple) en vue de la création d'un véritable centre d'affaires.

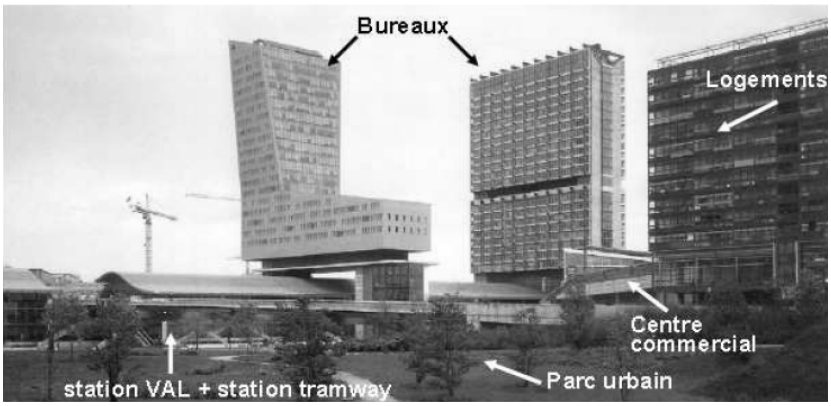
L'architecture résolument moderne devait attirer les investisseurs étrangers, essentiellement des britanniques et des japonais et a surtout fait monter les prix pour les entreprises locales. « *EuraLille n'a pas été fait pour les Lillois, mais aujourd'hui, ce sont des entreprises régionales qui l'occupent* »[91].

[90] Audition de Monsieur Philippe MENERAULT (Directeur de l'Institut d'aménagement de Lille), le 12 janvier 2010

[91] Audition de Monsieur Philippe MENERAULT (Directeur de l'Institut d'aménagement de Lille, ancien chercheur de l'Institut national de recherche sur les transports et la sécurité), le 12 janvier 2010.

Le taux d'occupation n'a pas été à la hauteur des attentes, ce qui peut aussi être en partie dû à la crise économique de la fin des années 1990. Seule la partie centre commercial a rapidement fonctionné.

Figure 30. L'urbanisme moderne de la gare Lille Europe



Source : P. MENERAULT, 2010.

Les attentes sociales du projet étaient qu'une clientèle aisée fréquente les espaces commerciaux aux côtés d'une population « jeune et modeste » utilisant ces espaces davantage pour déambuler. « *L'erreur de casting n'est pas sans effet sur le fonctionnement global du site et le centre commercial en pâtit avec des galeries marchandes aux nombreuses surfaces fermées, tandis que se renforce l'attrait des voyageurs pour les quartiers historiques du Vieux Lille* »[92].

- La dimension symbolique du projet

Enfin la dimension symbolique du projet était de transformer l'image de la ville en considérant la gare comme « porte de la ville ». L'idée était de créer un signal par l'architecture (formes, matériaux, etc.). Monsieur Rem KOOLHAAS indiquait alors « *EuraLille n'est pas fait pour les Lillois mais pour les Anglais, les Japonais, les managers du monde entier* »[93].

Figure 31. Les signaux architecturaux d'EuraLille



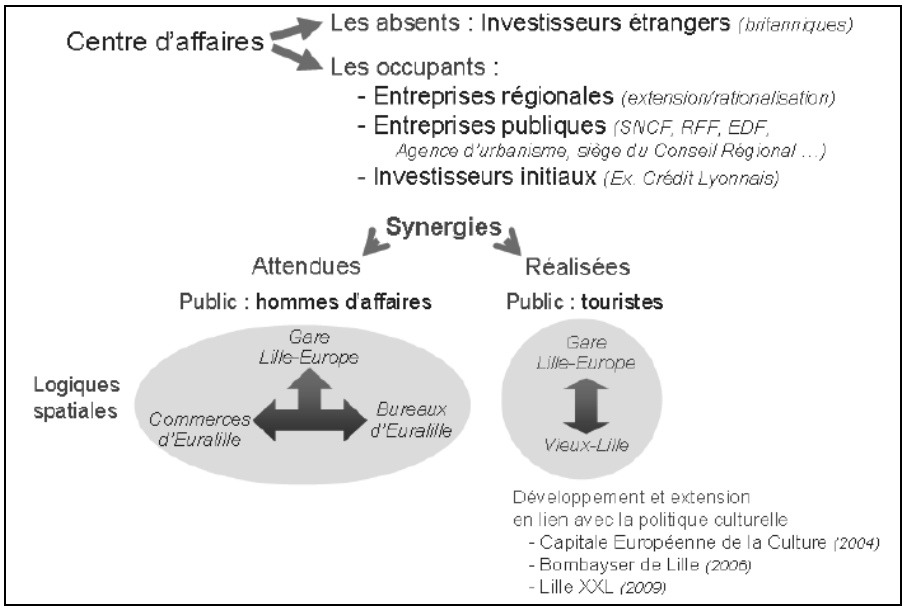
Source : P. MENERAULT, 2010.

[92] Philippe MENERAULT, « Une troisième gare TGV pour Lille ? Elle est passée par ici elle repassera par là », *Place publique*, n°11, mai-juin 2011.
[93] Philippe MENERAULT, BARRE A., 2001, gares et quartiers de gare, coll. Actes, INRETS, Paris.

- Un quartier qui n'a pas attiré les activités escomptées

L'analyse du développement urbain de ce nouveau quartier d'abord défini en lien avec le caractère européen de sa nouvelle gare montre que l'apport du TGV est important, même si les résultats diffèrent des attentes comme l'illustre le schéma suivant. Les entreprises qui se sont installées ne sont pas d'envergure internationale, mais plutôt des filiales de grands groupes nationaux majoritairement du secteur banque et assurances (AG2R, MMA, Gan, Macif, Finaref, Cetelem, OSEO…) ou des organismes publics (Conseil régional, agences d'urbanisme, SNCF, RFF, EDF…). Si les hommes d'affaires attendus ne sont pas venus en nombre, le tourisme urbain s'est en revanche développé « *avec une dimension européenne aiguillonnée par l'active politique culturelle (Capitale européenne de la culture 2004, Bombayser de Lille en 2006, Europe XXL en 2009* »[94].

Figure 32. EuraLille : des attentes différentes des résultats



Source : P. MENERAULT, 2010.

Au départ géré par une SEM créée pour aménager et commercialiser la ZAC de 70 ha, Euralille s'étend aujourd'hui sur près de 110 hectares et comprend plus de 740 000 m² de planchers associant bureaux, commerces et autres activités, logements et équipements, ainsi qu'un important programme d'espaces verts et d'espaces publics. Il bénéficie des infrastructures suivantes :

- deux gares : Lille Flandres et Lille Europe qui accueillent plus de vingt millions de voyageurs par an (TGV et TER) ;
- des connexions aux réseaux de métro automatique (VAL), de tramways, de bus ;
- des autoroutes, un boulevard périphérique, une voie rapide urbaine.

[94] Philippe MENERAULT, « Une troisième gare TGV pour Lille ? Elle est passée par ici elle repassera par là », *Place publique*, n°11, mai-juin 2011.

Près de quinze ans après son lancement, Euralille est devenu non seulement un quartier moderne des affaires (aujourd'hui troisième quartier d'affaires de France après La Défense et La Part-Dieu) où travaillent quotidiennement plus de 10 000 personnes, mais également « *un des lieux de vie les plus prisés du territoire lillois* »[95].

In fine, EuraLille a trouvé sa place au cœur d'une métropole lilloise devenue européenne. Cela aura nécessité de repenser l'aménagement de la gare et de ses abords dans le but de créer du lien entre le centre historique relativement proche, ce nouveau centre d'affaires et commercial et des quartiers périphériques. Le succès de l'opération a tardé à être reconnu, et encore aujourd'hui, certains espaces commerciaux du cœur d'EuraLille peinent à trouver une clientèle suffisante.

L'exemple du TGV Nord Europe apporte des enseignements spécifiques qui enrichissent les réflexions sur l'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse, mais la dynamique d'ensemble ne peut être considérée comme semblable à celle que va engendrer la LGV Bretagne-Pays de la Loire : « *Les contextes sont très différents car en Bretagne la grande vitesse existe déjà. De ce fait le sursaut lié au TGV risque d'être moins visible en Bretagne* »[96]. Autrement dit, le TGV Nord Europe a eu plus d'effets positifs sur la région Nord-Pas de Calais du fait de sa situation moins favorable (difficultés économiques et sociales, absence de TGV) que celle de la Bretagne d'aujourd'hui (meilleures configurations économique et sociale et pré-existence du TGV dans de nombreuses gares).

Le TGV Nord Europe aura été le fer de lance de cet aménagement urbain qui se poursuit aujourd'hui, lien entre différents quartiers de l'agglomération de Lille. Le lien entre l'arrivée du TGV et le développement de ce quartier autour de la gare Lille Europe est donc évident ; le constat est différent si l'on change d'échelle et que l'on regarde la métropole lilloise dans son ensemble : *« Il n'y a pas vraiment de développement spécifique de la métropole lilloise en lien avec le TGV si ce n'est EuraLille »*[97].

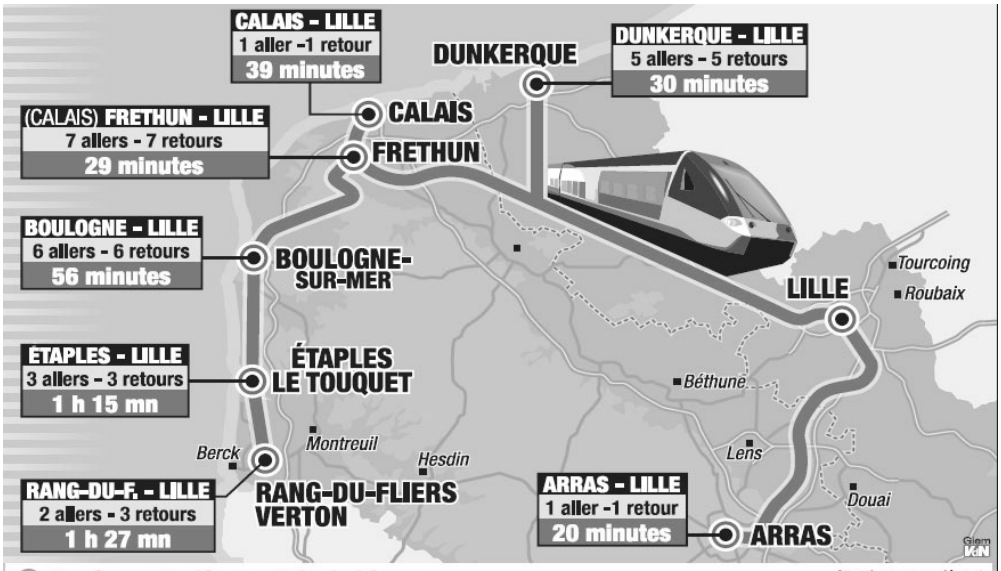
Si le TGV a eu des effets bénéfiques en termes d'accessibilité il est apparu plus difficile de mesurer ses effets sur le développement économique, en partie en raison de la complexité des facteurs intervenant dans le développement de l'agglomération lilloise.

[95] Audition de Monsieur Michel MENERAULT, le 12 janvier 2010.
[96] Idem.
[97] Idem.

3.1.4. Les TERGV du Nord

En complément des aménagements lillois autour des gares SNCF, la Région Nord-Pas-de-Calais a développé dès l'année 2000 un concept de trains régionaux à grande vitesse (ou TERGV) à dimension régionale visant à faire bénéficier l'ensemble de son territoire des apports de la grande vitesse ferroviaire. L'objectif affiché était de mettre les grandes villes de la région à moins d'une heure de Lille.
Ce sont des TGV qui desservent uniquement certaines villes de la région en circulant pour partie sur les lignes à grande vitesse : Lille, Boulogne, Dunkerque, Calais ou encore Arras.

Figure 33. Le TERVG Nord



Quelques tarifs en période bleue
En seconde classe, vers ou depuis Lille, en euros (tarifs indicatifs)

*Attention : un supplément Côte d'Opale de **3 euros** est appliqué à tous les trajets hormis celui d'Arras*

* Le billet ** Illimité	DUNKERQUE	CALAIS VILLE	BOULOGNE	ÉTAPLES - LE TOUQUET	RANG-DU-FLIERS	ARRAS
Tarif normal *	13,70	16,30	20	24,90	26	10,10
Tarif découverte 25 % 12 - 25 ans *	10,30	12,30	15	18,70	19,50	7,60
Tarif 50 % senior *	6,90	8,20	10	12,50	13	5,10
Pass hebdo FIDELITER **	38,50	46,40	56	64,60	67,10	28,20
Abonn. mensuel étudiants **	99	107,40	114,50	125,20	128,30	88,70

Source : SNCF, 2011.

En Bretagne, les TGV utilisent déjà les voies classiques entre les villes (puisqu'il n'existe pas de LGV) mais pour une partie des voyageurs l'accès au TGV nécessite un tarif TGV. En effet, seuls les voyageurs disposant d'un « abonnement travail » bénéficient du tarif TER en empruntant les TGV. Un voyageur professionnel qui aurait pris un billet TER à l'aller, ne pourrait prendre le TGV au retour sans changer de tarification (donc de billet). De plus, en terme de billettique, les billets TGV se développent sous forme d'e-billets alors que les billets TER sont de plus en plus intégrés dans les cartes Korrigo. Les dispositifs pourraient converger pour simplifier l'utilisation par les voyageurs. Ce processus d'intégration tarifaire pourrait être approfondi et élargi à l'ensemble de la région. Une réflexion pourrait donc être menée pour fluidifier sur le plan tarifaire les dessertes si on veut conserver leur complémentarité.

Pour améliorer l'accessibilité des villes régionales, la Région Nord-Pas-de-Calais a fait le choix de permettre que certaines connexions inter-cités puissent se faire le plus rapidement possible en empruntant le matériel roulant (TGV) et l'infrastructure (LGV) de la grande vitesse ferroviaire.

Utiliser les TGV au maximum de leurs performances permettrait d'améliorer les connexions entre les villes bretonnes. C'est un levier d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse qui peut donc être mis en place par une collectivité à condition qu'elle soit autorité organisatrice de transport.

On retiendra du TGV Nord Europe qu'il a été utilisé comme levier de développement d'un quartier ; son arrivée à permis d'impulser un projet d'aménagement intégrant de nouveaux modes de transports, mais aussi de nouvelles fonctions métropolitaines à travers la mise en place d'un centre d'affaires, de services tertiaires et d'un centre commercial concentrés autour de la gare. Néammoins Euralille a demandé de nombreuses modifications réajustements par rapport au projet initial.

Un levier en faveur de l'accessibilité régionale a été mobilisé. L'utilisation de TGV sur des lignes classiques pour le transport de voyageurs (habituellement assuré par les TER) entre les principales villes de la région est une solution permettant d'augmenter l'accessibilité régionale inter-cités.
Les quelques retombées négatives du TGV Nord Europe alertent sur des vigilances à mettre en place pour optimiser l'effet Bretagne à Grande Vitesse :
- peu d'installation de nouvelles entreprises dans le quartier de la gare ;
- des espaces commerciaux initialement surdimensionnés ;
- une baisse du tourisme d'affaires.

3.2. Le TGV Est européen

Second exemple de l'arrivée du TGV dans une autre région française, le TGV Est s'inscrit dans un calendrier proche du projet Bretagne à Grande Vitesse. Similaire par son mode de financement multipartenarial, les attentes qu'il a suscitées et les principaux effets constatés, le TGV Est présente des singularités en termes d'accompagnement des acteurs locaux à l'arrivée d'une LGV, à travers son observatoire notamment. Les actions menées à Reims témoignent aussi d'un accompagnement économique organisé.

3.2.1. Le projet de TGV Est européen[98]

Le projet de TGV Est Européen, qui figure parmi les quatorze projets reconnus prioritaires par l'Union européenne dans le domaine des transports, consiste à réaliser une ligne nouvelle de 406 kilomètres entre la région Ile-de-France et l'Est de la France. Elle s'inscrit dans un projet à long terme, appelé « Magistrale européenne », visant à relier à grande vitesse Paris et Budapest, à travers le nord-est de la France, le sud de l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie.

En France, la construction de la ligne à grande vitesse du projet de TGV Est Européen s'organise en deux phases successives :

- une première section de lignes nouvelles sur 300 km, entre Vaires (Seine et Marne) et Baudrecourt (Moselle), est opérationnelle depuis le 10 juin 2007 ;
- un second tronçon, long de 106 km, de Baudrecourt à Vendenheim, au nord de Strasbourg, dont les travaux ont commencé à l'été 2010, qui devrait être achevé début 2016.

Avec cette ligne, le TGV reliera Paris à l'Est de la France, au Luxembourg, au Sud de l'Allemagne, et au Nord-Ouest de la Suisse à une vitesse supérieure à 300 km/h.
Pour les régions de l'Est, l'horizon s'est largement ouvert. Paris n'est plus qu'à 1h20 de Metz par exemple, et la gare Lorraine se retrouve à 4 heures de celle de Rennes.

Avec un coût global évalué à environ 4,2 milliards d'euros courants, la LGV Est européenne est la première ligne à grande vitesse à avoir été co-financée par les collectivités des territoires qu'elle traverse.

[98] Sources : - audition de Monsieur Jean-Marie STOLL, Responsable de la division transports mobilité sécurité de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Lorraine devant la Commission le 9 février 2010,
- site de l'Observatoire du TGV Est européen : www.lorraine.developpementdurable.gouv.fr.

3.2.2. Les attentes suscitées par le TGV Est européen

Les deux exemples développés ci-après mettent en lumière que la prise de conscience des acteurs locaux s'accroît continuellement et que les effets susceptibles de se produire grâce au TGV doivent être incités, favorisés, évalués et accompagnés.

- L'opinion des entreprises champardennaises sur le TGV Est[99]

Fin 2006, les Chambres de commerce et d'industrie de Champagne-Ardenne ont interrogé les chefs d'entreprises de la Région sur les impacts attendus de l'arrivée du TGV Est, en privilégiant cinq axes : le développement économique régional, l'image et l'attractivité des territoires champardennais, leurs déplacements professionnels, les déplacements de leurs fournisseurs et/ou clients et le recrutement de leurs futurs collaborateurs.
D'après les chefs d'entreprises ayant répondu, la majorité s'attendaient à des effets positifs sur l'environnement économique (développement, attractivité, image). Concernant les conséquences sur la mobilité, les avis étaient plus partagés quel que soit le territoire. Et seul le quart des chefs d'entreprises imaginait des effets positifs sur leurs recrutements.

- L'avis du Conseil économique et social d'Alsace

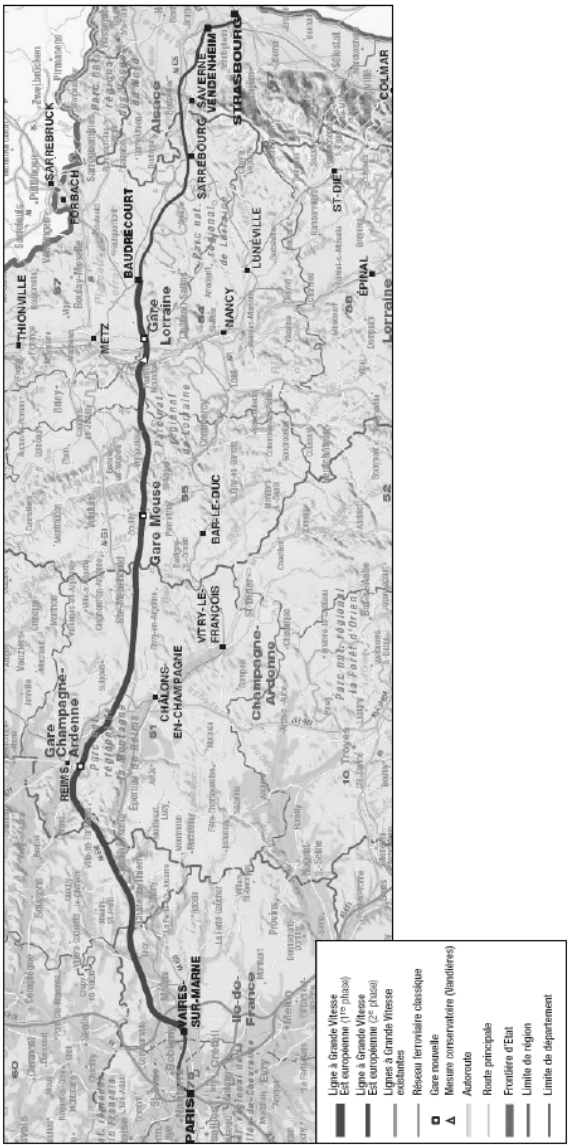
Dans un avis voté le 4 février 2005[100], le Conseil économique et social d'Alsace (CÉSA) a présenté sa réflexion sur les conséquences de l'arrivée du TGV Est Européen pour sa région. S'il a constaté que les acteurs régionaux portaient un intérêt à sa mise en service, il s'est toutefois étonné que les effets du TGV ne soient que peu anticipés et qu'une coordination ne soit pas organisée entre eux. Le CESA a par conséquent lancé un appel pour que les acteurs politiques et socio-économiques alsaciens se mobilisent et fassent du TGV un véritable outil de développement régional. Ils ont donc formulé une série de recommandations parmi lesquelles :

- poursuivre le développement de l'offre TER et assurer la complémentarité entre le TER et le TGV ;
- assurer une attractivité tarifaire pour rendre le TGV accessible au plus grand nombre ;
- valoriser autant que faire se peut les potentiels de rayonnement européen de l'Alsace et de sa capitale dans divers domaines (recherche, culture, industrie…) ;
- travailler de concert au développement de projets structurants, surtout dans le domaine du tourisme de congrès et de loisirs ;
- envisager les mesures nécessaires pour éviter les risques d'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier ;

[99] CCI de Champagne-Ardenne, « Ce que les entreprises disent… du TGV Est », février 2007. 4p.
[100] CÉSA, « Les TGV, une opportunité pour l'Alsace », Jean-Pierre LAVIELLE : rapporteur. 12p.

- créer un comité pour coordonner les actions des acteurs régionaux et communiquer.

Figure 34. Le tracé de la LGV Est européenne (phase 1 et 2)



Source : RFF, 2010.

3.2.3. Les effets constatés trois ans plus tard

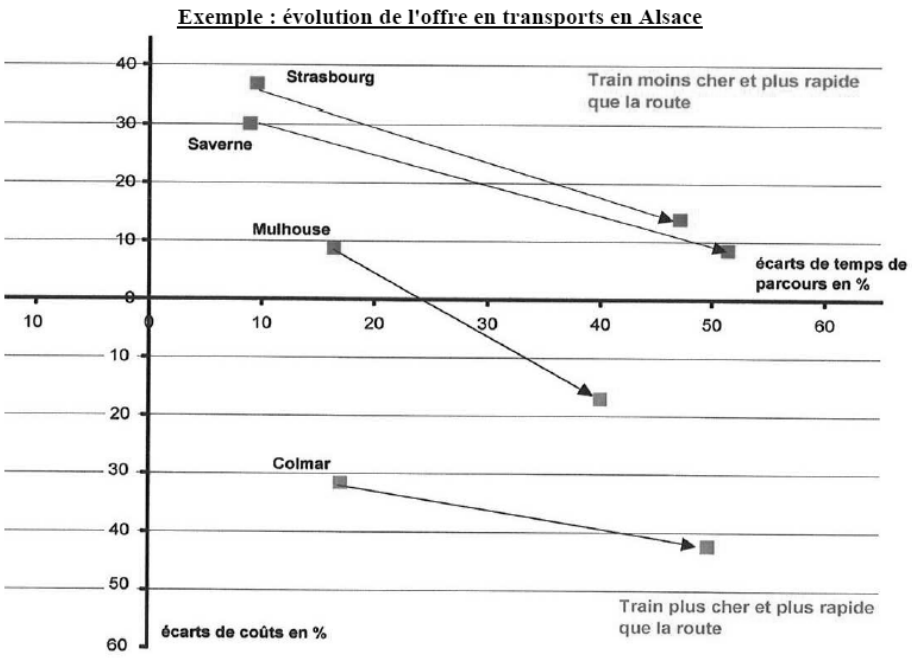
Grâce à l'augmentation des dessertes et à la diminution des temps de parcours entre Paris et les villes de l'Est de la France, le premier effet constaté du TGV Est est l'augmentation du nombre de voyageurs. Cette augmentation s'est accompagnée d'un report modal.

Les autres effets sur les gares, sur le dynamisme économique et sur le tourisme en particulier ou encore sur l'image de la ville ou de la région sont moins quantifiables, mais peuvent être partiellement estimés par les constats qu'ont faits certains acteurs[101].

- Une nette augmentation des voyageurs dans les trains

Trois ans après la mise en service de la LGV Est, les chiffres de fréquentation dépassent toutes les prévisions et ne cessent de progresser. L'offre de transport ferroviaire entre le Grand Est et Paris a été considérablement modifiée en diminuant très sensiblement les temps de parcours : Reims gagne 50 minutes, Metz 1h20, Nancy 1h15 et Strasbourg 1h40, pour ne citer que les principales villes desservies.

Figure 35. Graphe des dessertes et gains de temps avant et après le TGV Est



Note de lecture : le trajet Paris-Strasbourg bénéficie de deux trains supplémentaires et d'un gain de temps de 40 %.

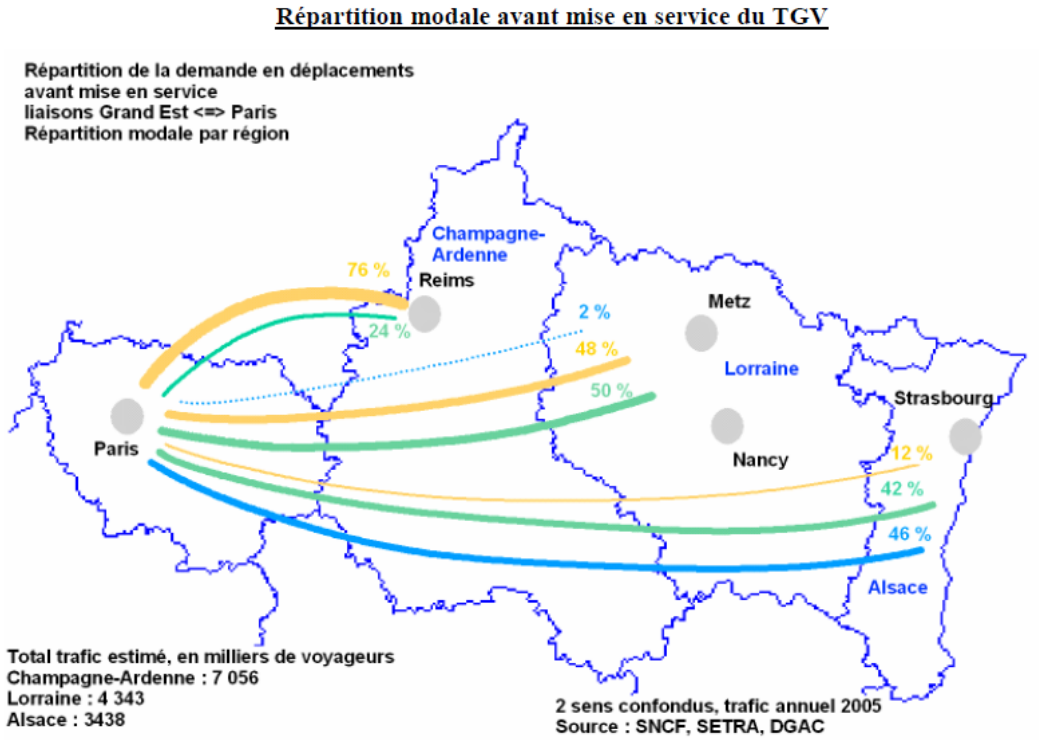
Source : CETE Est, 2010.

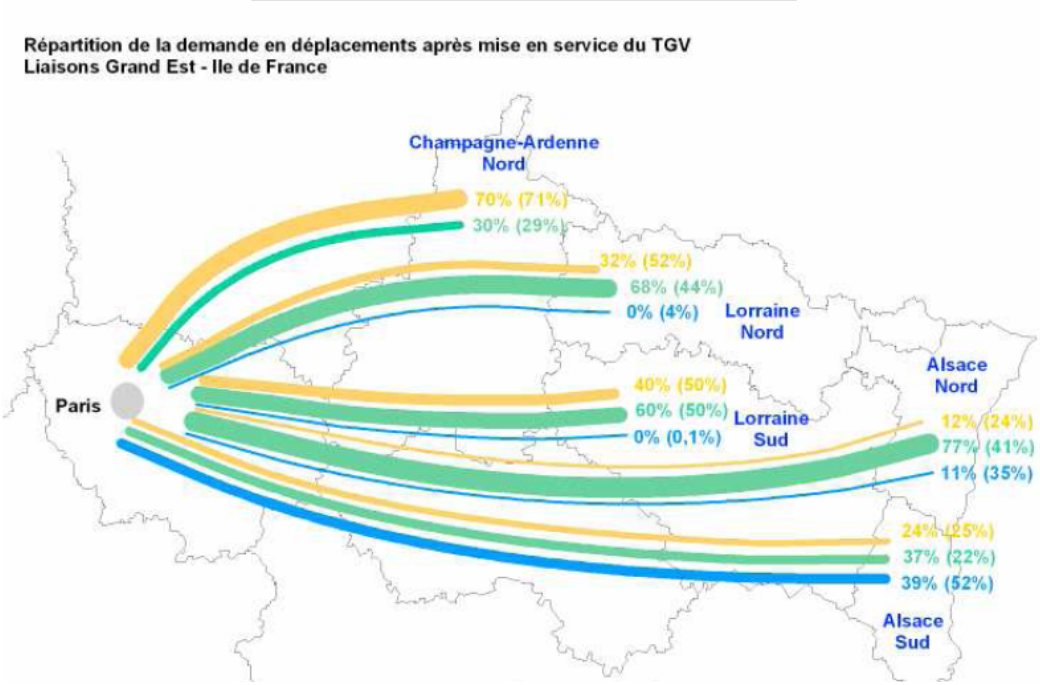
Dans le volet transport de l'Observatoire du TGV Est, les données relatives au trafic ferroviaire dans le Grand Est sont exprimées en milliers de voyages, dans les deux sens confondus. Au total 5,3 millions de voyageurs entre l'Île-de-France et le Grand Est ont été recensés, répartis entre :
- 32 % pour la Champagne-Ardenne ;
- 41 % pour la Lorraine ;
- 27 % pour l'Alsace.

[101] D'après un article de Élise DESCAMPS, correspondante du journal « La Croix » à Metz : « *L'Est attend toujours les retombées du TGV* », le 19 septembre 2010.

Pour André ROSSINOT, maire de Nancy : *« le succès public du TGV Est, sa première raison d'être, est quant à lui, bien réel et quantifiable ».*

Figure 36. Répartition modale route/fer/avion avant et après le TGV





2 sens confondus
Parts modales des déplacements 2008 (Parts modales 2006)

Note de lecture : le trafic routier apparaît en jaune, le fer en vert et l'avion en bleu.

Source : DRE, CCI, CETE, Statistiques Suisse, SNCF, 2010.

- Un report modal mesuré à l'échelle régionale

L'observatoire du TGV Est européen a analysé le report modal qui était espéré depuis la route et l'avion vers le train. Une comparaison entre les parts modales avant et après la mise en service du TGV montre que la part de l'aérien est passée de plus de 40 % à moins de 15 %, il semble que cette évolution constatée puisse être poursuivie lors de l'arrivée du TGV à Strasbourg.

- Effet sur l'urbanisme, principalement dans les quartiers de gares

« Parmi les réussites du développement autour d'un projet de LGV, on notera essentiellement les aménagements des pôles gares, et dans ces pôles, d'un immobilier d'entreprise. L'importance de l'aménagement des pôles gares est aussi essentiel pour le développement de l'intermodalité »[102].

- Effet sur l'immobilier autour de la gare de Vendôme

Après la mise en service de la LGV Est et la construction de la nouvelle gare de Vendôme-Villiers, on a relevé une forte croissance des ventes immobilières, le développement des résidences secondaires, l'augmentation nette du nombre de navetteurs travaillant à Paris et résidant dans la vallée du Loir, un fort usage de la gare nouvelle par les Vendômois et même es Sarthois se rendant plus facilement à Paris et utilisant le parking payant devenu depuis sous-dimentionné[103].

- L'absence d'effets sur les gares Lorraine TGV et Meuse TGV

Les gares en ligne, sont « exurbanisée », c'est-à-dire situées en dehors des centres-villes. Elles permettent l'accès à des TGV d'interconnexion et, plus récemment, elles assurent à la place de la gare centrale la desserte déportée de la ville.

Autour des deux gares implantées à l'extérieur de la ville, en zone agricole (ce qui leur vaut l'appellation de « gares de désert », de « gare au milieu des champs » ou encore de « gare des betteraves » en Picardie) à savoir la gare Lorraine TGV et la gare Meuse TGV, l'arrivée du TGV Est n'a eu aucun effet dans les trois ans qui ont suivis, malgré une forte mobilisation, des études et des investissements des collectivités territoriales et d'autres acteurs économiques.

[102] Audition de Monsieur Jean-Marie STOLL (DREAL Lorraine), le 9 février 2010.
[103] Jean-François TROIN, « Quelles retombées socio-économiques peut-on attendre du TGV Est-européen en Lorraine », 19 avril 2006

«*Tout le monde a cru que le TGV allait tout apporter avec lui. Mais une gare seule n'a jamais amené du développement !* »[104].

- Des retombées économiques en dessous des attentes

Même s'il est vrai que, depuis la mise en service du TGV Est, en juin 2007, la crise financière est présente, les retombées économiques tant attendues, et qui étaient un argument majeur du financement très important apporté par les collectivités locales, sont loin des espoirs nourris à ce moment-là. D'après le Conseil économique, social et environnemental régional de Lorraine, « *il n'y a pas d'explosion des indicateurs* […] *ce sont davantage les facteurs endogènes qui favorisent le développement économique* »[105].
Concernant l'implantation de nouvelles entreprises : peu ont jusqu'alors été attirées dans les territoires desservis par le TGV Est. A Metz, l'agence de développement de l'agglomération n'a noté aucune variation forte de la demande de bureaux et d'implantation d'entreprises depuis l'arrivée de la ligne à grande vitesse.
Interrogées en juin 2010 par l'Observatoire du TGV Est européen, les collectivités ne notaient pas d'embellie économique significative hormis sur le plan touristique pour les villes de Metz et Nancy.

- Le tissu local conforté

Concernant les entreprises locales, on note des points positifs à Nancy : le déménagement de sociétés telles que Fortis ou Transalliance dans le quartier de la gare refait à neuf s'est accompagné d'une croissance des effectifs.
En Lorraine, le TGV aura aussi permis de retenir certaines industries.
Si l'arrivée de nouvelles entreprises n'a pas eu lieu, l'avantage pour celles déjà installées est évident. *« Les entreprises lorraines, en particulier de services, comme le conseil financier ou la communication, se déplacent beaucoup plus pour prospecter, et gagnent des marchés à Bordeaux, Nantes, Orléans ou Paris, grâce à des coûts de revient de 25 à 40 % inférieurs par rapport à leurs concurrents »*[106]. Les arguments avancés sont par exemple la possibilité de faire des déplacements sur la journée et donc d'optimiser les rendez-vous tout en réduisant les frais d'hôtel.

- Le tourisme différemment affecté selon les publics visés

Le tourisme étant un secteur économique à composantes multiples, les effets du TGV constatés sont variables : très favorable pour les marchés de Noël, le centre Pompidou-Metz et les centres de congrès, plutôt défavorable pour le tourisme d'affaire.

[104] Nicolas POIRIER, responsable de l'accueil des entreprises pour la Communauté de communes du Vernois, sur laquelle est implantée la gare Lorraine TGV en plein champ entre Nancy et Metz.
[105] Gilbert KRAUSENER, Conseil économique et social de Lorraine.
[106] Michaël ZENEVRE, patron d'une société de marketing dans les Vosges et Président de la CGPME de Lorraine.

En Lorraine, l'Observatoire du TGV Est européen relève « *un frémissement sur le plan touristique pour des villes comme Metz et Nancy, avec une part croissante de visiteurs franciliens* ».

En Alsace, l'outil TGV couplé à une offre de transports en commun, est un facteur favorisant le développement des marchés de Noël[107] qui représentent un apport économique considérable pour la région : *« Décembre est le mois le plus important pour le tourisme, avec 2,9 millions de nuitées et le doublement de l'occupation moyenne dans l'hôtellerie en vingt ans »*[108]. Un marketing territorial se développe autour du slogan « Strasbourg, capitale de Noël ».
L'offre ferroviaire est décuplée pendant la période, ce qui a tendance à concentrer les visiteurs. La Région Alsace et ses partenaires ont dû engager une stratégie différente basée sur la circulation des visiteurs sur l'ensemble du territoire ; des centaines d'animations sont organisées pendant cinq semaines dans la région.
Les chiffres du Comité régional du tourisme font apparaître qu'environ un quart des visiteurs viennent en Alsace en train ou en car. « Une tarification spéciale est proposée dans le cadre d'une offre combinée « train-car Alsa+ »[109].

Le succès actuel[110] du Centre Pompidou-Metz est peut être en partie redevable du TGV Est. On peut le penser même si les chiffres montrent que les visiteurs sont essentiellement locaux. *« Le nouveau Centre Pompidou de Metz a bénéficié d'une communication très ciblée. Il apparaît comme le symbole du renouvellement de l'offre touristique en Moselle. C'est un projet indissociable du TGV »*[111].

Les centres des congrès bénéficient d'un effet TGV positif : *« Depuis trois ans, notre activité est en hausse de 15 %, et nous accueillons plus de congrès nationaux et internationaux.*

C'est important en termes de revenus, car les participants consomment sur place et ont souvent un fort pouvoir d'achat. [On note même] un effet de stimulation de tous les partenaires locaux, avec en premier lieu les universités, qui se lancent dans l'organisation d'événements qu'elles n'auraient pas imaginés avant »[112].

Le tourisme d'affaire est plutôt défavorisé car les gains de temps qui avantagent les entreprises déjà installées jouent en sens inverse pour les visiteurs : les professionnels en déplacement n'ont plus besoin de rester pour la nuit.

[107] D'après un article de Didier BONNET : « *L'Alsace profite pleinement du cadeau des marchés de Noël* » dans La Gazette des communes du 20 décembre 2010, p. 35.
[108] Marie-Reine FISCHER, Présidente du Comité régional du tourisme d'Alsace.
[109] Benoît LOOS, du service Transport du Conseil régional d'Alsace.
[110] 600 000 entrées en huit mois d'existence, alors que la fréquentation annuelle avait été estimée à 250 000 personnes.
[111] Audition de Monsieur Jean-Marie STOLL (DREAL Lorraine), le 9 février 2010.
[112] Olivier GROSGEORGE, Directeur du développement du Palais des congrès de Nancy.

Les offices de tourisme affirment que la clientèle d'affaires est en régression. *« La baisse est d'au moins 15 %. Ils rentrent maintenant chez eux le soir. C'est très décevant »*[113].

Le tourisme urbain semble être favorisé par l'offre de transport ferroviaire à grande vitesse. *Ainsi, très récemment, l'ouverture de la LGV Est a contribué au développement du tourisme urbain à Strasbourg (+ 7 %), Colmar (+ 12 %), Metz, Reims et d'autres sites situés sur les prolongements de la ligne à grande vitesse.*

- L'effet d'image de la gare

« Une des trois composantes symboliques de la gare est de transformer l'image de la ville…»[114]. La gare est particulièrement considérée comme une porte de la ville, donc lorsqu'elle est porte d'entrée, elle constitue la première vision de la ville que perçoivent les visiteurs. La gare est ainsi porteuse d'une partie de l'image de la ville.

3.2.4. L'observatoire du TGV Est européen : un outil au service de l'évaluation des effets de la grande vitesse ferroviaire

Le comité de suivi de la LGV Est du 2 février 2005, présidé par le Préfet de la Région Lorraine, a décidé la mise en place d'un observatoire TGV Est européen.
L'Observatoire est un outil évolutif qui est chargé de suivre l'évolution des trafics et de connaître les conséquences socio-économiques du TGV. Il a également pour mission spécifique d'observer l'évolution des territoires autour des gares nouvelles (trois gares sur le tracé de la LGV Est).
L'observatoire s'articule autour de 2 volets :
- un volet transport pour une observation à l'échelle inter-régionale (Grand Est : Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, soit les régions traversées par le TGV Est). Ce volet est géré par la DREAL Lorraine et suivi par le CETE (Centre d'études techniques de l'équipement) ;
- un volet socio-économique et politiques publiques à l'échelle de chacune des régions.

Les travaux réalisés par les partenaires dans le cadre de ces deux volets sont présentés devant les comités de suivis du TGV Est Européen.
Les membres de l'observatoire sont :

- les techniciens des Conseils régionaux et des DRE ou DREAL d'Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne et Ile-de-France (à parité entre agents des conseils régionaux et agents de l'Etat) ;
- la SNCF ;
- RFF.

[113] Jacques HITZGES, Président du syndicat des cafetiers hôteliers et restaurateurs de la Moselle.
[114] Audition de Monsieur Jean-Marie STOLL (DREAL Lorraine), le 9 février 2010.

L'enjeu du volet transport de l'observatoire TGV est de fournir aux co-financeurs, et notamment aux collectivités locales, des éléments de suivi des effets transport suite à la mise en service du TGV. Ces travaux ont vocation à alimenter le bilan LOTI dont est chargé RFF, et de suivre les résultats des expérimentations de dessertes, décidées par le Comité de suivi.
Ce dernier assigne quatre grands objectifs au volet transport de l'observatoire :
- Suivre l'évolution de l'offre de transport et des trafics tous modes confondus et toutes autorités organisatrices confondues sur les liaisons avec Paris, les liaisons interrégionales, les liaisons internationales et les liaisons d'interconnexion ;
- Suivre en particulier les résultats des expérimentations de dessertes décidées lors du comité de suivi de la LGV Est du 2 février 2005 ;
- Suivre l'évolution des caractéristiques de déplacements (motifs, fréquences, basculement modal, mode de rabattement à la gare TGV...) ;
- Analyser spécifiquement les villes et territoires non desservis par le TGV mais affectés par celui-ci, ainsi que les gares nouvelles.

Pour le volet socio-économique, le travail est organisé différemment : les études sont réalisées par région. Sur chacun des territoires régionaux sont réalisées différentes études socio-économiques et proposés différents indicateurs devant permettre de suivre les évolutions socio-économiques liées à l'arrivée du TGV, puis à sa présence sur le territoire. L'observatoire demande donc un suivi des politiques publiques mises en place dans chaque région pour accompagner l'arrivée du TGV. Il est alors possible de compléter les données quantitatives des observations socioéconomiques par des données plus qualitatives.

3.2.5. Reims, un accompagnement économique directement lié au TGV[115]

Le TGV a été tout à la fois un révélateur et un accélérateur qui a donné à Reims une meilleure visibilité depuis l'extérieur, ce qui vaut à la capitale champenoise d'être aujourd'hui souvent citée en exemple pour avoir su et continuer à tirer profit de l'effet TGV. En réduisant de moitié le temps de trajet vers la capitale, le TGV Est a bouleversé la géographie rémoise : Reims n'est plus qu'à 45 minutes de Paris, ce qui lui confère parfois le qualificatif de « banlieue parisienne ».

Les collectivités ont injecté 50 millions d'euros pour financer le TGV et souhaité valoriser cet investissement en se dotant d'un outil de promotion du territoire. L'association « *Invest in Reims* » a ainsi été créée en 2003 sous l'impulsion de la Ville, de la communauté d'agglomération Reims Métropole et de la Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Epernay.
En quatre ans, essentiellement grâce au travail de cette association, 39 entreprises se sont implantées dans l'agglomération, ce qui a entraîné la création de 2 444 emplois. Il s'agit à 80 % de postes dans des activités bancaires,

[115] D'après un article paru dans *Le Marché du Travail* du 19 juillet 2010.

informatiques, d'assurance et de relations clients de type centres d'appel. Les 20 % restants sont des emplois dans la logistique et le tourisme.

Le bilan que fait de cette opération le directeur de l'association est le suivant : « *Le TGV n'est pas une condition suffisante pour doper l'emploi. Sans un bassin d'emploi réactif, sans accompagnement des entreprises, sans immobilier ni infrastructures dignes d'une métropole, vous n'arrivez pas à de tels résultats. Nous misons beaucoup sur notre forte réactivité en garantissant une réponse sous 48 heures. Et nous sommes joignables 24h sur 24.* [Cette réussite s'est appuyée sur] *un peu de chance, beaucoup de réseaux, un excellent produit et des campagnes de communication et de marketing direct constantes. Depuis 2003, nous avons contacté 50 000 entreprises, identifié 520 projets pour en concrétiser 39 en bout de ligne. Nous avons emballé tout ça avec le TGV* »[116].

Second accompagnement économique à noter, Reims Métropole a choisi d'identifier une zone de développement tertiaire dans le quartier de la gare TGV, dans le cadre de sa politique d'aménagement « Reims 2020 » qui entre en phase opérationnelle en 2010. « *Ce « Pôle urbain de l'innovation » profitera d'une formidable convergence des TGV, tramways, TER et autoroute A4 et concentrera un grand campus et des entreprises innovantes. Cette vitrine technologique au sud de l'agglomération rémoise […] sera par son ambition comparable à EuraLille ou Euro-Méditerranée à Marseille »*[117].

L'exemple de Reims montre l'intérêt d'un accompagnement des acteurs locaux (en particulier les entreprises) pour optimiser l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pouvant aller jusqu'à la création d'une structure *ad hoc* soutenue par les collectivités territoriales et avec un pilotage par une chambre de commerce et d'industrie territoriale.

[116] Jean-Yves HEYER, Directeur de l'agence *Invest in Reims*.

[117] Adeline HAZAN, interview reprise dans un article du Moniteur Bâtiment et travaux publics n°5584 du 3 décembre 2010, p128.

En conclusion de l'analyse du TGV Est européen, les retombées à court terme les plus évidentes sont les augmentations des fréquentations des lignes et des gares. Par contre, il est plus difficile de quantifier les retombées économiques à moyen et longs termes du TGV ; le facteur TGV est délicat à isoler des autres facteurs de développement de l'Est de la France.
Néanmoins, plusieurs retombées positives ont été constatées qui donnent autant de pistes pour des leviers d'optimisation de l'effet Bretagne à Grande Vitesse :
- augmentation des fréquentations par les voyageurs ;
- installation de nouvelles entreprises dans l'agglomération de Reims ;
- déménagement d'entreprises locales dans le quartier de la gare ;
- opportunité d'implantation d'un haut lieu culturel à Metz ;
- augmentation de l'activité des centres de congrès et
- effet positif en terme d'image pour les gares, les villes et les régions d'Alsace et de Lorraine.

4. Bilan des enseignements tirés des expériences passées

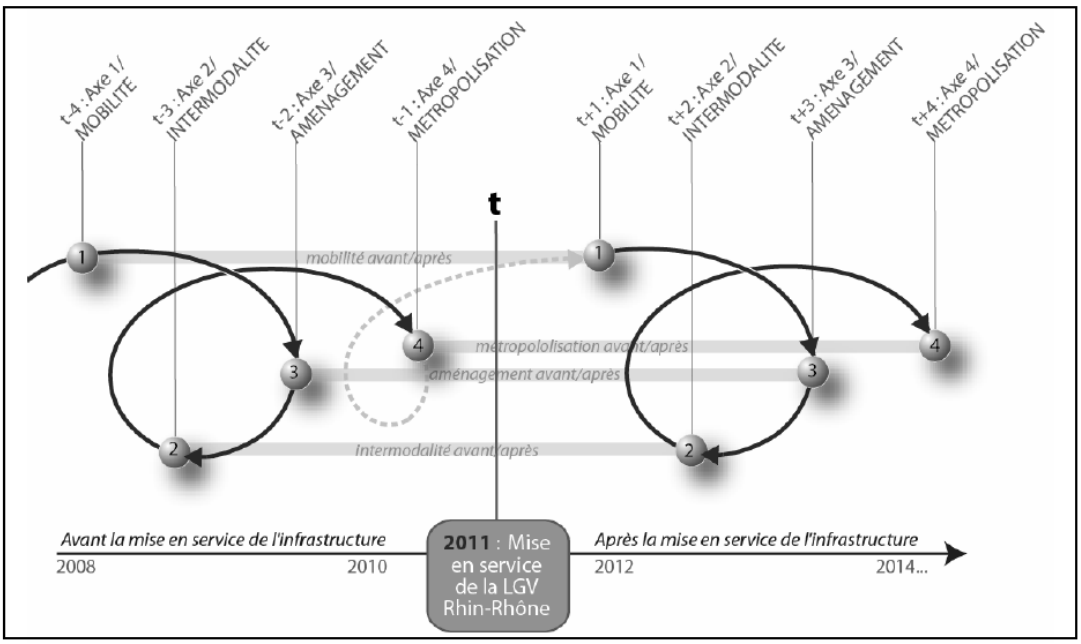
4.1. Un observatoire pour le projet Bretagne à Grande Vitesse

La conduite d'une démarche d'observation est un outil que retient le CESER. Elle devrait permettre d'observer l'ensemble du projet Bretagne à Grande Vitesse et pas uniquement la LGV[118]. Sans créer une structure supplémentaire, les démarches déjà engagées pourraient être coordonnées et complétées en tenant compte des remarques suivantes :

- les observations doivent commencer au plus tôt, avant même que les projets aient démarré dans une perspective comparative avant/après. L'observation pourra être ponctuée de moments clés, comme la mise en service de la LGV (à l'instar de l'observatoire du TGV Rhin-Rhône), la réalisation des PEM, etc. Pour la composante LGV : *« La mise en place d'un observatoire tout le long de la LGV nouvelle, avec initialisation ex ante, est vivement recommandée ; il aura un rôle de suivi de l'évolution générale du territoire qui dépassera l'évaluation de l'effet direct de la ligne à grande vitesse »*[119] ;

[118] Fin 2011, un observatoire pour la LGV Bretagne-Pays de la Loire était sur le point d'être mis en place.
[119] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, Conseiller du DATAR, le 9 février 2010.

Figure 37. Une observation continue, mais ponctuée par la mise en service de la LGV



Source : Observatoire des gares TGV Rhin-Rhône, 2009.

- les travaux doivent être répartis en coopération entre les différents observateurs (services de l'Etat, les collectivités territoriales dont le Conseil régional et les opérateurs, comités de ligne, comités de quartiers, chercheurs) ;

- *« L'évaluation socio-économique est un processus long et difficile car il faut pouvoir pondérer les résultats des observations »*[120], cette évaluation doit être remplacée par une véritable évaluation sociale séparée de l'évaluation économique. ;

- l'évaluation sociale doit comprendre des éléments sur les tarifs, les emplois créés ;

- l'évaluation économique doit comprendre une analyse plus poussée sur l'immobilier, le tourisme, des estimations des incidences sur les résidences secondaires, sur le littoral en particulier ;

- à ces deux exercices doit être ajoutée une évaluation environnementale ;

- les trois évaluations doivent avoir une dimension spatiale afin d'évaluer les éventuels déséquilibres territoriaux ;

- le territoire observé pourrait privilégier deux échelles : inter-régionale (Bretagne et Pays de la Loire) et locale (nœuds intermodaux et lignes).

[120] Audition de Monsieur Jean-Marie STOLL (DREAL Lorraine), le 9 février 2010.

Concernant l'observation des gares : elle doit porter à la fois sur les gares TGV directement desservies reliées par TER et réseau de cars, et sur celles qui ne sont pas desservies ou mal connectées au réseau. Il faudra aussi évaluer les effets du projet Bretagne à Grande Vitesse sur l'immobilier à proximité des gares. Une première évaluation pourrait avoir lieu dans le cadre d'échanges entre les différents projets de PEM.

Mettre en place un espace d'échange et de partage des expériences entre les parties prenantes permettrait de mutualiser les bonnes pratiques et d'alerter sur les vigilances à observer afin que l'expérience des uns bénéficie aux autres. Des échanges avec d'autres projets de PEM extérieurs à la Bretagne pourrait apporter des éclairages généraux et des échanges complémentaires à ceux qui peuvent avoir lieu en Bretagne.

Un observatoire n'est pas un lieu de concertation, mais ses résultats pourraient être présentés régulièrement dans les instances de concertation que sont les comités de suivi ou de pilotage des différents projets (LGV, RBRQ, PEM). Cela contribuerait à la mise en débat de ces derniers et à leur éventuelle appropriation et donc aussi, à une meilleure acceptation sociale des différents projets.

A la lumière de l'expérience conduite pour le TGV Est européen, nous retenons l'intérêt, mais aussi les écueils concernant la démarche d'observatoire. Il est intéressant de commencer au plus tôt les observations. Les travaux doivent être répartis entre les services de l'Etat, les collectivités territoriales dont le Conseil régional, les opérateurs et les chercheurs, ce qui implique une coopération entre les différents observateurs. De plus, pour une observation complète, il faut associer des études environnementales à des évaluations économiques d'une part et sociales d'autre part. En outre, la taille pertinente du territoire de l'observatoire est difficile à déterminer. Pour le projet Bretagne à Grande Vitesse, on peut privilégier deux échelles : l'inter-régionale couvrant un territoire proche de celui des deux régions Bretagne et Pays de la Loire et l'échelle locale associant plusieurs intercommunalités, non nécessairement limitrophes.

Mettre en place un espace d'échange et de réflexion entre les pôles d'échanges permettrait de partager et mutualiser les bonnes pratiques.

4.2. Bilan des effets constatés de la grande vitesse ferroviaire

Dans les exemples étudiés, l'effet TGV est jugé dans son ensemble très positif pour les territoires qu'il dessert, comme le résume l'affirmation suivante : *« Après les autoroutes, les LGV constituent les infrastructures de transport les plus structurantes pour les territoires, leur connectivité et leur compétitivité »*[121].
Mais lorsqu'on recherche des éléments plus précis permettant une évaluation tangible des effets de la grande vitesse ferroviaire, le résultat est plus nuancé.
Une première explication est qu'il y a souvent décalage entre la mise en service d'une LGV et l'apparition des conséquences territoriales associées, notamment en ce qui concerne l'habitat, l'urbanisme et les implantations économiques et culturelles. La difficulté d'imputer *a posteriori* une évolution à la nouvelle ligne ou à la nouvelle gare est croissante avec le temps.
Il est très difficile de dénombrer les effets de la grande vitesse et de les isoler des autres facteurs du développement d'un territoire.
On dispose de peu d'éléments de mesure, et notamment de critères d'évaluation *ex ante*, c'est-à-dire avant l'arrivée de la grande vitesse.
Une seconde explication tient dans la confusion de la nature des idées véhiculées sur la grande vitesse ferroviaire. De fait, les effets constatés sont différents des perceptions, des attentes vis-à-vis d'un tel projet de la part des acteurs du territoire.

Nous récapitulons ici les principaux effets constatés[122] de la grande vitesse ferroviaire dans les trois exemples examinés dans ce chapitre. Il s'agit de :

- l'augmentation des flux de voyageurs (particulièrement mesurée et estimée à 15 ou 20 ans) qui justifient les projets d'aménagement de gare ;
- les effets sur les réflexions et aménagements urbains aux échelles des gares et des quartiers de gare, voire des réorganisations entre quartiers ;
- les effets sur le développement économique en particulier en visant à augmenter l'attractivité dans les secteurs tertiaire et de l'immobilier, et sur le secteur économique particulier qu'est le tourisme ;
- consommation de foncier et conséquences sur l'environnement ;
- effets d'image (à différentes échelles : gare, quartier, ville, région).

Ces effets sont présentés de façon synoptique dans un tableau dont les thématiques seront développées dans les chapitres suivants qui examinent les leviers d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse, leurs enjeux et les opinions et actions de différents acteurs bretons.

[121] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté par à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* », le 9 février 2010, p 5.
[122] Les effets attendus de la grande vitesse ferroviaire par les différents acteurs seront traités dans les chapitres 3 à 5 relatifs aux principaux leviers d'optimisation du projet BGV.

Tableau 5. Les effets constatés de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires observés

<table>
<tr><th colspan="3">Accessibilité</th><th>Intermodalité</th><th>Aménagement-Urbanisme</th><th colspan="4">Dynamisme économique</th><th>Image</th></tr>
<tr><td rowspan="3">migrations alternantes</td><td rowspan="3">mobilités loisirs</td><td rowspan="3">mobilités professionnelles ponctuelles</td><td colspan="2">gares</td><td rowspan="3">immobilier</td><td rowspan="3">tourisme</td><td rowspan="3">Centre d’affaires</td><td rowspan="3">commerce</td><td>gare</td></tr>
<tr><td colspan="2">quartiers de gare</td><td>ville</td></tr>
<tr><td colspan="2">réseaux de transports</td><td>région</td></tr>
<tr><td colspan="10">Effet sur l’environnement</td></tr>
<tr><td colspan="3">(+) si report modal vers le fer</td><td colspan="2">(-) artificialisation</td><td>(-)</td><td colspan="3">(o) sans objet</td><td>(+) en sens inverse*</td></tr>
</table>

(+) effet positif
(-) effet négatif
(o) pas d’effet

* Pour chacune des entrées de ce tableau, il existe des effets sur l’environnement. Concernant l’entrée « image », la relation est inversée : la qualité de l’environnement agit sur l’image des territoires, en partie grâce à des transports non polluants qui « véhiculeront » une image positive.

Concernant le TGV Atlantique, des réflexions en amont au sein des deux assemblées de la Région ont en partie accompagné les collectivités qui ont souhaité anticiper les effets de l'arrivée du TGV, mais finalement, peu se sont engagées dans une telle démarche à l'exception de Rennes et Saint-Malo qui ont réaménagé leurs gares et de quelques acteurs du tourisme qui ont mis en place de nouveaux produits. Malgré la rareté des évaluations sur les effets du TGV (excepté les deux bilans LOTI), réalisées en Bretagne dans les dix années qui ont suivi la mise en service du TGV Atlantique, des effets ont été constatés. Parmi ceux-ci, seuls l'augmentation des trafics et les emplois créés par le chantier ont été précisément mesurés, d'autres effets ont été ressentis sans mesure précise : amélioration de la qualité du transport, effets sur le dynamisme économique, impacts sur l'environnement.
La période de croissance démographique et économique supérieure à la moyenne française vécue par la région depuis l'arrivée du TGV n'a pas facilité l'identification des relations de cause à effet concernant les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire en Bretagne.

Le TGV Nord Europe a été utilisé comme levier de développement d'un quartier ; son arrivée à permis d'impulser un projet d'aménagement intégrant de nouveaux modes de transports, mais aussi de nouvelles fonctions métropolitaines à travers la mise en place d'un centre d'affaires, de services tertiaires et d'un centre commercial concentrés autour de la gare. Néanmoins, Euralille a demandé de nombreuses modifications et réajustements par rapport au projet initial. Un levier en faveur de la connectivité régionale entre les villes a été mobilisé à travers l'utilisation de TGV sur des lignes classiques pour le transport de voyageurs. Les quelques retombées négatives du TGV Nord Europe alertent sur des vigilances à mettre en place pour optimiser l'effet Bretagne à Grande Vitesse :
- peu d'installation de nouvelles entreprises dans le quartier de la gare ;
- des espaces commerciaux initialement surdimensionnés ;
- baisse du tourisme d'affaires.

Les retombées à court terme les plus évidentes du TGV Est sont, à l'instar des autres TGV, les augmentations des fréquentations des lignes et des gares. Par contre, là aussi, il est plus difficile de quantifier les retombées économiques à moyen et long termes du TGV ; le facteur TGV est délicat à isoler des autres facteurs de développement de l'Est de la France.
Néanmoins, plusieurs retombées positives ont été constatées comme le renforcement de l'ancrage local de certaines entreprises, l'attraction de nouvelles entreprises, l'implantation d'un haut lieu culturel, l'augmentation de l'activité des centres de congrès, l'amélioration de l'image pour les gares, les villes et les régions concernées.

Si l'Assemblée consultative de la Région Bretagne s'est régulièrement exprimée sur les sujets ferroviaires, de façon globale en faveur de l'accessibilité de la Bretagne, mais aussi sur des éléments techniques, la réflexion n'a finalement jamais été poussée sur les effets escomptés pour le territoire, ni sur les leviers d'accompagnement possibles pour optimiser les projets de grande vitesse ferroviaire. Aussi, l'ensemble de ces enseignements tirés des expériences passées sont autant de pistes de leviers mobilisables pour optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse. Compte tenu du fait que le TGV existe depuis plus de 20 ans en Bretagne, c'est surtout sur les effets liés aux gains de temps qu'il faut travailler.

Les acteurs bretons mobilisés dès l'après-guerre ont obtenu que soient mis en place deux importants instruments en faveur du désenclavement de la Bretagne : le Plan routier breton à la fin des années 1960, puis le Plan ferroviaire breton dans les années 1980.
Les effets constatés de la grande vitesse ferroviaire dans les trois exemples sont tout d'abord l'accroissement des flux : transporter des voyageurs est bien l'objectif premier d'une LGV, les effets territoriaux viennent ensuite.
Une LGV ne suffit pas à l'aménagement et au développement d'un territoire ; c'est davantage une occasion qu'une cause de développement. C'est un outil plus qu'un projet en soi.

Nous retenons que l'arrivée de la grande vitesse a des effets sur l'aménagement des territoires à toutes les échelles :
- À l'échelle de la France, le TGV participe d'une certaine métropolisation du territoire ;
- À l'échelle régionale, on doit se poser la question des complémentarités entre les villes desservies par le TGV, mais aussi entre ces villes et celles qui ne sont pas desservies par le TGV ;
- À une échelle plus locale, il faut pouvoir concevoir les réseaux de transports afin de faciliter l'accès au réseau TGV pour les habitants des villes desservies, à ceux de la première ou de la deuxième couronne, à tous les habitants de la zone de chalandise de la gare TGV ;
- À une échelle plus fine encore, l'urbanisme se conçoit dans l'idée de ne pas perdre en temps d'approche jusqu'à la gare le temps qui sera ensuite gagné grâce à la grande vitesse ferroviaire, et inversement depuis la gare vers son lieu de destination, et ce, quel que soit le mode de transport utilisé ;
- Le TGV est d'abord un levier économique en faveur de l'ancrage local des entreprises, il est aussi mobilisé pour attirer des entreprises plus éloignées.

Deuxième partie

Les acteurs bretons et les leviers d'optimisation du projet BGV

Plan de la deuxième partie

Préambule méthodologique

Chapitre 3 : L'intermodalité, premier levier de diffusion de l'effet BGV

Chapitre 4 : Les leviers de l'aménagement et de l'urbanisme

Chapitre 5 : Les acteurs bretons et l'attractivité de leurs territoires

Tableau 6. Répartition des effets du projet BGV par grands enjeux et leviers (traités dans la deuxième partie)

<table>
<tr><th colspan="3">Accessibilité</th><th colspan="4">Dynamisme économique</th><th>Image</th><th>Intermodalité</th><th>Aménagement-Urbanisme</th></tr>
<tr><td rowspan="3">migrations alternantes</td><td rowspan="3">mobilités loisirs</td><td rowspan="3">mobilités pro. ponctuelles</td><td rowspan="3">immobilier</td><td rowspan="3">Affaires commerce</td><td rowspan="3">Recherche Ens. sup</td><td rowspan="3">tourisme</td><td>gare</td><td>pôle d’échanges</td><td>pôle d’échanges</td></tr>
<tr><td>ville</td><td rowspan="2">quartier de gare</td><td>quartiers de gare</td></tr>
<tr><td>région</td><td>autres quartiers</td></tr>
<tr><td colspan="7">Enjeu attractivité
(chap 5)</td><td>Levier intermodalité
(chap 3)</td><td>Enjeux aménagement et urbanisme
(chap 4)</td></tr>
</table>

Préambule méthodologique

Plan du Préambule méthodologique

1.La méthode suivie **126**

1.1. Des auditions générales **126**

1.2. Des auditions dans les territoires de Bretagne **127**

1.3. Des questionnaires ciblés sur différents acteurs **127**

2.Les acteurs ayant répondu **127**

2.1. Les collectivités bretonnes **128**
2.1.1. Les Conseils généraux 128
2.1.2. Des villes accueillant le TGV 128
2.1.3. Des territoires accueillant le TGV 129
2.1.4. Les territoires non desservis par le train 129

2.2. Les autres acteurs économiques **129**
2.2.1. Les entreprises 129
2.2.2. Les associations d'usagers et de consommateurs 134
2.2.3. Les acteurs du tourisme en Bretagne 134
2.2.4. Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche 135

Pour élaborer son rapport sur l'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse, la Commission *« Aménagement et développement des territoires, environnement »* du CESER s'est appuyée sur un matériau de première main à travers :

- des auditions de chercheurs ayant travaillé sur la grande vitesse ferroviaire et ses effets, des auditions de personnalités à propos de projets de TGV en Bretagne et ailleurs en France, les élus et services du Conseil régional sur les contours du projet Bretagne à Grande Vitesse ;
- des auditions d'acteurs locaux, le plus souvent sur leur territoire, et en particulier des représentants des plus grandes collectivités territoriales de Bretagne ;
- les réponses à des questionnaires adressés à cinq catégories d'acteurs de Bretagne : les collectivités territoriales, les entreprises, les associations d'usagers et de consommateurs, les acteurs du tourisme et ceux de l'enseignement supérieur et de la recherche. Cette enquête a été réalisée par la Commission pour percevoir les effets souhaités et attendus du projet Bretagne à Grande Vitesse.

Elle s'est également appuyée sur des travaux et expérimentations portant sur les effets du TGV, mais pas nécessairement en Bretagne, et aussi d'une étude menée parallèlement par les agences d'urbanisme et de développement de Bretagne intitulée *« Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse»*[123], rendue publique en novembre 2010.

1. La méthode suivie

1.1. Des auditions générales

La Commission a invité ou s'est déplacée pour échanger avec 56 personnes qui lui ont présenté les démarches et les projets en cours ou à venir de leur structure. Ils ont échangé sur les enjeux, les leviers mobilisables pour optimiser les projets ferroviaires et Bretagne à Grande Vitesse. Au cours d'auditions organisées à Rennes, la Commission a entendu plusieurs spécialistes des effets de la grande vitesse ferroviaire.

[123] ADEUPA, AUDELOR, AUDIAR et CAD22, 2010, *Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse*, travail collaboratif du réseau des agences d'urbanisme de Bretagne, novembre 2010, 40 p.

1.2. Des auditions dans les territoires de Bretagne

Les auditions réalisées dans les territoires de Bretagne (Saint-Brieuc, Lamballe, Brest, Quimper, Lorient, Vannes et Auray) avaient pour objectif d'interroger sur leurs attentes et leurs anticipations vis-à-vis d'une ligne à grande vitesse, mais aussi le projet Bretagne à Grande Vitesse dans son ensemble. Les personnes auditionnées ont présenté les projets en cours ou à venir sur leur territoire, projets qu'ils considéraient en lien avec Bretagne à Grande Vitesse.

1.3. Des questionnaires ciblés sur différents acteurs

Faisant le constat que peu d'études d'évaluation existaient sur les effets de la grande vitesse sur les territoires, la Commission a souhaité compléter les auditions. Une enquête par questionnaires devait permettre de collecter des opinions sur l'ensemble de la Bretagne pour chercher à préciser les attentes et la façon dont les différents acteurs se préparent à la mise en service d'une telle infrastructure accompagnée des aménagements qui affecteront leurs territoires.

Cinq trames de questionnaires[124] adaptées à chaque type d'acteurs ont alors été élaborées en Commission et 1534 questionnaires envoyés entre juin 2010 et juin 2011 :

- 369 questionnaires à destinations de collectivités territoriales ;
- 890 questionnaires à destinations des entreprises de plus de 100 salariés ;
- 99 questionnaires à destinations d'acteurs du tourisme ;
- 33 questionnaires à destinations d'associations d'usagers et de consommateurs ;
- 143 questionnaires à destinations d'acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche.

2. Les acteurs ayant répondu

Tableau 7. Taux de réponses à chaque série de questionnaires

	Envois	Réponses	Taux de réponses
Questionnaire Entreprises	890	136	15 %
Questionnaire Collectivités	369	102	27 %
Questionnaire Tourisme	99	18	18 %
Questionnaire Associations	33	25	73 %
QR Ens. sup. et Recherche	143	29	20 %
Total	**1534**	**310**	**20 %**

[124] Les trames figurent à l'annexe 3.

2.1. Les collectivités bretonnes

Parmi les 369 collectivités sollicitées, 89 ont répondu en renvoyant le questionnaire et 13 ont envoyé des réponses partielles sous d'autres formes (texte, diaporama de présentation, etc.). Si l'on prend en compte ces dernières, le taux de réponse est de 27 %.
Certaines communes n'ont pas répondu car leur communauté de communes ou d'agglomération avait organisé une réponse concertée. Enfin, d'autres ont par ailleurs été auditionnées par la Commission et ont considéré que cette forme de réponse se substituait au questionnaire.
En revanche, d'autres collectivités ont à la fois retourné leur questionnaire et été auditionnées.
Ce sont essentiellement les maires, les présidents, les directeurs généraux ou responsables d'unité ou de services qui ont répondu pour leur collectivité.

2.1.1. Les Conseils généraux

Les quatre conseils généraux ont répondu et ont été auditionnés : celui du Morbihan (direction Transports), des Côtes d'Armor (vice-présidence Transports et direction Aménagement), du Finistère (présidence et vice-présidence « Territoire et environnement ») et d'Ille-et-Vilaine (vice-présidence Transports).

2.1.2. Des villes accueillant le TGV

Plusieurs agglomérations ont reçu la Commission pour faire part de leurs attentes vis-à-vis du projet Bretagne à Grande Vitesse et présenter les projets, en lien plus ou moins direct avec le projet comme, par exemple, l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal, l'élaboration d'un Plan de déplacements, de nouveaux projets urbains dans le quartier de la gare ou dans un quartier proche.
Les élus et les collaborateurs des collectivités suivantes ont reçu les membres de la Commission entre septembre 2009 et septembre 2011 :

- Brest Métropole Océane ;
- Rennes Métropole ;
- Quimper Communauté ;
- Cap L'Orient ;
- Vannes Agglomération ;
- Saint-Brieuc Agglomération ;
- Lamballe Communauté.

2.1.3. Des territoires accueillant le TGV

D'autres structures ont été interrogées pour porter à connaissance de la Commission leurs initiatives liées au projet BGV. Le Pays d'Auray a été auditionné et a présenté son Schéma des déplacements.
D'autres structures portant les pays et plusieurs syndicats mixtes de SCOT ont également répondu aux questionnaires et sous forme libre (cf. Figure 38).
Enfin les Conseils de développement ont informé la Commission des réflexions qu'ils menaient en lien avec le projet BGV (cf. Figure 38, ils sont indiqués dans la légende par les lettres cd).

2.1.4. Les territoires non desservis par le train

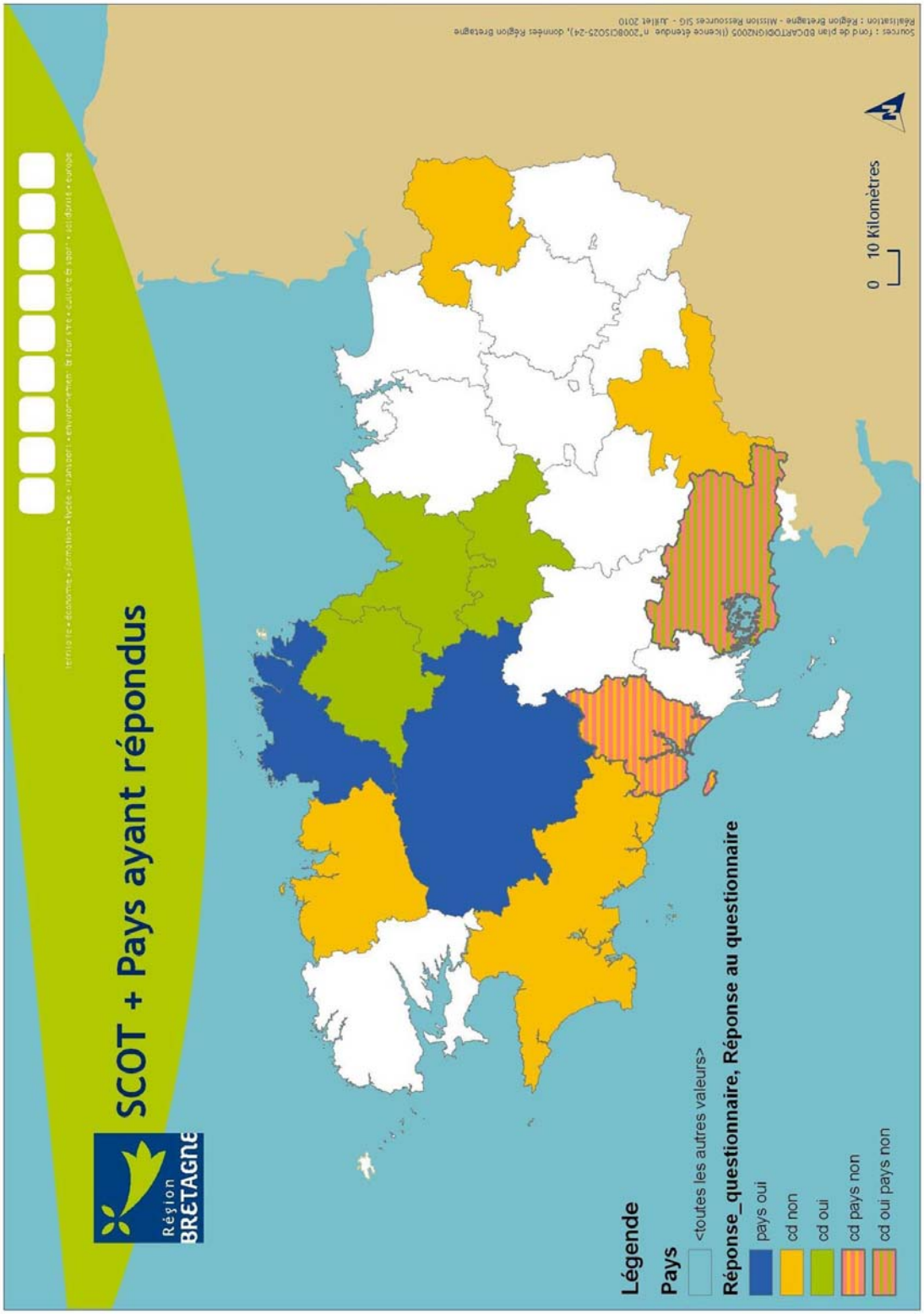
D'autres collectivités non desservies par le TGV ont répondu aux questionnaires.
Certaines villes, en revanche, ont répondu qu'elles ne se sentaient pas concernées par le questionnaire en raison de l'absence de gare. Pourtant l'effet TGV peut se faire ressentir jusqu'au dernier kilomètre si les autres modes de transport prennent efficacement le relais. Des questions spécifiques s'adressaient à toutes les collectivités sur les gares de rattachement en cas d'absence de gare dans la commune de résidence de la personne interrogée.

2.2. Les autres acteurs économiques

2.2.1. Les entreprises

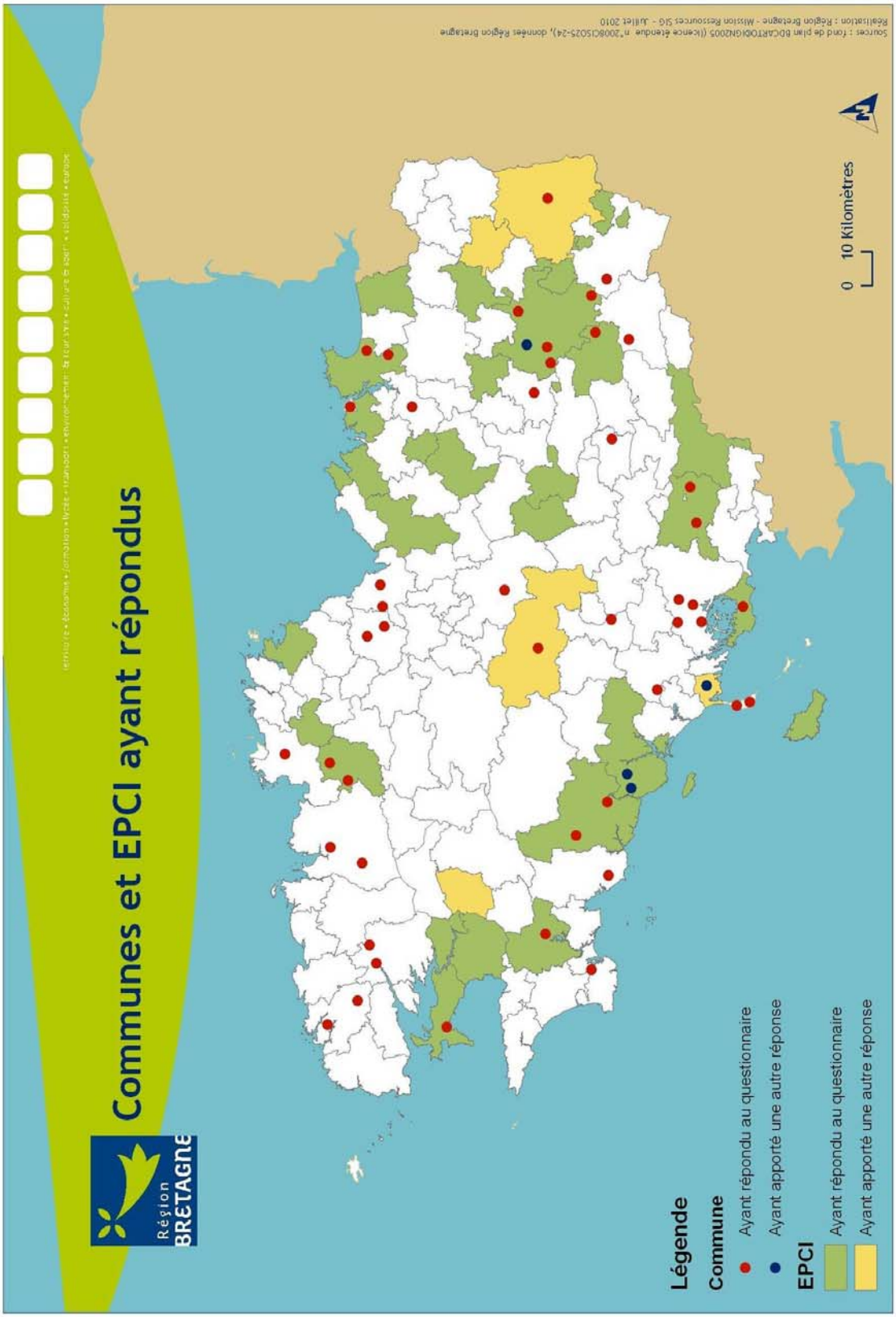
La Commission a ciblé les entreprises bretonnes de plus de 100 salariés. Sur les 890 ayant reçu un questionnaire, 136 ont répondu, ce qui fait un taux de réponse de 15 %.
En réalisant une ventilation par secteur d'activité, nous avons constaté que les réponses étaient représentatives du poids des entreprises bretonnes (de plus de 100 salariés) de chaque secteur, à l'exception de l'industrie qui représentait 29% des réponses (pour 18% dans l'échantillon des envois).

Figure 38. Localisation des structures ayant répondu pour leur SCoT



Source : données CESER, réalisation Conseil régional de Bretagne, 2010.

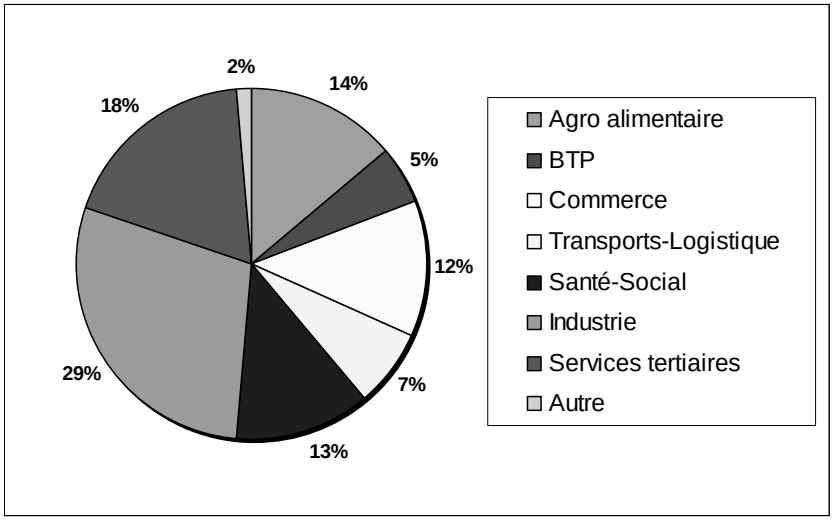
Figure 39. Localisation des collectivités locales ayant répondu au questionnaire



Source : CESER, 2010.

Réalisation : Conseil régional de Bretagne, 2010.

Figure 40. Répartition par secteur d'activité des répondants



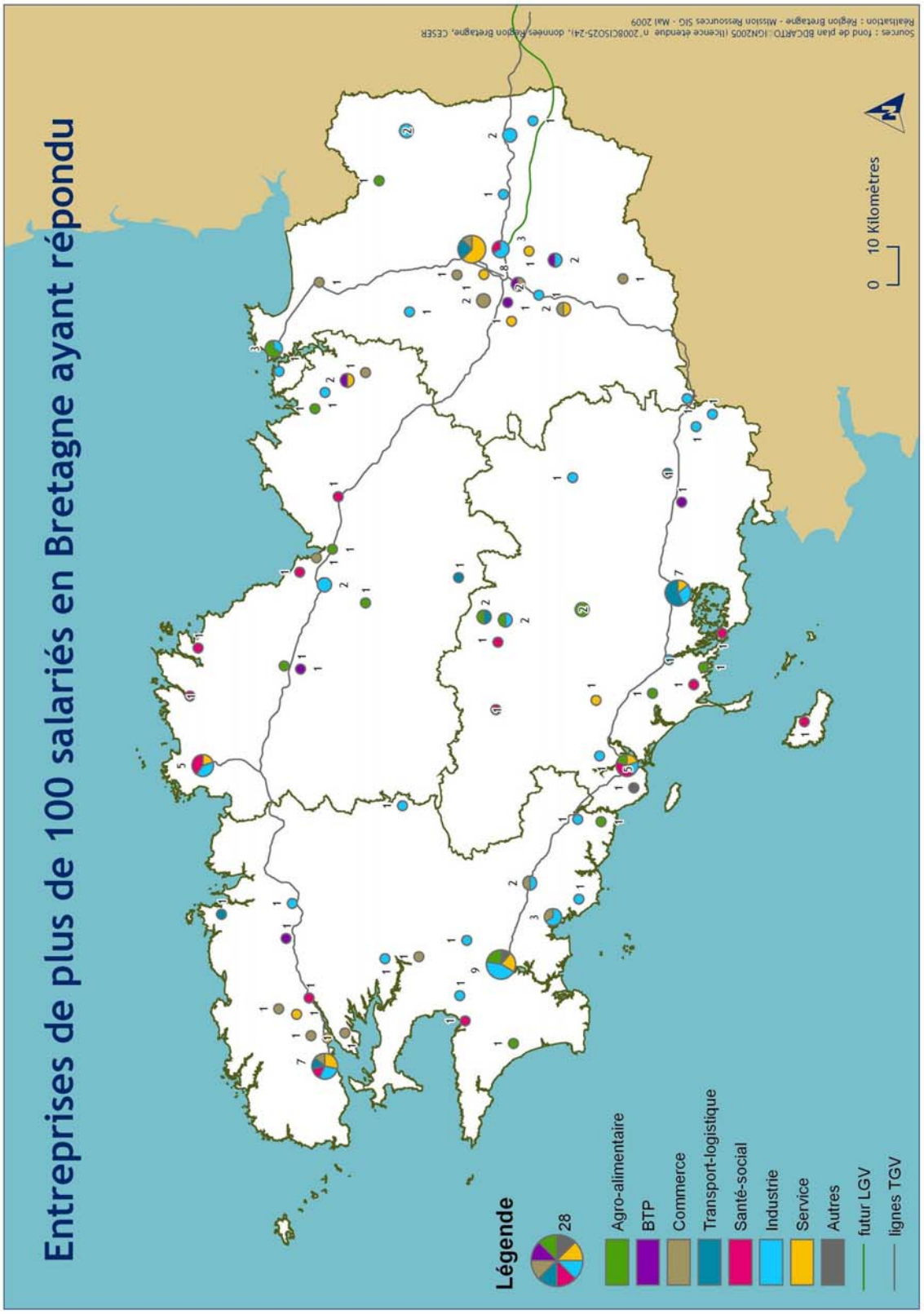
Source : CESER, 2010.

Tableau 8. Ventilation des envois et des réponses par secteur d'activité

secteur d'activité	nombre de destinataires	% envois secteur par rapport au total envois	nombre de répondants	% réponses secteur par rapport au total réponses
Agro alimentaire	159	18%	19	14%
BTP	50	6%	7	5%
Commerce	153	17%	17	12%
Transports-Logistique	74	8%	10	7%
Santé-Social	75	8%	17	13%
Industrie	161	18%	39	29%
Services tertiaires	190	22%	25	18%
Autre	28	3%	2	2%
Total	**890**	**100%**	**136**	**100%**

Source : CESER, 2010.

Figure 41. Localisation des entreprises ayant répondu au questionnaire



Source : CESER, 2010.

Réalisation : Conseil régional de Bretagne, 2010.

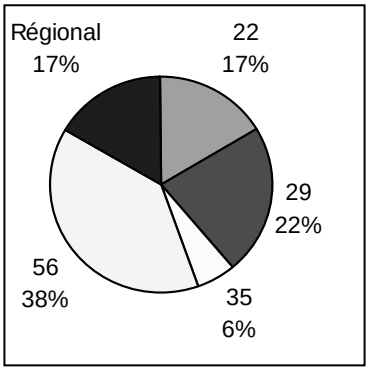
2.2.2. Les associations d'usagers et de consommateurs

Le nombre de répondants est peu élevé pour les associations de consommateurs (7 sur 33, soit un taux de 21 %), mais si l'on prend en compte le fait que la Maison de la consommation et de l'environnement (MCE) a répondu pour 18 associations, ce taux s'élève alors à 73 %.

2.2.3. Les acteurs du tourisme en Bretagne

La Commission n'a pas interrogé la totalité des acteurs du tourisme, mais ciblé les acteurs intermédiaires. Si les retours ont été peu nombreux (18 sur 99 donc un taux de réponse de 18 %), la plupart des répondants sont des structures intermédiaires et représentent donc plusieurs organismes touristiques. Les répondants sont 4 structures privées (2 CCI et 2 fédérations) ; 3 organismes d'échelle régionale (2 fédérations et le Comité régional du tourisme) et les autres qui sont des « offices » au sens large : communaux, d'EPCI, de Pays ou départementaux. La plus grande part des répondants est du Morbihan, puis du Finistère, des Côtes d'Armor (en proportion égale aux fédérations régionales) et enfin d'Ille-et-Vilaine.

Figure 42. Répartition géographique des acteurs du tourisme ayant répondu



Source : CESER, 2010.

2.2.4. Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche

La Commission a interrogé les établissements publics et privés d'enseignement et de recherche. 59 questionnaires ont été envoyés aux universités et établissements privés, et 84 à des laboratoires CNRS hébergés par les universités ainsi que les laboratoires multi-sites ou encore des « antennes » éloignées de leurs universités de rattachement (universités parisiennes ayant des laboratoires ou stations en Bretagne par exemple). Sur un total de 143 questionnaires envoyés, 29 ont été retournés, ce qui fait un taux de réponse de 20 %. Les personnes ayant répondu pour leur établissement sont des présidents, vice-présidents, secrétaires généraux, directeurs des ressources humaines ou encore enseignants-chercheurs et chercheurs.
Une part importante des réponses provenait de l'Ouest de la Bretagne : agglomération de Brest - Plouzané **(11 réponses dont 7 pour l'UBO)**, Roscoff (3), Concarneau (1) puis de l'Est : agglomération de Rennes (7 à Rennes, 2 à Cesson-Sévigné, 1 à Bruz), Fougères (1), peu du Nord : Lannion (1), Ploufragan (1), peu du Centre : Guer (1) et aucun du Sud de la région.

Chapitre 3

L’intermodalité, premier levier de diffusion de l’effet BGV

Chapitre 3 : L'intermodalité, premier levier de diffusion de l'effet BGV 136

1.Les enjeux environnementaux de l'intermodalité 141

1.1. Comparatif des principaux modes de transports 141
1.1.1. Répartition modale en Europe, France et Bretagne 141
1.1.2. Bilan carbone des différents moyens de transports 146
1.1.3. Diminution des émissions de CO_2 permise par le développement du transport ferroviaire 148

1.2. Contextes européen et national favorables au fer 150
1.2.1. L'Union européenne favorable au ferroviaire 150
1.2.2. En France, la loi Grenelle 1 et le SNIT 157

2.Des politiques et actions régionales favorisant le transport ferroviaire 159

2.1. La Région, autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional 159
2.1.1. Le transfert de la compétence transport de l'Etat aux Régions 159
2.1.2. Les acteurs du transport en Bretagne 160

2.2. Une politique des transports axée sur l'intermodalité 162

2.3. Les programmes d'intervention concrétisant la politique des transports 162
2.3.1. La modernisation du réseau ferré et des gares (Programme 512) 163
2.3.2. Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité (Programme 511) 164
2.3.3. Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant (Programme 513) 164
2.3.4. Le déploiement d'un système de billettique multimodal à l'échelle régionale (KorriGo) 165
2.3.5. La mise en place d'un système d'information multimodale à l'échelle régionale (BreizhGo) 166

3.L'amélioration de la connectivité entre les villes de Bretagne 168

3.1. L'élaboration du Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT) 168

3.2. Les projets ferroviaires du SRMDT 168
3.2.1. BGV est le premier projet inscrit au SRMDT 168
3.2.2. Les actions de rénovation des gares et haltes TER 169
3.2.3. Les actions de renforcement des dessertes TER interrégionales 170
3.2.4. Les actions concernant le fret ferroviaire 170

3.3. Une offre multimodale sur un réseau évolutif 173

4.Le développement de l'intermodalité dans les villes de Bretagne 175

4.1. Modification des outils de planification dans le domaine des transports 175
4.1.1. L'évolution des outils au service de la planification des transports 175
4.1.2. Le PDU de l'agglomération vannetaise 177
4.1.3. Le schéma des déplacements du Pays d'Auray 179

4.2. La dimension transport des pôles d'échanges multimodaux (PEM) 183
4.2.1. Une amélioration des pôles d'échanges rendue nécessaire par l'augmentation des trafics 183
4.2.2. L'intensité nodale des pôles d'échanges intermodaux 185

4.3. Quelques projets de pôles d'échanges multimodaux 187
4.3.1. Lorient : le PEM génère une nouvelle organisation des transports urbains 188
4.3.2. Auray : un PEM à l'écart du centre-ville qui bénéficie à l'ensemble du pays 190
4.3.3. Lamballe : un pôle d'échange multimodal relevant d'une démarche volontaire 193
4.3.4. Saint-Brieuc : un PEM qui a engendré la révision complète du réseau de transports et des déplacements 196
4.3.5. Rennes : un PEM nécessairement plus intermodal 201

4.4. Des projets locaux pour favoriser l'intermodalité 208
4.4.1. Un tramway pour Brest 208
4.4.2. Un bus à haut niveau de service pour Saint-Brieuc 212

De la multimodalité à l'intermodalité, il n'y a qu'un pas organisationnel : la **multimodalité**[125] est la co-existence de plusieurs modes de transports entre deux lieux alors que **l'intermodalité**[126] est l'organisation de la connexion entre ces différents modes de transports au cours d'un même déplacement dans l'objectif de fluidifier le trafic (de marchandises et de voyageurs).
C'est donc bien l'intermodalité qui peut le mieux faciliter l'accessibilité des territoires. Celle-ci doit être favorisée tout au long de la chaîne de transport jusqu'au dernier kilomètre, au lieu de destination des personnes et des marchandises.

Les acteurs interrogés par questionnaires, en particulier dans le secteur du tourisme,[127] et les associations d'usagers ou de consommateurs ont massivement répondu que la nouvelle offre de transport permise par le projet Bretagne à Grande Vitesse devrait s'accompagner d'une meilleure intermodalité qu'ils[128] jugent insuffisante. Les entreprises insistent sur la nécessité de développer les transports publics au sein de la région, avec des TER nombreux et des correspondances adaptées pour faciliter la connexion au TGV ou à l'avion. Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche espèrent quant à eux une amélioration des réseaux de transports pour faciliter leurs échanges. Nombreux sont ceux qui attendent un net gain de temps par le train pour pouvoir l'utiliser davantage que l'avion qu'ils considèrent onéreux.

Nous considérons que **l'intermodalité est le premier levier d'optimisation de l'effet Bretagne à Grande Vitesse** ; la favoriser à l'échelle régionale passe par la réalisation d'un **schéma de transport intermodal dont les échelles s'imbriquent**. Il faudrait partir du niveau local et définir les besoins avant de penser à réaliser des aménagements de gares et de quartier.

Derrière le principe d'intermodalité il y a aussi la volonté de donner davantage de place aux modes de transport les moins polluants ; le report modal de la route et de l'aérien vers le fer est un objectif qui se généralise. Favoriser l'intermodalité est donc un levier d'économie d'énergie et de lutte contre les gaz à effet de serre (GES). En effet, le secteur des transports émet quatre gaz à effet de serre différents (CO_2, N_2O, CH_4, HFC), dont le CO_2 est le principal et représente à lui seul plus de 95 % des émissions.

Ce chapitre est consacré à une présentation des enjeux environnementaux de l'intermodalité basée sur une approche comparative des émissions en GES selon les différents modes de transports. Suit une évocation des contextes européen et national dans lesquels s'inscrit le développement du fer en vertu de ses intérêts

[125] Par exemple, avoir le choix entre deux alternatives pour relier deux lieux : le train ou la voiture.

[126] Par exemple, avoir la possibilité de se rendre à vélo à la gare, prendre le train puis utiliser les transports en commun à l'arrivée.

[127] 89 % des acteurs du tourisme espèrent une amélioration de l'intermodalité en lien avec l'aboutissement du projet BGV.

[128] Parmi les associations d'usagers et de consommateurs, 75 % jugent que l'intermodalité est insuffisante.

pour l'environnement. La Région inscrit de fait sa politique des transports dans ce contexte international, tout en élaborant des programmes et dispositifs spécifiques à l'organisation des réseaux de transport régional. Cela nécessite d'évoquer son rôle dans le domaine du transport ferroviaire, du fait de son statut d'autorité organisatrice des transports (AOT), à travers sa politique, ses programmes opérationnels, son Schéma régional multimodal des déplacements et des transports et son Plan ferroviaire breton adoptés en 2008.
La fin du chapitre présente quelques projets élaborés par des collectivités dans l'objectif d'optimiser la nouvelle offre de transport permise par le projet Bretagne à Grande Vitesse.

Les moyens de transports abordés dans ce rapport, par mode :

- **ferroviaire** :
  - **TGV** : train circulant à grande vitesse, de 300 à 320 km/h sur des lignes spécifiques
  - **TER** : train express régional circulant sur des voies électrifiées ou non (la motrice utilisée dépend de la ligne empruntée).
  - **Train saisonnier** : train ne fonctionnant que quelques moins dans l'année avec un matériel différent des TER
  - **Métro léger** : circulation souterraine et/ou aérienne de rames courtes possédant un moteur électrique sur des lignes doubles fixes toujours séparées de la chaussée et avec des arrêts plus rapprochés que ceux d'un métro (1200 m)
  - **Tramway** : circulation aérienne qui se distingue des métro légers par leur utilisation sur des voies parfois non séparées de la chaussée
  - **Tram-train** : tramway capable de circuler sur les voies ferrées classiques
- **routier** :
  - **Bus** : transports en commun intra-urbain
  - **Car** : transports en commun extra-urbain
  - **Transport à la demande-TAD** : souvent des taxis ou des véhicules mis à disposition par la collectivité pour assurer ce transport de proximité.
  - **Voiture personnelle, taxi**
- **maritime** : navettes entre continent et îles
- **modes doux** :
  - Tout matériel roulant, non ou très faiblement motorisé
  - **Vélo** : deux-roues personnel ou collectif (« vélos libres »)
  - **Marche** à pieds

1. Les enjeux environnementaux de l'intermodalité

La justification première de l'intermodalité est le service rendu aux populations et aux transporteurs sur l'ensemble de la chaîne de transport. En recherchant aussi à favoriser les transports les moins polluants, c'est la qualité de l'air qui est améliorée, ce qui constitue *in fine* un service rendu sur le plan environnemental. Mais en termes de pollution, les différents moyens de transports sont très inégaux : le train se place en tête des transports les moins polluants, viennent ensuite la voiture et l'avion.
Les décideurs à tous les niveaux recherchent donc à la fois à développer les transports ferroviaires et à favoriser le report modal des autres modes de transport vers le fer.

Sur le plan théorique, le consultant en transports Jean-Claude GIBLIN identifie deux marges de progression possibles pour le TGV :
- La **complémentarité modale** : les passagers désireux de se rendre à l'aéroport utilisent le TGV ;
- La **substitution** : au lieu d'utiliser l'avion pour son déplacement, le passager choisit le TGV.
« Les reports modaux de l'aérien vers le ferroviaire ont été estimés à environ 18 millions de passagers à l'horizon 2020, ce qui capterait 9 % du trafic aérien total français estimé à cette échéance et éviterait l'émission de 2 millions de tonnes de CO_2 par le transport aérien » [129].

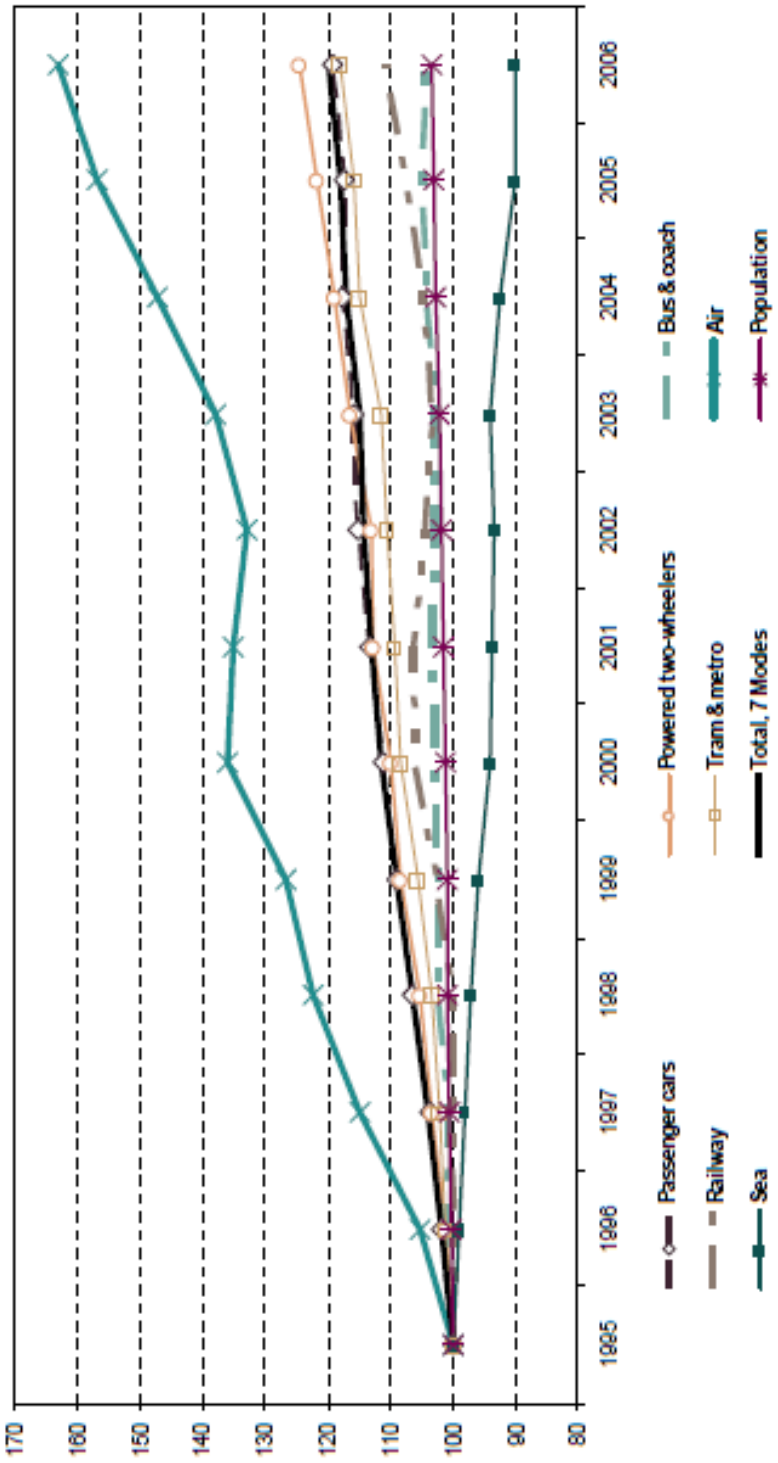
1.1. Comparatif des principaux modes de transports

1.1.1. Répartition modale en Europe, France et Bretagne

En 2000, le train représentait 6,3 % du trafic de voyageurs de l'Union européenne contre 8 % pour les cars et 78 % pour la voiture[130]. Si l'on compare l'évolution des différents modes de transport dans la décennie passée, on constate que l'aérien a connu la croissance la plus importante, alors que la population n'a pas crû de façon si importante (Figure 43). L'évolution du transport de voyageurs cette dernière décennie témoigne de la croissance des déplacements en avion et montre la place encore importante qu'occupent l'avion et la voiture individuelle. En 2006, encore 72 % des Européens utilisent leur voitures personnelles pour les trajets domicile-travail ou domicile-étude[131].

[129] Jean-Claude GIBLIN, « Maitrise des gaz à effet de serre de l'aviation civile, France », Conseil général des ponts et chaussées, Bibliothèque des rapports publics, mars 2005.
[130] Commission européenne, 2009, « European high speed train – An easy way to connect », 203p.
[131] Eurostat, 2006.

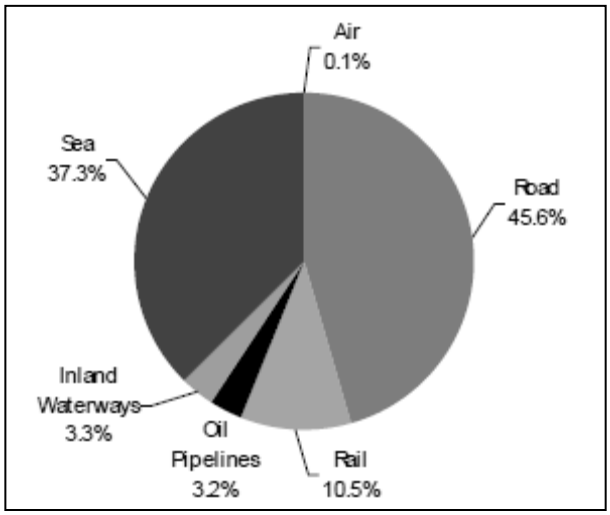
Figure 43. Evolution du transport de voyageurs par mode entre 1995 et 2006



Source : CE, DG Energie et transports, 2006.

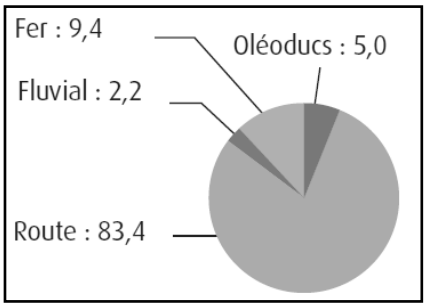
Concernant les marchandises, l'hégémonie du transport routier (76,5 % des transports terrestres en 2008[132]) en Europe avec une part du fer de 17 %[133] constitue une faiblesse structurelle du point de vue environnemental et en matière de performance des économies européennes.

Figure 44. Répartition modale du transport de marchandises dans l'UE-27



Source : CE, DG Energie et transports, 2006.

Figure 45. Répartition modale du transport de marchandises en France en 2009 (en %)



Source : MEDDEMTL, 2011.

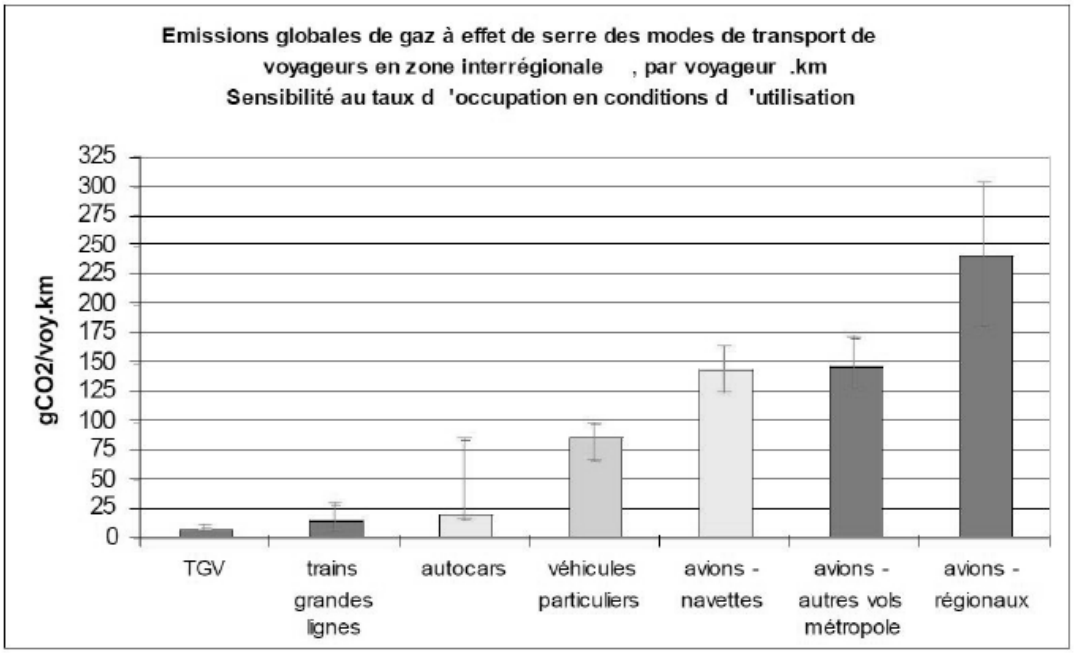
La qualité de l'intégration européenne suppose une fluidité des flux de marchandises pour laquelle le fer peut jouer un rôle déterminant qui n'est actuellement effectif que sur de rares axes comme par exemple entre le port de Hambourg et le nord de l'Italie.

[132] D'après la Direction générale de l'énergie et des transports (DG TREN) de la Commission européenne, le fret était ainsi réparti entre les transports terrestres à 76,5% pour la route, 17,5% pour le fer et 6% pour le fluvial en novembre 2008.

[133] Rolland LEBRIS, 2011, *La part du fret ferroviaire en Europe, quelles perspectives pour 2020 ?*, Executive briefings, 79p.

En France, la répartition entre les différents modes de transport se situe dans la moyenne européenne avec une nette prépondérance de la voiture, puis de l'avion et en dernier lieu, du rail. Les émissions de GES au niveau national montrent la part importante de la voiture dans la pollution de l'air.

Figure 46. Emissions de GES par les différents modes de transport en France



Source : ADEME, 2008.

Tableau 9. Répartition modale du transport terrestre et aérien en France

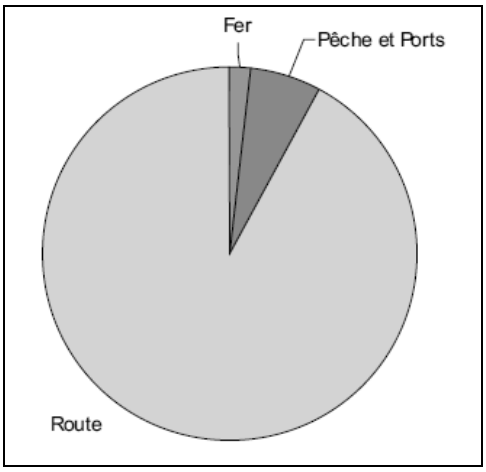
Milliards de voyageurs-km	2008	2009	Parts en % 2007	2008	2009
Voitures particulières	720,2	723,9	83,8	82,9	83,0
Autobus-autocars	48,5	48,9	5,4	5,6	5,6
Transports ferrés	99,9	99,2	10,8	11,5	11,4
Total	**868,6**	**871,9**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Milliers de passagers	2008	2009	2009-2008 en %
Intérieur	**26 124**	**25 342**	**-3,0**
dont métropole – métropole	*22 745*	*22 028*	*-3,2*
dont métropole – Outre-Mer	*3 379*	*3 314*	*-1,9*
International *(métropole et Outre-Mer)*	**99 917**	**95 238**	**-4,7**

Source : MEDDEMTL, 2011.

En Bretagne, le secteur des transports représente 37 % de l'énergie finale consommée. Comme au niveau national et européen, en Bretagne, le transport consomme d'abord des produits pétroliers, peu d'électricité et encore moins d'énergies renouvelables du type agrocarburants.

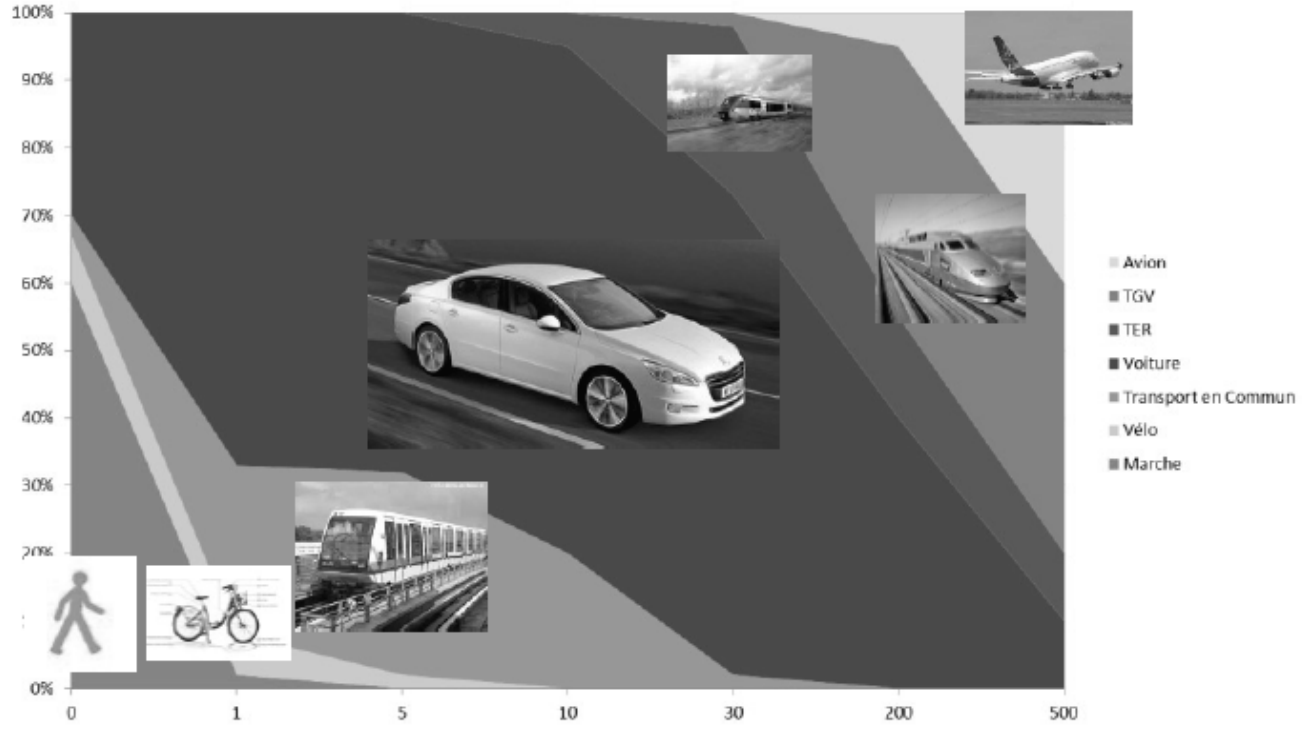
Figure 47. Répartition de la consommation finale d'énergie par mode de transport en Bretagne



Source : Observatoire de l'énergie et des GES en Bretagne, 2009.

A l'échelle du Pays de Rennes, une analyse a été réalisée pour rendre compte du moyen de transport utilisé par les habitants en fonction de la distance qu'ils ont à parcourir. La voiture domine à cette échelle de territoire.

Figure 48. Moyen de transport utilisé en fonction de la distance parcourue



Source : CEDESPAR et MEIF, juin 2011.

1.1.2. Bilan carbone des différents moyens de transports

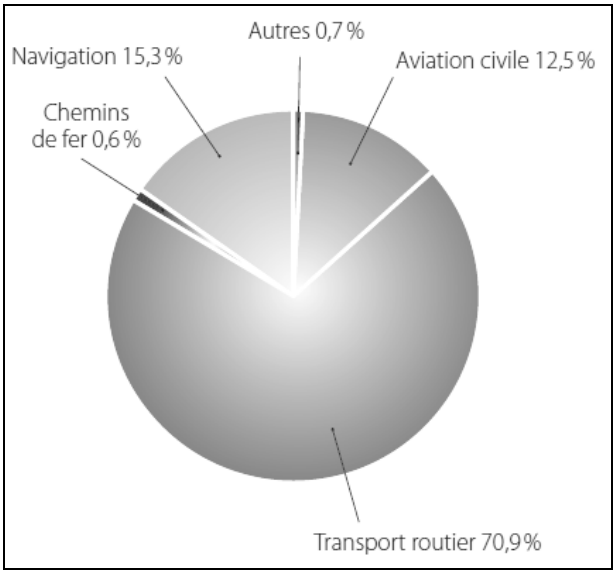
La tonne équivalent CO_2 est l'unité de mesure conventionnelle qui permet de quantifier ensemble les différents gaz à effet de serre en prenant en compte leur durée de vie dans l'atmosphère et leur capacité à absorber les rayons infrarouges.
La moyenne d'émission en grammes de CO_2 par voyageur et par kilomètre est actuellement estimée à 11 pour le TGV, 145 pour l'avion et 186 pour la voiture[134].

Même si les évolutions technologiques permettront de diminuer les émissions des voitures et si la part de voitures hybrides dont les émissions sont évaluées à 89 g CO_2/km, augmente sensiblement dans le parc, le train restera le moyen de transport le moins émissif.
La raison du faible bilan carbone des TGV est leur fonctionnement à l'électricité. Si l'on prend en compte le CO_2 émis lors de la production électrique, ce taux varie bien évidemment en fonction de l'énergie primaire utilisée pour générer l'électricité consommée par les TGV[135]. Si elle est produite à partir de combustibles fossiles solides, comme le charbon en Pologne ou en Allemagne, le bilan carbone des TGV est bien évidemment moins positif. La France utilisant principalement de l'électricité d'origine nucléaire, elle présente des bilans carbone très faibles pour ses TGV. De plus, le TGV est performant grâce à un taux de remplissage très important, c'est un autre élément explicatif de la faiblesse de ses émissions en g/voyageur/km.

Sur les 25 % d'émissions de CO_2 imputables au transport au sein de l'EU-27 en 2007, seul 0,6 % provient du train[136] alors que ce dernier transporte plus de 6 % de tous les passagers et presque 11 % des marchandises.
En Bretagne, 45 % des émissions de CO_2 ont pour origine le secteur des transports[137].

[134] D'après CompenCO_2, entreprise belge qui propose aux entreprises et aux particuliers de compenser leurs activités émettrices de CO_2.
[135] D'après Sim CO_2 (outil SNCF, voir infra), ce chiffre peut varier entre 5 et 25 en fonction de l'origine de l'électricité utilisée pour faire rouler les trains.
[136] EU energy and transport in figures – Statistical pocketbook 2010 – Le chiffre pour le rail ne tient pas compte du CO_2 émis lors de la génération de l'électricité utilisée dans le transport ferroviaire.
[137] ORTB, *Memento Les transports en Bretagne*, 2010.

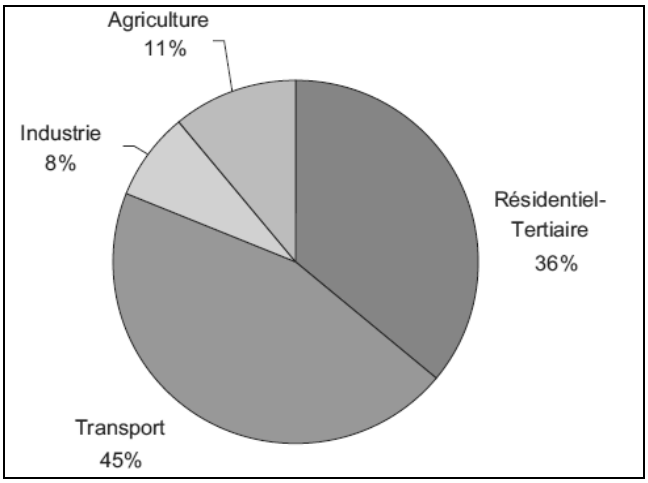
Figure 49. Emission de CO_2 par mode de transport dans l'UE-27



Source : DG Transports statistical pocketbook, 2010.

Depuis mars 2011, la SNCF a mis en place SimCO_2 : *« un outil de mesure de l'empreinte écologique des transports. Il s'agit de calculer les émissions et les consommations d'énergie des différents modes de déplacements et donc de constituer un simulateur d'écomobilité afin dévaluer une offre de transport et de constituer un outil d'aide à la décision écologique des transports »*[138].

Figure 50. Répartition des émissions de CO_2 par secteur économique



Source : Observatoire de l'énergie et des GES en Bretagne, 2009.

[138] Dans *SNCF Proximités*, n°25, avril-juin 2011.

1.1.3. Diminution des émissions de CO_2 permise par le développement du transport ferroviaire

A l'échelle de l'Union, si le réseau de LGV se déploie comme prévu, il permettra d'économiser chaque année l'équivalent de 22 millions de tonnes de CO_2 d'ici à 2020 et 34 millions de tonnes par an avec le développement complet du réseau en 2030[139].

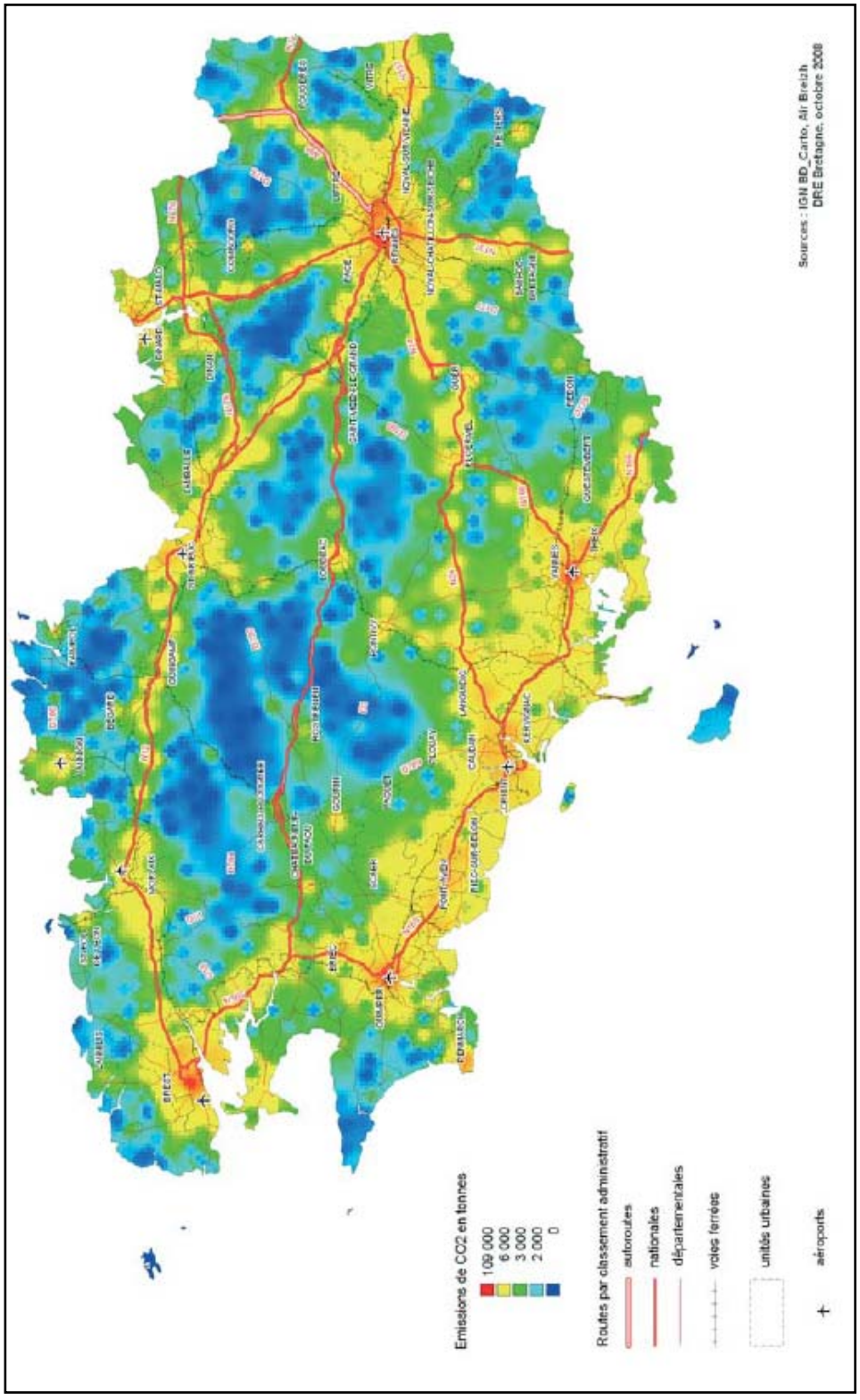
A l'échelle de la Bretagne, comme la ligne à grande vitesse devrait engendrer un gain de 2 millions de voyageurs annuels entre 2017 et 2020, dont 20 % liés au report modal depuis l'aérien et 28 % depuis la route[140], il est estimé que *« le programme Bretagne à Grande Vitesse devrait induire entre 45 000 et 50 000 tonnes de CO_2 rejetées en moins par an dans l'atmosphère soit l'équivalent du rejet annuel moyen de 8 000 Français »*[141].

Les attentes vis-à-vis du transport ferroviaire sont fortes en matière de maîtrise énergétique et d'amélioration de la qualité de l'air: des évaluations mettent en avant les quantités de gaz à effet de serre et notamment de CO_2 qui ne vont pas être émises dans l'atmosphère grâce au recours massif à ce mode de transport.

Compte tenu de cette possibilité de réduction des GES, les politiques favorisant le fer se développent au niveau de l'Union européenne puis au niveau national et régional.

[139] D'après une estimation de la DG TREN, dans son rapport de 2009 «High speed train – an easy way to connect », p106.
[140] D'après les études d'avant-projet sommaire menées par RFF en 2006.
[141] Agences d'urbanisme et de développement bretonnes, *Les territoires bretons et le projet BGV*, novembre 2010, p.29.

Figure 51. Répartition géographique des émissions de CO_2 tous transports confondus



Source : DRE Bretagne, 2008.

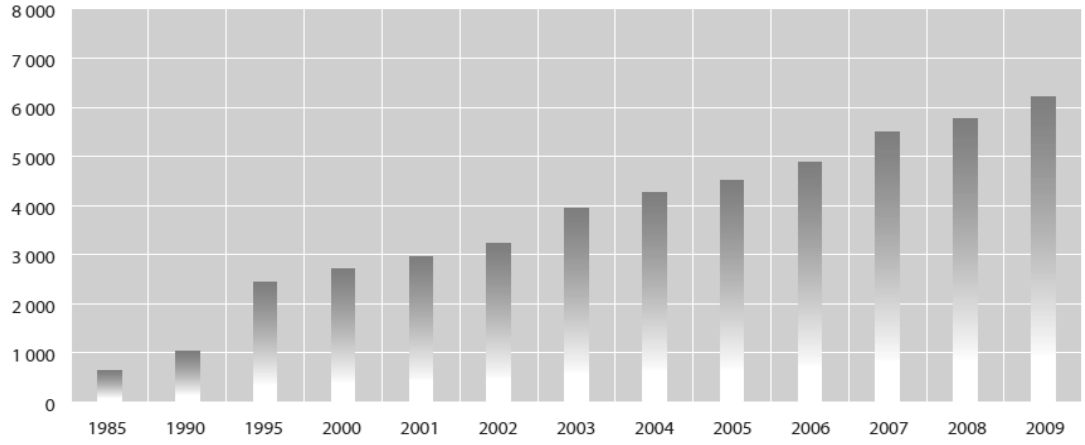
1.2. Contextes européen et national favorables au fer

1.2.1. L'Union européenne favorable au ferroviaire

L'impact environnemental du trafic aérien et la saturation des grands aéroports européens tendent à limiter ce trafic au sein de l'Union. Cette situation favorise la création de synergies entre les réseaux ferroviaires et aériens. Les compagnies aériennes veulent ainsi bénéficier des réseaux de LGV pour canaliser des passagers issus de diverses régions vers un aéroport central. Grâce au Thalys, de telles synergies ont été initiées entre Bruxelles et l'aéroport international Roissy Charles de Gaulle.

Dans la dernière décennie, le linéaire de LGV a doublé pour atteindre aujourd'hui 6 214 kilomètres[142] avec une circulation de 1 050 rames grande vitesse[143] en service en Europe. Le réseau PBKAL (Paris-Bruxelles-Köln (Cologne)-Amsterdam-Londres), premier noyau transeuropéen de LGV déjà presque achevé, permet de réduire considérablement la durée des trajets entre ces grandes métropoles européennes.

Figure 52. Evolution de la longueur du réseau de LGV en Europe (indiquée en ordonnée en kilomètres)



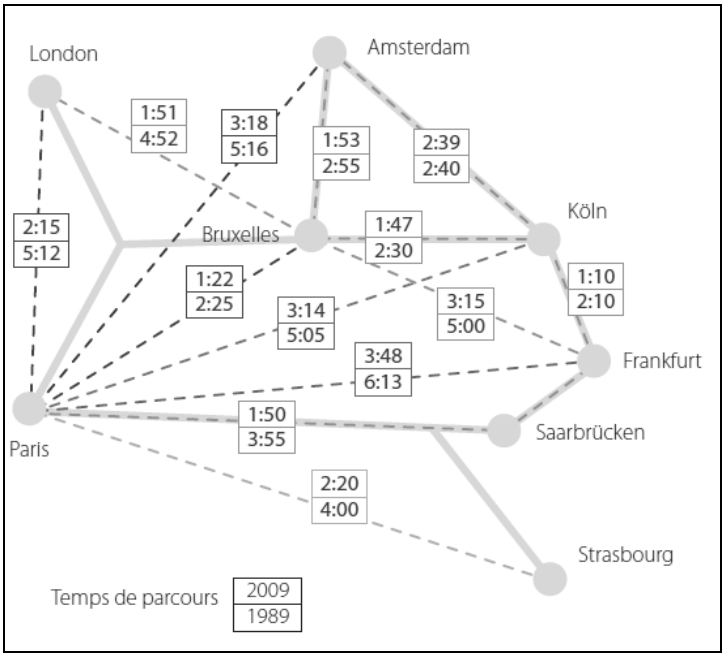
NB: Ne sont reprises que les lignes ou les sections de lignes sur lesquelles les trains peuvent circuler à plus de 250 km/h.
Sources: Union internationale des chemins de fer, département grande vitesse; sources nationales.

Source : CE, DG TREN, 2010.

Nombreux sont les projets de construction de LGV en Europe, l'ouverture en novembre 2007 de la seconde section de la ligne « Tunnel sous la Manche – Saint-Pancras » ne constitue qu'un exemple parmi d'autres.

[142] Estimation de l'Union internationale des chemins de fer-UIC de la longueur de LGV permettant une circulation à plus de 250 km/h, chiffres de la fin 2009.
[143] Estimation de l'UIC, chiffres de janvier 2008.

Figure 53. Evolution des temps de parcours entre les principales métropoles du Nord-Ouest européen



Source : CE, DG TREN, 2010.

Comme le Royaume-Uni, la Belgique, la Suède et l'Allemagne ont réaménagé des sections importantes de leur réseau classique pour permettre la circulation des trains à grande vitesse. Le réseau LGV belge prévoit de s'étendre avec la ligne « Diabolo » destinée à améliorer l'accès ferroviaire à l'aéroport Bruxelles-National. La Suède prévoit de construire une toute nouvelle LGV entre Stockholm et Göteborg. D'ici 2020, l'Espagne ambitionne de déployer quelque 10 000 km de LGV afin que 90 % de ses habitants disposent d'une gare TGV dans un rayon de 50 km de leur lieu de résidence.
C'est le programme de réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui est l'instrument d'interconnexion de l'ensemble des LGV du continent pour former un véritable réseau à grande vitesse intégré à l'échelle de l'Union.

- L'ambition du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Le RTE-T a pour but la mise en place de l'infrastructure nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur et la réalisation des objectifs de la stratégie de l'Union européenne (Lisbonne pour la croissance et l'emploi jusqu'en 2010 puis la stratégie UE 2020 de 2010 à 2020). Le projet remonte aux années 1960 mais les prémices de ce réseau dans le domaine ferroviaire ont été longues et difficiles : problèmes de compétence de la Commission européenne pour intervenir auprès des États souverains, lenteur dans la définition même d'un « réseau européen de transport », poids des nationalismes et de la concurrence des modes de transport et surtout insuffisance des dotations communautaires. En décembre 1994 a été établie à Essen une liste des projets pour 2010 incluant

largement le ferroviaire (la LGV Sud Europe Atlantique en faisait partie, mais pas la LGV Bretagne-Pays de la Loire).
Ces projets figuraient au Schéma Directeur de réseau européen de trains à grande vitesse ambitieux qui prévoyait pour la fin de la décennie un ensemble de 9 000 km de lignes nouvelles à construire et un complément de 15 000 km de lignes à aménager pour la grande vitesse.
L'ensemble des fonds européens (RTE-T, Fonds européen de développement régional, Fonds de cohésion) finance le tiers des réalisations d'infrastructures.
Le programme pluriannuel RTE-T finance également dans le domaine ferroviaire le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Or, pour le moment, seuls fonctionnent véritablement en réseau les systèmes Thalys et Eurostar. Le réseau transeuropéen PBKAL est en effet utilisé par plusieurs opérateurs ferroviaires (Thalys, Eurostar, Deutsche Bahn, NS Highspeed) : le déploiement de l'ERTMS devrait permettre de garantir l'interopérabilité complète du système.

C'est en 2004 que le RTE-T poursuit cette dynamique de planification de projets d'infrastructures avec 30 « projets prioritaires » inscrits sans échéance de réalisation. L'UE définit ainsi de grands corridors de transport à la fois routier, ferroviaire et fluvial (l'aérien étant traité à part) et des « autoroutes de la mer ». Le projet n°21 est celui qui concerne la façade atlantique reliant la Méditerranée à la mer Baltique.

En 2009, un Livre vert[144] propose la révision de cette politique de RTE-T. Il y est inscrit le rôle primordial des transports dans la lutte contre le changement climatique et précisé que « *ces objectifs devraient être au centre de la future politique du RTE-T et se traduire dans une approche véritablement européenne* ». Ce livre vert propose d'ajouter au réseau actuel un noyau central (*Core network*) qui serait constitué des projets à concrétiser en priorité (avant 2030). La nouvelle carte du RTE-T (cf. Figure 54) est présentée par la Commission européenne le 19 octobre 2011 en illustration de la Stratégie Transports 2050 « *Connecting Europe* ».

- Le livre blanc des transports pour 2050

Après le lancement d'un projet de Schéma Directeur de lignes à grande vitesse européennes en 1994, un premier livre blanc inspiré par Jacques DELORS recommandait la mise en place de ce réseau. Un second livre blanc proposé par la Commission européenne fin mars 2011 dresse une feuille de route pour l'ensemble des transports de l'Union à l'horizon 2050.
L'objectif de la réduction des GES est le fil conducteur de ce livre blanc : réduire de 60 % les émissions de GES en 40 ans. Parmi les 10 objectifs exposés, quatre concernent particulièrement l'intermodalité et le report modal vers le ferroviaire :

[144] COM(2009) 44 final, « Livre vert RTE-T un réexamen des politiques vers une meilleure intégration du RTE-T au service de la politique commune des transports », 2 février 2009.

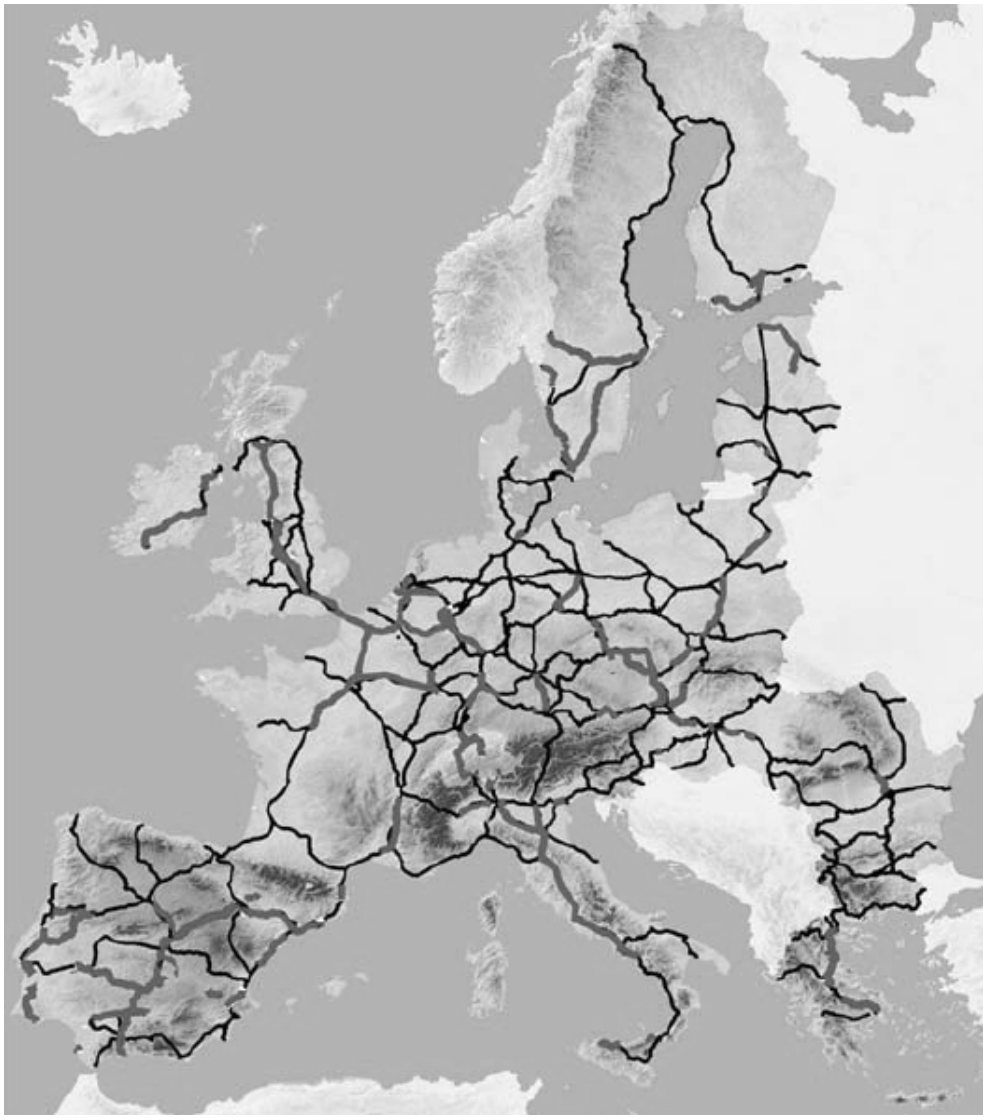
- Objectif n°3 : Reporter 30 % du fret[145] vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement ;
- Objectif n°4 : Achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen en triplant la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres. En 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train ;
- Objectif n°5 : Mettre en place un « réseau de base » RTE-T multimodal totalement fonctionnel et d'envergure européenne pour 2030, avec un réseau de haute qualité et de grande capacité pour 2050, ainsi que les services d'information associés ;
- Objectif n°6 : Connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse ; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieure.

Ces quatre objectifs visent à optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales, notamment en recourant davantage à des modes de transport plus économes en énergie.

En réponse à la révision du RTE-T et à l'initiative du gouvernement du Pays Basque espagnol, un manifeste[146] défend la structuration d'un « corridor atlantique ferroviaire » qui assurerait un lien cohérent avec l'ensemble des ports de la façade, il est représenté sur la carte suivante du RTE-T existant. Le manifeste a pour objectif de faire inscrire ce corridor atlantique dans le réseau central du RTE-T révisé.

[145] En ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km.
[146] ATCD-Atlantic Corridor Development, « Corridor atlantique de marchandises », juin 2011, 12p.

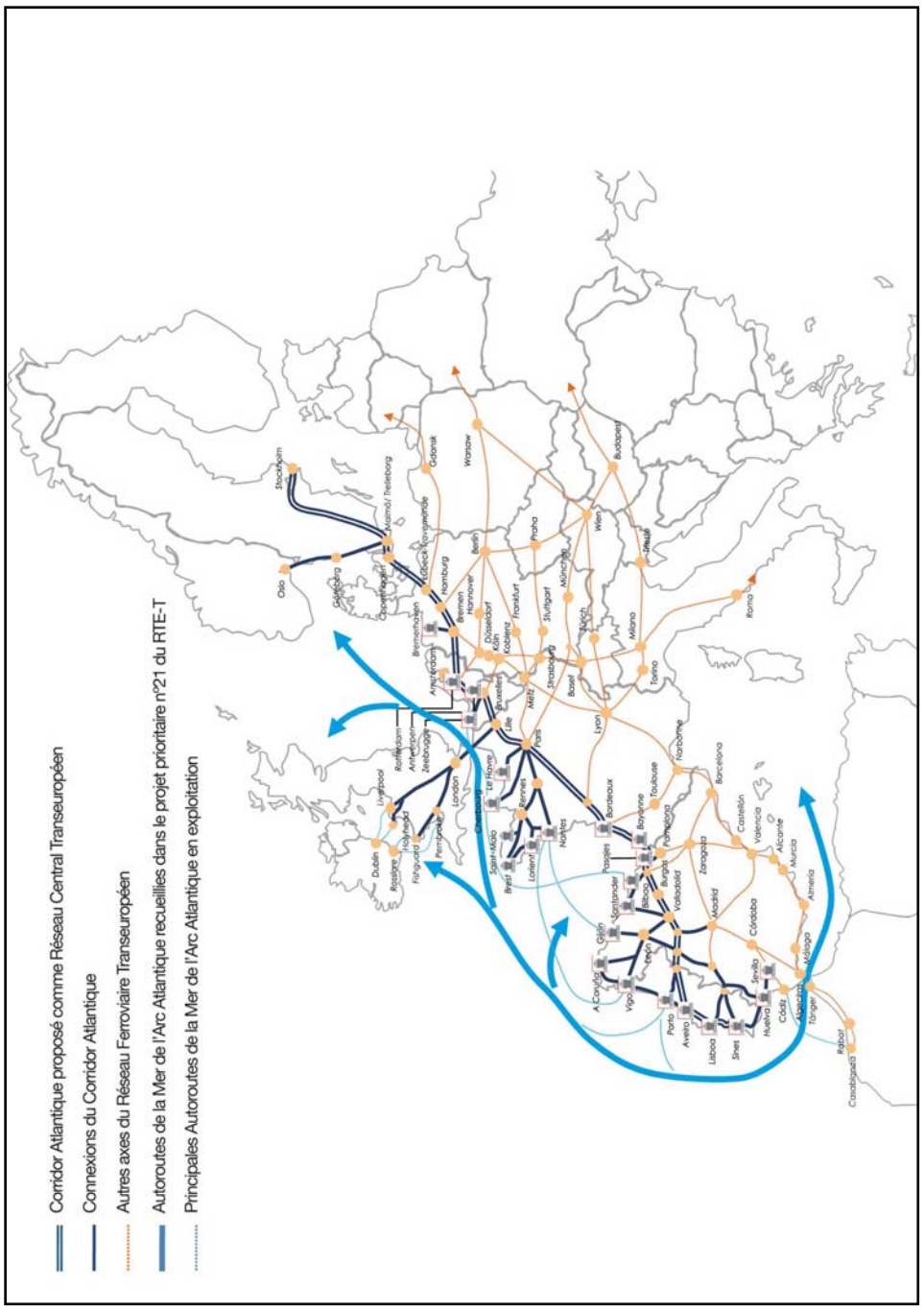
Figure 54. Le nouveau RTE-T de la stratégie Transports 2050



Trait épais : réseau réalisé en 2011
Trait fin : noyau central prévu pour 2020

Source : CE, DG TREN, octobre 2011.

Figure 55. Le corridor atlantique dans le RTE-T

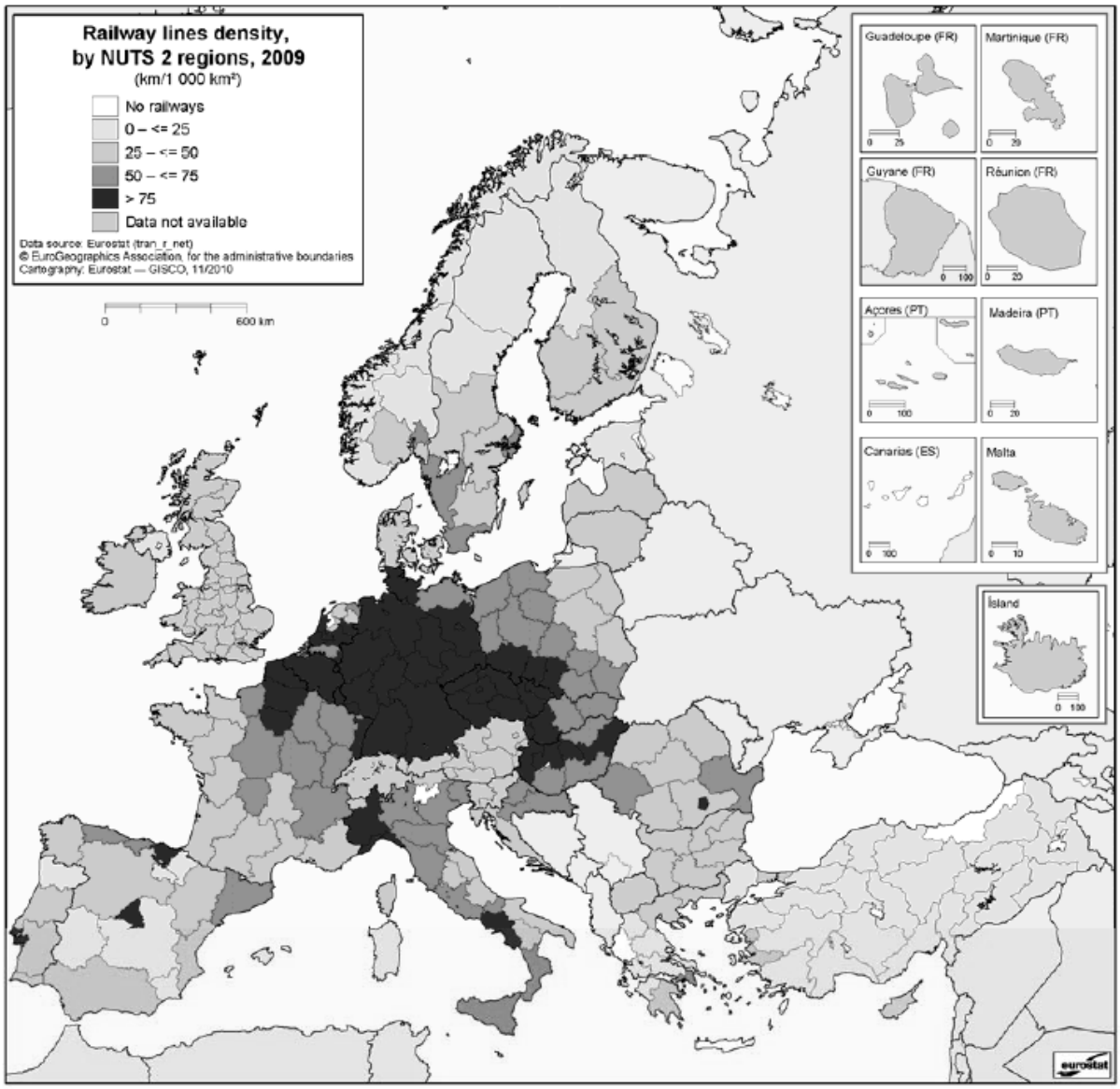


Source : CRPM, juin 2011.

- L'agence ferroviaire européenne

L'Agence ferroviaire européenne (AFE) est un organisme de coordination qui a été créé en 2004 pour appuyer le développement d'un réseau ferroviaire européen performant garantissant sécurité, compétitivité en éliminant les obstacles techniques. L'AFE a pour mission d'améliorer la sécurité et l'interopérabilité du réseau. Son rôle est fondamental pour la fluidité du trafic dans un espace ferroviaire de densité variable. C'est aussi un espace sans barrière frontalière où toute décision prise unilatéralement par un pays peut affecter la circulation des trains étrangers.

Figure 56. Densité de réseau ferré dans les régions européennes



Source : Eurostat, 2009.

1.2.2. En France, la loi Grenelle 1 et le SNIT

La politique française en matière d'aménagement, dont font partie les transports, est encadrée depuis quelques années par le « Grenelle de l'environnement ». Les lois qui en sont issues ont vocation à transposer en droit français celui de l'Union européenne. Il s'agit d'un processus entamé en mai 2007 par une large consultation organisée en 5 collèges (les élus, les services de l'Etat, les collectivités locales, les syndicats représentatifs des salariés et des employeurs et enfin, les associations notamment environnementales) qui a abouti à la proposition de 268 engagements présentés par le Président de la République sur la base des travaux de ces consultations. Le processus a généré plusieurs lois et décrets d'application. La première ou Loi Grenelle 1, promulguée le 3 août 2009 annonçait notamment « des mesures nationales de lutte contre le changement climatique [qui] porteront en priorité sur (…) la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs des transports et de l'énergie ». Dans son chapitre consacré aux transports : « L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 ». Si le transport ferroviaire est plusieurs fois mentionné comme répondant aux objectifs de réduction des émissions de GES, le texte précise néanmoins que « la politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant (régénération puis modernisation) ».

Une cartographie des lignes à moderniser avant 2020 était dès lors annoncée (avec un financement de 400 millions d'euros par an jusqu'en 2015). L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse est aussi prévue[147], s'accompagnant de « création de lignes nouvelles mixtes [qui] libèrer[ont] de la capacité pour le fret ferroviaire ».

L'article 17 annonce le Schéma national des infrastructures (SNIT), en révision des décisions du CIAT de décembre 2003. Il devait être élaboré en 2009 avec les parties prenantes du processus Grenelle. Le ministère de l'écologie publie alors une carte des projets ferroviaires qui préfigure ce que sera le SNIT : 2000 kilomètres de LGV supplémentaires à construire d'ici 2020 et 2500 km de plus d'ici 2050.

[147] Lors de la consultation, il était question de « doubler le réseau de LGV accompagné d'un effort de l'Etat de 16 milliards d'euros », Table ronde du Grenelle 1, le 23 novembre 2007.

Figure 57. Carte des projets issus du Grenelle de l'Environnement



Note de lecture : les projets à réaliser avant 2020 sont en rouge, ceux à réaliser après, en violet.

Source : MEDDEM, août 2009.

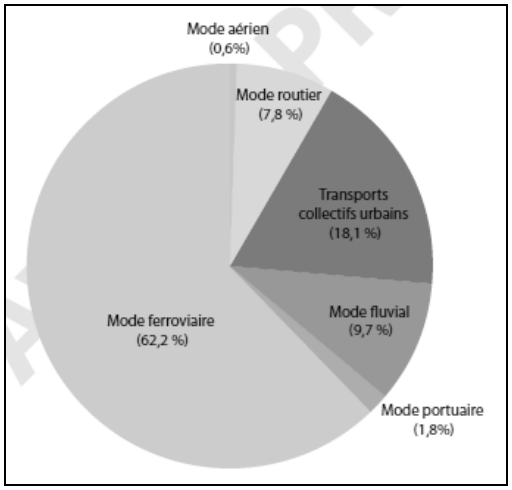
Le schéma a ensuite connu plusieurs étapes d'avancement pour parvenir en janvier 2011 à un stade d'avant-projet consolidé soumis à consultation.

A ce moment, le CESER de Bretagne avait apprécié que cette nouvelle version de projet de SNIT affiche une évolution dans le renforcement de la prise en compte du « caractère multimodal et intégré des projets d'infrastructures » et donc de *« nouvelles actions pour soutenir le développement des chaînes intermodales dans le transport de marchandises et de voyageurs, le développement des plates-formes multimodales, l'intermodalité ferroviaire »*[148].

[148] CESER de Bretagne, autosaisine sur l'avant-projet consolidé de SNIT, 24 janvier 2011.

Cette version du SNIT a évalué l'ensemble des projets d'infrastructures proposés (hors Grand Paris) à 166 milliards d'euros dont plus de 60 % pour les projets ferroviaires.

Figure 58. Répartition des investissements par mode de transport



Source : Avant projet de SNIT, janvier 2011.

En Europe, le ferroviaire n'étant pas autant développé que les autres modes de transport, les politiques de l'Union transposées au niveau national insistent sur le nécessaire report modal par substitution vers le fer.

Au niveau régional, la politique en matière de transport s'inscrit dans ce contexte et témoigne des mêmes préoccupations.

2. Des politiques et actions régionales favorisant le transport ferroviaire

2.1. La Région, autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional

2.1.1. Le transfert de la compétence transport de l'Etat aux Régions

Suivant les dispositions de la loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU), la compétence pour l'organisation et le financement des services ferroviaires de transports collectifs d'intérêt régional a été transférée aux Régions le 1er janvier 2002. De ce fait, Autorité organisatrice de transport (AOT), la Région définit alors, dans le respect des compétences de chacune des autres AOT et des principes du système tarifaire national, le contenu du service public de transport régional.

Les compétences transférées par l'État aux collectivités locales ont été complétées dans le domaine des transports par les dispositions de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) modifiée. Cette loi a opéré un partage de la compétence en matière de transport entre trois niveaux

territoriaux : la commune (ou intercommunalité), le département et la Région. Ces collectivités sont alors désignées comme AOT si elles prennent en charge l'organisation de transports collectifs.
La loi fixe pour principaux objectifs : la diminution du trafic automobile, la priorité accordée aux transports en commun, le développement de l'intermodalité et la revitalisation des modes doux.

Les compétences de la Région en tant qu'AOT présentent la particularité de s'étendre au fer et à la route. La Région décide, sur l'ensemble de son territoire, du contenu du service public de transport régional de voyageurs (TER) et notamment les dessertes, la qualité du service et l'information du voyageur, la tarification et le renouvellement du matériel selon le schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT).

2.1.2. Les acteurs du transport en Bretagne

- Les autorités organisatrices de transport

La Bretagne compte une **vingtaine d'autorités organisatrices de transports (AOT) de premier**[149] **ou de second rang**[150] : Conseil régional, Conseils généraux des Côtes d'Armor, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et du Finistère, Brest Métropole Océane, Rennes Métropole, Vannes Agglomération, Cap L'Orient, Lannion-Trégor Agglomération, Saint-Malo Agglomération, Saint-Brieuc Agglomération, Quimper Communauté, Vitre Communauté, Lamballe Communauté, Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Brieuc, Communauté de communes du Pays de Quimperlé, les villes de Concarneau, Dinan, Douarnenez, Fougères, Landerneau et Pontivy.
Chacune de ces AOT a pour mission d'organiser le transport public, créer des dessertes, choisir des modes de gestion et des modes techniques d'exploitation des services, établir une tarification, contractualiser des conventions avec les transporteurs. Elles doivent aussi réaliser et gérer les infrastructures et tous les équipements affectés au transport.

[149] Les AOT de premier rang sont celles qui ont une compétence transport conférée par la Loi (Conseils régionaux et généraux, agglomérations).
[150] Les AOT de second rang sont celles qui choisissent la compétence transport ou qui l'exercent par délégation de service public de la part des AOT de premier rang (Communautés de communes, syndicats, etc.).

- Les associations d'usagers

Souvent constituées le long d'une ligne, les associations d'usagers oeuvrent pour faire entendre la voix des usagers, des professionnels et des personnes à mobilité réduite dans les différents comités auxquels elles participent.

- Les comités de lignes

Huit comités de lignes[151] permettent de consulter les usagers, les transporteurs, les élus locaux et les partenaires du TER Bretagne (la Région, en tant qu'AOT et la SNCF chargée de l'exploitation du TER) sur les évolutions réalisées ou à entreprendre.
Les sept comités de lignes ferroviaires sont :

- Rennes-Redon-Vannes-Nantes ;
- Vannes-Lorient-Quimper, Auray-Quiberon, Rosporden-Carhaix ;
- Quimper-Landerneau-Brest-Morlaix-Roscoff ;
- Carhaix-Paimpol-Morlaix-Lannion-St Brieuc ;
- Saint Brieuc-Rennes ;
- Rennes-St Malo, Dinan-Dol, Mont St-Michel ;
- Rennes-Vitré, Rennes-Chateaubriant, Fougères-Laval.

- Le Comité régional des partenaires du transport public

L'ensemble des partenaires du transport, au-delà des AOT est réuni dans ce comité : l'État, RFF, la SNCF et les transporteurs routiers de voyageurs, les représentants des usagers, des maires, des syndicats de cheminots, du Conseil économique, social et environnemental régional, des associations de personnes handicapées.
Il se réunit une fois par an avec pour ordre du jour, conformément au décret du 27 novembre 2001 de la loi SRU, « l'offre de services d'intérêt régional, les politiques tarifaires et le développement, la qualité des services de transports proposés par la Région ».

- Le Gart Breizh

Le Groupement des autorités responsables de transports en Bretagne (Gart Breizh) réunit l'ensemble des AOT de premier et de second rang de la région. Créé à l'initiative de la Région en 2005, c'est une déclinaison régionale du Groupement des autorités responsables de transports (GART) qui rassemble les AOT au niveau national depuis 1980. C'est donc un lieu de réflexion et d'échange d'informations entre les AOT. Son objectif est de développer la complémentarité des transports, qu'ils soient organisés par les agglomérations, les départements ou la Région. Il se réunit une fois par an ou tous les deux ans autour de sujets proposés par les AOT, tels que la billettique multimodale (KorriGo), le système d'information multimodale (BreizhGo) ou les pôles d'échanges multimodaux, par exemple.

[151] Un comité de lignes concerne les axes routiers : Pontivy-Rennes, Loudéac-Rennes et Vannes/Lorient-Pontivy-Loudéac-Saint-Brieuc.

Nous insistons pour que la Région en tant qu'autorité organisatrice des transports, intègre dans l'élaboration de son Schéma de transport multimodal, en concertation avec les autres AOT, la totalité de la chaîne de déplacement de façon à favoriser les connexions intermodales.

2.2. Une politique des transports axée sur l'intermodalité

La politique des transports en Bretagne vise à inscrire le territoire dans les échanges européens via les réseaux de transports nationaux et européens multimodaux (aérien, portuaire, routier et ferroviaire) notamment grâce au TGV en rapprochant la région des pôles européens.
Elle cherche aussi à favoriser la mise en place d'un maillage infra-régional des transports intérieurs qui consoliderait le réseau de villes, et garantirait l'accès de tous aux transports collectifs, ce qui globalement améliorerait la cohésion de la région.
Elle veut favoriser la multimodalité et l'intermodalité entre les différents modes de transport en participant à la mise en place d'une complémentarité des infrastructures correspondant à ces modes. La configuration de la Bretagne à cet égard, avec son important réseau portuaire intégré au tissu économique du grand Ouest français devrait permettre le renforcement de la prise en compte des besoins de développement des réseaux ferrés et fluviaux et des plates-formes multimodales portuaires.
Cette politique régionale des transports s'inscrit dans une perspective de développement durable en lien avec les autres AOT favorisant les modes de déplacement les moins polluants, et des infrastructures plus respectueuses de l'environnement. Servant cette perspective, elle compte parmi ses objectifs stratégiques l'optimisation des activités de logistique et de transports et la préfiguration du nécessaire redéploiement d'une partie du transport routier vers le mode ferroviaire que ce soit pour les marchandises ou pour les voyageurs.

2.3. Les programmes d'intervention concrétisant la politique des transports

Cette politique des transports est concrétisée par un budget qui représente un peu moins du quart des dépenses régionales (209 millions d'euros en 2011). Pour les années 2012-2016, les investissements ferroviaires devraient être portés à 700 ou 800 millions d'euros[152]. La politique se décline sur le terrain, avec les autres collectivités autorités organisatrices des transports par des programmes opérationnels en s'appuyant sur la mise en œuvre du SRMDT.

[152] Intervention de Monsieur Gérard LAHELLEC, vice-président aux transports en plénière du Conseil régional, le 20 octobre 2011.

Dans le cadre de sa « mission V- *Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie* », la Région a mis en place trois programmes[153] parmi sept consacrés aux transports qui sont susceptibles de participer à la diffusion des effets de la grande vitesse ferroviaire sur le territoire régional, par ordre d'importance pour Bretagne à Grande Vitesse :

- le programme 512 consacré à la « modernisation du réseau ferré et des gares » ;
- le programme 511 pour « favoriser le développement du transport ferroviaire de voyageurs et l'intermodalité » ;
- le programme 513 pour une complémentarité avec le ferroviaire en « adaptant le transport routier de voyageurs régional structurant ».

2.3.1. La modernisation du réseau ferré et des gares (Programme 512)

Dans le budget régional, le programme 512 affiche l'objectif pour le projet Bretagne à grande vitesse de mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris, d'une part en participant à la **réalisation de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire** et, d'autre part, en participant à la **modernisation des axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper**. Cette ligne budgétaire consacrée à Bretagne à Grande Vitesse fait aussi état d'une participation de la Région au contournement ferroviaire du Sud de Paris (barreau sud) et aux travaux d'aménagement des **pôles d'échanges multimodaux** (PEM) de Bretagne.

Par ce programme, la Région cherche aussi à faciliter les déplacements de la vie quotidienne par l'amélioration des conditions d'accès au réseau ferroviaire, ce qui couvre à la fois sa participation à la **modernisation des infrastructures Brest-Quimper, Dinan-Dol-Pontorson et la liaison Rennes-Nantes**.

Ce programme comprend également une participation à la **rénovation des gares et points d'arrêt régionaux** (haltes) dans laquelle est prise en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap, comme le prévoit la loi.

L'amélioration des déplacements de la vie quotidienne passe aussi par un soutien spécifique de la Région au **développement des transports en commun en site propre (TCSP)** devant ainsi permettre d'accompagner le développement des principales agglomérations bretonnes.

Dernier objectif de ce programme, le développement du fret ferroviaire est articulé au développement de l'ensemble du transport de marchandises en lien avec les ports et les plates-formes logistiques. A l'échelle régionale, il s'agit de contribuer à mettre en cohérence les différents projets locaux pour faire de la Bretagne un territoire accessible au fret ferroviaire et réaliser les nécessaires économies d'échelle garantissant le bon fonctionnement de ce mode de transport. Une démarche partenariale est engagée sur un Plan fret breton ; elle

[153] La principale source pour ce paragraphe est le « *Projet de budget primitif 2011* » du Conseil régional et en particulier la « *Mission V : Pour des transports efficaces au service des personnes et de l'économie* », 2ème réunion, février 2011.

doit intégrer des réflexions sur le projet BGV qui ne sera pas neutre dans le développement du fret par la libération de sillon qui peut être organisée[154].

2.3.2. Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité (Programme 511)

L'objectif principal de ce programme est de développer le transport ferroviaire en favorisant un accès pour tous tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité.

En ce sens, la Région cherche à adapter les services TER pour répondre aux besoins des voyageurs et à moderniser le parc de matériel roulant.

Adapter les services TER se fait en maîtrisant le coût global des TER grâce à un conventionnement avec la SNCF, mais aussi en adaptant les tarifs par la mise en place d'une nouvelle gamme tarifaire et en adaptant les dessertes.

Le programme comprend également la modernisation du parc matériel roulant par l'achat de nouveaux trains. Le confort des voyageurs est pour la Région un levier important de l'attractivité du transport public.
Le programme 511 a aussi pour but de favoriser l'intermodalité, ce qui pour la Région doit permettre de renforcer la cohérence des transports et d'en simplifier l'accès. Avec ses partenaires, la Région développe « KorriGo » (cf. infra), une carte bretonne des déplacements et participe au test d'une carte multiservices pour tendre vers l'intermodalité tarifaire. En parallèle, elle conduit aussi la mise en service du système d'information multimodale « BreizhGo » (cf. infra).
Le troisième point du programme 511 est la nécessité pour la Région de s'affirmer en tant qu'AOT en améliorant la lisibilité des actions régionales en travaillant sur son image.

2.3.3. Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant (Programme 513)

Les objectifs de ce programme sont de développer le transport routier de voyageurs d'intérêt régional en assurant, pour les utilisateurs, une cohérence de l'offre de transport public sur le réseau routier et en adaptant le service à leurs besoins, ce qui permettra par exemple :

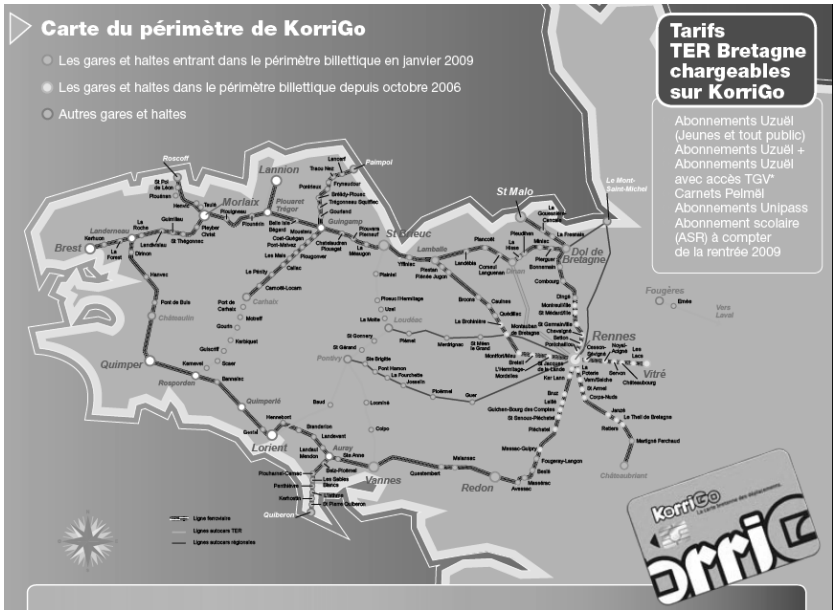
- de contribuer à l'amélioration de l'accès au Mont Saint-Michel en transports collectifs ;
- d'assurer la desserte du Centre-Bretagne ;
- de **compléter l'offre ferroviaire**.

[154] Voir le point 1.7.3 du chapitre 1 du présent rapport.

2.3.4. Le déploiement d'un système de billettique multimodal à l'échelle régionale (KorriGo)

Dès 1998, la Région a été pionnière en matière de billettique multimodale. En effet, c'est en Bretagne qu'a été testée la première carte à puce permettant d'**intégrer sur un même support, des titres de transport de différents réseaux** : transports urbains, TER, transports routiers, abonnement vélo, etc. Ce travail a donné naissance, en 2006 à la carte KorriGo, née d'un accord entre plusieurs AOT (Région Bretagne, Conseil général d'Ille-et-Vilaine et Rennes Métropole). D'abord valable sur la moitié Est du réseau TER Bretagne et l'ensemble du réseau Illenoo (réseau de cars départementaux d'Ille-et-Vilaine) et STAR (transports de l'agglomération rennaise), le système permet à l'usager de regrouper plusieurs abonnements sur une même carte et ainsi de faciliter ses déplacements intermodaux.

Figure 59. Le réseau de la carte KorriGo en 2009



Source : CRB, 2010.

Depuis février 2009, KorriGo est disponible de Rennes à Vannes, Saint-Brieuc, Saint-Malo, Châteaubriant, Vitré et sur l'axe Dol-Dinan-Lamballe. Cette extension géographique porte à 10 000 le nombre de cartes actives pour le TER Bretagne. Il est prévu que la carte KorriGo couvre l'ensemble du réseau TER breton en 2012.

Le dispositif Korri22 décidé en juillet 2011 est entré un temps en concurrence avec KorriGo ; un inconvénient pour les voyageurs qui auraient dû multiplier les titres de transport (ou les cartes). Il a finalement été rendu compatible avec le dispositif régional. Une étude d'associations d'usagers a montré qu'au-delà de trois titres de transports successifs, l'usager choisit la voiture pour son déplacement.

Nous insistons sur la nécessaire coordination entre les dispositifs similaires des différentes autorités organisatrices de transports de Bretagne et au delà afin d'éviter des concurrences contre-performantes au sens où les voyageurs pourraient alors se reporter vers la voiture individuelle.

2.3.5. La mise en place d'un système d'information multimodale à l'échelle régionale (BreizhGo)

L'une des actions retenues dans le cadre du Contrat de projets État–Région 2007-2013 est la mise en place d'un système d'information multimodale à l'échelle de la région. Après la phase de concertation à laquelle l'ensemble des AOT a participé, le projet multi partenarial est entré en 2010 dans sa phase opérationnelle avec l'ouverture publique d'un site Internet[155] et une mise en place élargie du service. En novembre 2011, vingt-cinq réseaux de transport présents en Bretagne ont déjà intégré ce système [156].

BreizhGo élargit la diffusion de l'information sur l'offre de transport collectif en Bretagne. Il a pour objectif d'offrir un service d'aide à la mobilité, tous modes confondus (train, car, bus …), s'affranchissant des frontières de chaque réseau, visant donc à favoriser l'utilisation des transports collectifs.

Le transport à la demande (TAD), particulièrement adapté aux territoires ruraux où la demande de transport est souvent diffuse, y est intégré. Les possibilités de rabattement vers une gare en vélo ou à pied, ou vers un parc-relais, seront également indiquées.

Les fonctionnalités proposées aux voyageurs sont celles généralement présentes dans les systèmes d'information multimodale existants : calculateur d'itinéraires, horaires à l'arrêt, plans des réseaux, informations sur les réseaux partenaires et liens vers leurs sites Internet respectifs. BreizhGo calcule aussi les itinéraires vers et depuis les gares du territoire national. Une version « Web mobile »[157] du site Internet ainsi que des « Web services » permettant l'intégration du calculateur d'itinéraires aux sites Internet des AOT partenaires est également développée.

[155] Site Internet : www.breizhgo.com.

[156] Les réseaux reliés sont : TER Bretagne, les lignes routières régionales, le réseau finistérien Penn-ar-Bed, la compagnie maritime Penn-ar-Bed, Finist'Air, Bibus de Brest Métropole Océane, QUB de Quimper communauté, Morlaix communauté Interurbain, AR Bus de Landerneau, BUSCO de Concarneau-Melgven, TUD'bus de Douarnenez, le réseau du Morbihan TIM, le service de bus de Belle-Ile-en-Mer TaolMor, la Compagnie Océane du Morbihan, CTRL de Cap L'Orient, TPV du pays de Vannes, Auray Bus, le réseau d'Ille-et-Vilaine Illenoo, STAR de Rennes Métropole, KSMA de Saint-Malo agglomération, le réseau interurbain des Côtes d'Armor Tibus, TUB de Saint-Brieuc agglomération, TILT de Lannion-Trégor agglomération et SNCF (source : www.breizhgo.com).

[157] Version disponible sur les téléphones portables.

Figure 60. La page d'accueil du site Internet BreizhGo



Source : Comité de ligne Iroise.

Enfin, la politique des transports n'est pas déconnectée des autres politiques régionales et de leurs schémas associés le cas échant. Avant la réalisation du SRMDT, un schéma régional des transports était inclus dans le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (2004) en tant que schéma de service public. Le dernier schéma régional de développement économique (2008) accorde une large place aux transports au service du désenclavement et du développement économique local et régional. La charte d'engagement pour la jeunesse (2011) propose une action visant à faciliter l'accès aux transports publics pour les 18-30 ans. Par contre, le schéma régional de l'innovation (2009) n'intégrait que peu d'éléments sur les transports, ils y étaient néanmoins considérés comme un atout pour la Bretagne et qualifiés de « transports intelligents ».

En interaction avec les autres politiques régionales, la politique régionale des transports vise à inscrire la Bretagne dans les échanges européens via les réseaux de transports nationaux et européens multimodaux (aérien, portuaire, routier et ferroviaire) notamment grâce au TGV en rapprochant la région des pôles européens. Elle cherche aussi à favoriser la mise en place d'un maillage infra-régional des transports intérieurs qui consoliderait le réseau de villes, et garantirait l'accès de tous aux transports collectifs. Elle veut développer la multimodalité et favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport. Cette politique est concrétisée par un budget qui représente près du quart du budget régional et se décline sur le terrain, en lien avec les autres collectivités autorités organisatrices des transports, par des programmes opérationnels. Elle favorise le mode ferroviaire en s'appuyant sur la mise en œuvre du schéma régional multimodal des déplacements et des transports.

3. L'amélioration de la connectivité entre les villes de Bretagne

Le projet Bretagne à Grande Vitesse dans sa composante LGV concerne mécaniquement en premier lieu la ville de Rennes. La composante « Rennes-Brest, Rennes-Quimper concerne surtout toutes les autres villes desservies par ces axes. Cette seconde composante est donc essentielle pour améliorer le degré de connexion entre les villes de Bretagne.

3.1. L'élaboration du Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT)

Le Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT) a été élaboré depuis 2005 en concertation avec les différents acteurs des transports. Il a associé les partenaires publics, dont l'ensemble des AOT, et privés de la région en amont du projet pour définir des orientations intégrant les préoccupations de chacun. Cette démarche partenariale a abouti à son adoption par l'ensemble des acteurs bretons concernés en décembre 2008, ce qui a marqué un point d'étape important pour les grands projets d'infrastructures et de services en Bretagne.

Ce schéma a pour objectif d'être multimodal et unique, voyageurs et marchandises, afin de traiter de manière globale l'ensemble des systèmes de transport pour plus de cohérence. Il veut placer le voyageur au cœur de la démarche pour pouvoir répondre au mieux à ses besoins, ses attentes et ses préoccupations en matière de déplacement, dans le respect du droit aux transports, mais aussi en matière de santé et de sécurité.
Le SRMDT définit les actions communes (41 sont décrites sous forme de fiches) qui répondent à quatre défis : l'accessibilité de la Bretagne, l'équité territoriale et sociale, le développement de modes de transports alternatifs à la route et le partage des outils de connaissance et d'évaluation des offres de transports collectifs ou alternatifs.

3.2. Les projets ferroviaires du SRMDT

3.2.1. BGV est le premier projet inscrit au SRMDT

La première des 41 actions inscrites dans le SRMDT est consacrée au projet Bretagne à Grande Vitesse. Répondant au premier défi « Améliorer l'accessibilité de la Bretagne », l'action n°1 « Concrétiser Bretagne à Grande Vitesse dès 2012 » (cf. Annexe 1) doit répondre aux enjeux de positionner Brest et Quimper à 3h de Paris, de connecter la Bretagne avec des métropoles européennes et d'améliorer les temps de parcours vers les aéroports parisiens.

La fiche précise les actions à mener simultanément et qui constituent les composantes détaillées dans le premier chapitre du présent rapport :

- réaliser la LGV Bretagne-Pays de la Loire ;
- poursuivre les travaux sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper ;
- adapter la traversée de la gare de Rennes ;
- adopter une solution technique pour réduire les temps de parcours (matériel roulant).

Les autres projets composant Bretagne à Grande Vitesse font l'objet d'autres actions, parfois totalement dédiées, parfois en partie :

- Les PEM : action n°19 en totalité « Aménager les pôles d'échanges multimodaux » et partie de l'action n°30 « Améliorer la coordination physique des différentes offres de transports au droit des gares régionales » où les pôles sont qualifiés d'« intermodaux » ;
- L'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper : partie de l'action n° 15 « Développer et adapter l'offre TER interville » où il s'agit d'améliorer l'offre en pointe (week-end essentiellement) et les correspondances avec les TGV.

L'action n° 21 « Anticiper l'arrivée de Bretagne à Grande Vitesse par une articulation transport/urbanisme » vise à accompagner le projet Bretagne à Grande Vitesse sur le plan de l'articulation entre les transports et ses impacts sur le foncier, notamment dans les gares. L'action propose d'inscrire la densification des secteurs des gares et PEM dans les documents d'urbanisme. Cette action prévoit également de faire une analyse de référence (point zéro) avant Bretagne à Grande Vitesse et d'étudier les effets potentiels du projet, notamment dans sa dimension foncière en s'appuyant sur l'établissement public Foncier de Bretagne.

L'action n°22 « Développer, adapter et coordonner les offres urbaines et périurbaines » peut jouer un rôle d'accompagnement de Bretagne à Grande Vitesse, notamment par le travail sur l'étoile ferroviaire de Rennes et la réflexion autour de nouvelles haltes ferroviaires de l'étoile de Saint-Brieuc.

3.2.2. Les actions de rénovation des gares et haltes TER

La Région s'est engagée dès 2006 dans un programme de rénovation des 116 gares et haltes TER dans le but d'améliorer l'accueil de l'ensemble des services aux voyageurs. Il fait partie de l'action n°30 aux côtés de l'aménagement des 10 PEM. Ce programme a pour objectif de favoriser **l'utilisation des transports en commun avec un accès simplifié à la gare et la mise en place d'une plateforme multimodale**. Les opérations sont menées par la Région en partenariat avec les intercommunalités, les communes, la SNCF et RFF. La Région investit 34 millions d'euros, ce qui représente 80% des financements de la part des collectivités territoriales, les 20% restants étant à la charge principalement les communes.

Pour ces rénovations, la Région s'appuie sur le concept de « gare-jardin » permettant de relier la ville aux quais de la gare pour allier convivialité et fonctionnalité. Afin de garantir une homogénéité et une lisibilité, le même visuel (avec un mobilier de gare identique) est installé dans l'ensemble des gares et haltes du réseau régional.

En Ille-et-Vilaine, la gare de Dol-de-Bretagne a été la première à bénéficier de nouveaux aménagements, sachant que la plupart des gares et haltes situées sur la ligne Rennes-Saint-Malo avaient déjà été rénovées auparavant lors de l'électrification de la ligne achevée en 2005. Après la rénovation de la gare de Landerneau, les gares et haltes situées sur les lignes Quimper-Landerneau, Quimper-Lorient et Brest-Saint-Brieuc entameront leurs premiers travaux.

3.2.3. Les actions de renforcement des dessertes TER interrégionales

L'action n°3 « Renforcer les dessertes TER interrégionales » ne fait pas partie du projet Bretagne à Grande Vitesse mais les lignes concernées participent à la connexion de la région au Nord avec la Basse Normandie et au Sud avec les Pays de la Loire et au delà. Cette fiche détaille les actions qui doivent être approfondies par des études spécifiques pour la liaison Rennes-Nantes :

- densifier l'offre ;
- réaliser des ajustements ;
- améliorer les temps moyens de parcours entre Rennes et Nantes ;
- renouveler le matériel roulant ;
- développer la complémentarité entre le fer et la route.

On constate que la connexion à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes n'entrait pas dans les priorités au moment de l'adoption du SRMDT.

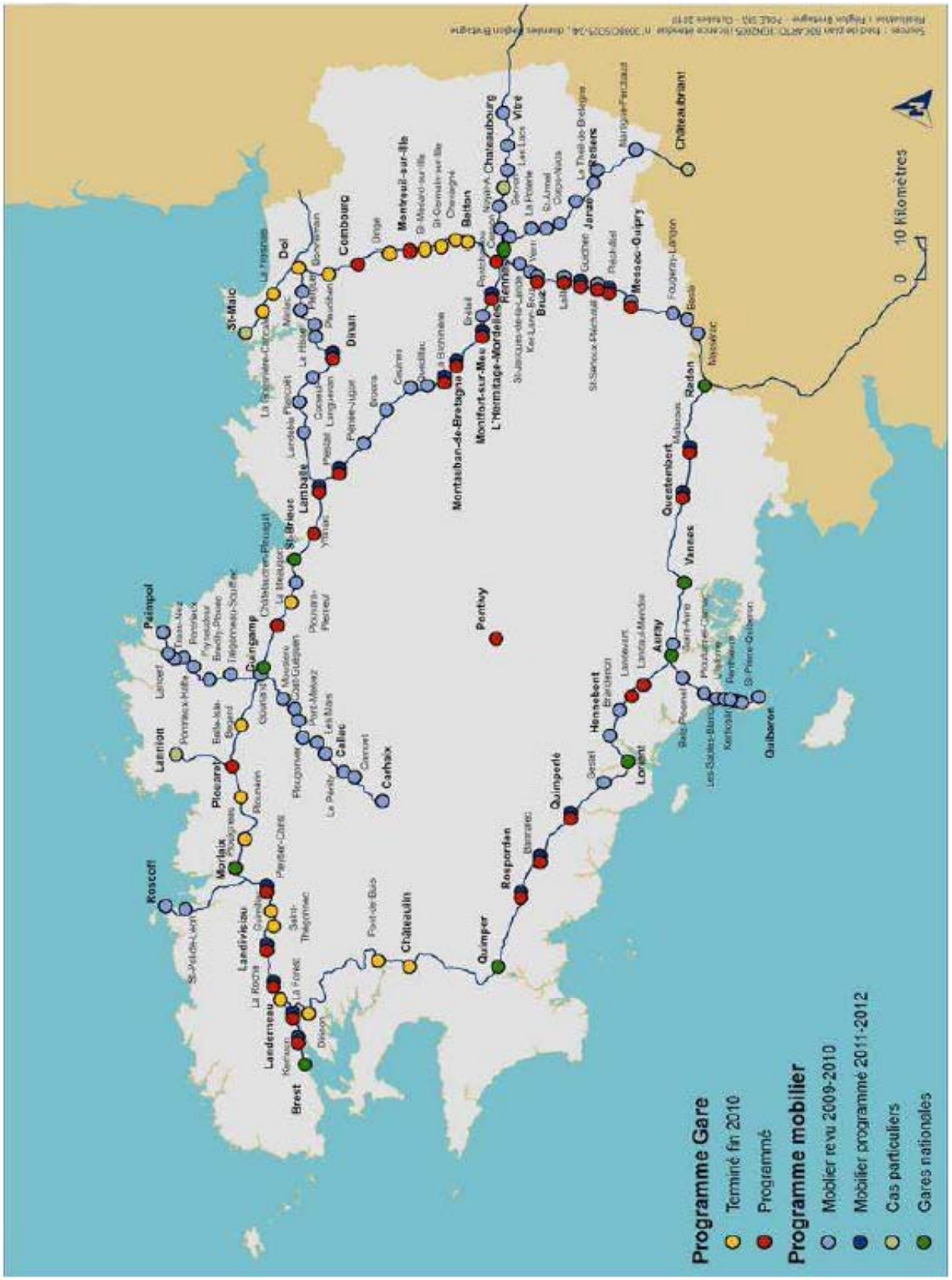
Concernant la liaison Rennes-Caen, c'est sur l'existence même de cette liaison que la fiche préconise des actions de communication suite au constat d'une méconnaissance de ce projet en Bretagne.

3.2.4. Les actions concernant le fret ferroviaire

L'action n°32 « Identifier les leviers d'action des collectivités publiques garantissant la pérennité des investissements du fret ferroviaire » est une autre action importante du SRMDT. Elle vise à augmenter l'usage du fer en Bretagne pour le transport de marchandises, permettre l'accès au ferroviaire pour des chargeurs (ou prestataires) de dimension modeste et s'inscrire dans un mouvement de renouveau du fer en lançant des expérimentations. La récente décision du Conseil régional[158] d'aider financièrement les transporteurs à s'équiper en matériel combiné rail-route constitue une concrétisation de ce mouvement.

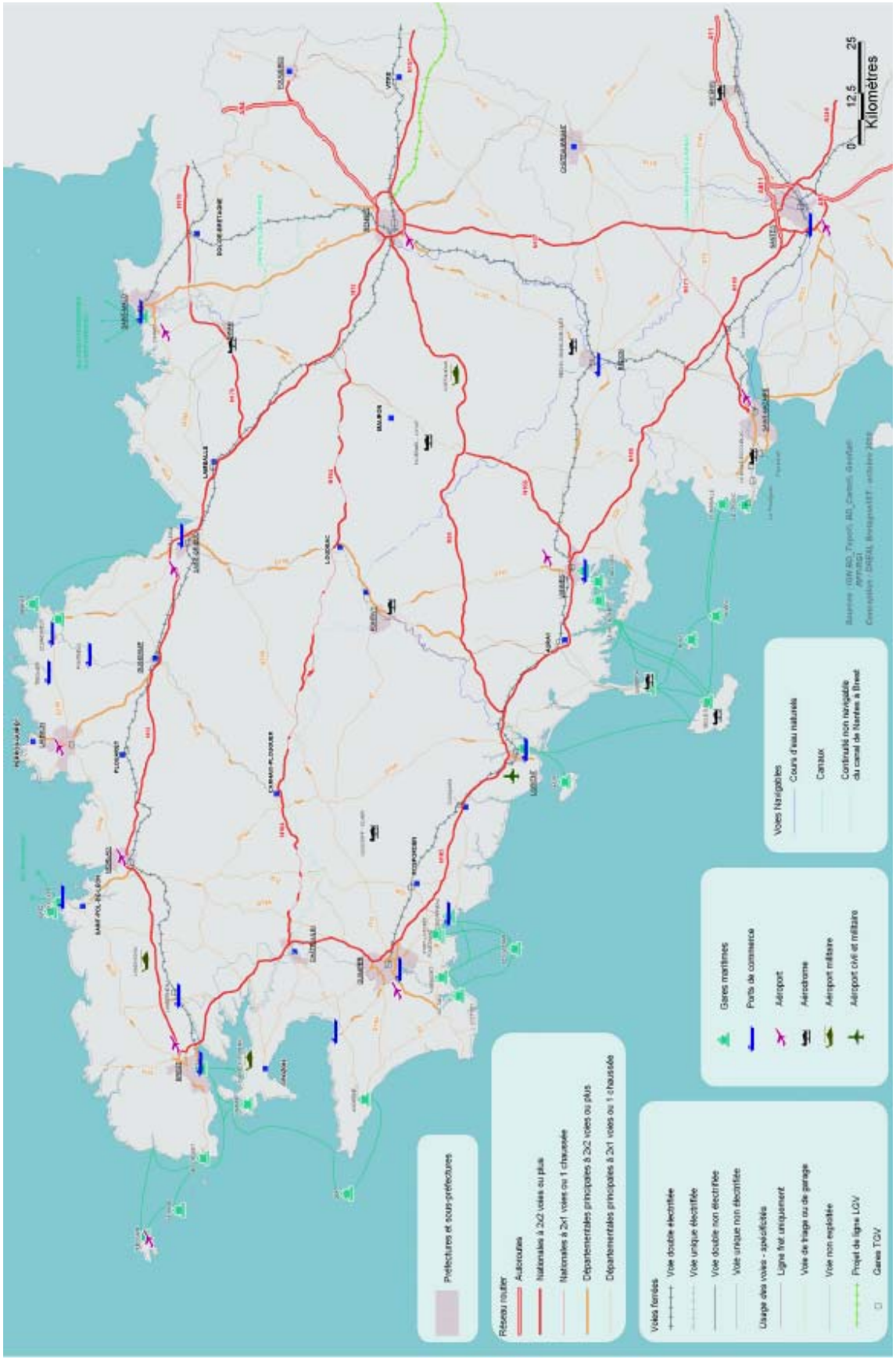
[158] Vote en session plénière du Conseil régional en octobre 2011.

Figure 61. Programme de rénovation des gares et haltes



Source : Conseil régional, 2010.

Figure 62. L'offre de transports en Bretagne



Source : DREAL Bretagne, 2010.

3.3. Une offre multimodale sur un réseau évolutif

Conséquence de l'histoire des transports et malgré les politiques en cours, l'offre globale en terme de transports laisse encore une part importante au mode routier. Deux tiers des communes bretonnes se situent à moins de 20 minutes d'une voie rapide, 90 % des flux de marchandises sont effectués par la route (45 millions de tonnes) ; 70 % des échanges sont internes à la région. Le ferroutage ne représente que 1,4 % des flux de marchandises hors de la région et 5 ports de marchandises (Saint-Malo, Brest, Lorient, Roscoff, Le Légué) totalisent 25 % du trafic marchandises de Nantes-Saint-Nazaire et 10 % de celui du Havre[159].

Toutes les agglomérations bretonnes sont desservies par le réseau ferroviaire TER, suppléé par des lignes de cars pour les liaisons Nord-Sud du Centre Bretagne, lorsque les fréquences en trains sont faibles et les liaisons ferroviaires peu rentables. 19 lignes ferroviaires et 9 liaisons routières font l'objet de conventions entre la Région Bretagne et la SNCF.

C'est donc en premier lieu autour de la définition de l'offre de transport dans chaque territoire que les acteurs doivent se réunir (les AOT qui sont souvent des collectivités territoriales, les associations d'usagers, les comités de lignes, etc. Les entreprises doivent aussi faire remonter leurs besoins en matière de logistique et de desserte.

Un **schéma régional intermodal des transports (SRIT)** pourrait être élaboré dans le prolongement du SRMDT avec un pilotage par le Conseil régional rassemblant l'ensemble des autorités organisatrices de transports. L'articulation entre les différents plans de transport doit être travaillée dans le détail, selon un principe d'emboîtement d'échelles.

Ce plan doit contenir le détail de ce que les collectivités veulent mettre en place en termes de transport en Bretagne, depuis la gare TGV jusqu'au bout de la chaîne de déplacement : les dessertes, les fréquences, les types de transports donc le type d'intermodalité à mettre en place, ce qui détermine ensuite les emprises, le foncier nécessaire, donc les aménagements à réaliser.
Avant de s'attacher à réaménager les gares, encore faut-il savoir ce que seront les dessertes, les fréquence, et pour chaque gare, les territoires desservis et par quels moyens de transport (bus, car, taxis, transports à la demande, vélos, etc.). Tant qu'un tel plan n'existe pas, chaque ville travaille individuellement sans vision d'ensemble ni coordination entre les différents projets.

[159] Chiffres de 2010 de la DREAL Bretagne.

Le CESER appelle à une articulation cohérente entre les différents plans de déplacements ou de transports : les plans de déplacements urbains (à l'échelle des agglomérations) et les plans qui pourraient être établis à une échelle plus fine (ou sur un territoire moins peuplé où il n'existe pas de PDU). Ainsi l'ensemble de ces plans de transports locaux devrait s'inscrire dans les schémas de cohérence territoriale, eux-mêmes inscrits dans le SRIT.

Les multiples actions que comprend le schéma régional multimodal des déplacements et des transports est la concrétisation de la politique des transports de la Région. Le projet Bretagne à Grande Vitesse est l'objet de la première action prévue dans ce schéma. A l'échelle régionale, l'offre de transports sur l'ensemble du territoire est largement multimodale, mais au-delà de pouvoir choisir entre différents modes de transports pour un trajet, c'est l'intermodalité, donc la possibilité de passer facilement d'un mode de transport à un autre sur le même trajet qui doit être développée.

Pour améliorer la diffusion de l'effet de la nouvelle offre de transport permise par le projet Bretagne à Grande Vitesse, nous préconisons de faire évoluer le schéma régional multimodal des déplacements et des transport vers un schéma régional intermodal des transports définissant précisément l'offre de transport locale. La gouvernance n'en serait pas modifiée, avec la Région en position de coordinateur des différents plans locaux de transport conçus en cohérence avec les niveaux d'intervention supérieurs.

4. Le développement de l'intermodalité dans les villes de Bretagne

La rencontre entre les différents modes de transports dans les villes se fait dans les nœuds, ou lieux nodaux que sont les pôles d'échanges où se rencontrent les différents réseaux de transport. En Bretagne, il s'agit en premier lieu des gares puisque les aéroports ne sont pas directement connectés au réseau ferroviaire.

La gare TGV doit être conçue comme un pôle d'échanges intermodal majeur au cœur d'un bassin de chalandise étendu. Les plateformes intermodales de la gare cherchent à participer à la nouvelle offre de transports urbains. Le TGV y est alors relayé par un transport en commun performant (métro, tramway, bus à haut niveau de service) lui-même à destination de plateformes de transfert modal comme une gare routière ou un parc relais à proximité d'une voie routière à fort gabarit (voie express, rocade, etc.). Le TGV doit aussi être relié aux modes doux en garantissant une accessibilité optimale depuis le point de départ jusqu'à la place assise dans la voiture du TGV.
Cela nécessite de penser aussi à la place des vélos privés et libres (du type vélo à la carte) et aux cheminements piétons.

La mise en service d'une ligne à grande vitesse est l'occasion d'élaborer à l'échelle locale des plans de transports cohérents et nécessairement intermodaux en réfléchissant particulièrement aux nœuds des réseaux pour une meilleure diffusion de l'effet de la grande vitesse ferroviaire.

4.1. Modification des outils de planification dans le domaine des transports

4.1.1. L'évolution des outils au service de la planification des transports

Les dispositions de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 prévoient l'élaboration de **Plans de déplacements urbains (PDU)**. La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 les impose aux agglomérations de plus de 100 000 habitants dans lesquelles les AOT doivent l'élaborer. Le contenu et l'orientation des PDU ont ensuite été amendés et complétés par différents textes législatifs, notamment la Loi sur la solidarité et le renouvellement urbain (SRU) en 2000, l'ordonnance relative à l'évaluation environnementale (2004) et la Loi sur l'accessibilité (2005).
La loi LAURE impose aux PDU les orientations suivantes :
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants ;

- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération ;
- l'organisation du stationnement dans l'espace public ;
- l'organisation du transport et de la livraison des marchandises ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel.

Aujourd'hui, outil au service d'un fonctionnement optimal de l'aire urbaine, le PDU insiste sur la nécessité d'un **rééquilibrage des parts modales pour atteindre l'objectif d'une mobilité partagée et durable**. Ces plans définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire. Les nouveaux modes de déplacement, comme les modes doux sont intégrés à l'ensemble de la démarche d'organisation des transports dans sa conception multimodale.

Les Plans locaux de déplacements (PLD) sont les déclinaisons locales des PDU, essentiellement prévus par le législateur pour l'Île-de-France. Ils sont donc encadrés par la loi, soumis à enquête publique, etc. Cela n'est pas le cas des **Schémas des déplacements** qui sont des outils d'aménagement élaborés à l'initiative de communes, des EPCI ou de toute autre structure juridique, comme celles accompagnant les Pays.

Petit à petit, les responsables de la conception urbaine ont intégré l'offre de transports dans ses dimensions multimodale et intermodale à la définition des plans de la ville. Les congestions urbaines liées à l'automobile aidant, les transports en commun sont devenus une alternative indispensable et crédible à la voiture particulière. La réflexion en matière de transports urbains se fait maintenant, grâce au TGV, dans une vision plus large de la mobilité et des déplacements non seulement à l'échelle de l'aire d'influence d'une ville centre, de l'agglomération, de la ville, mais aussi à une échelle plus fine (quartier ou gare).
Pour 50 % des collectivités qui ont répondu à l'enquête de la Commission, le projet Bretagne à Grande Vitesse modifie ou va modifier l'organisation des déplacements sur leur territoire. Certaines s'engagent donc dans des démarches de révision de PDU ou d'autres schémas en lien avec les réseaux de transports en commun, qu'elles aient ou non une gare SNCF.

Deux exemples ont été présentés à la Commission : l'agglomération de Vannes qui a réfléchi très en amont à un Plan de déplacements et le Pays d'Auray qui a anticipé dans l'objectif de ne pas être cantonné à une gare touristique.

4.1.2. Le PDU de l'agglomération vannetaise[160]

Le pays de Vannes fait partie des trois pays littoraux du département du Morbihan traversés par une voie ferrée. 200 000 personnes habitent le pays dans 62 communes. Vannes compte près de 65 000 habitants, elle est donc en dessous du seuil qui rend obligatoire l'élaboration d'un PDU.
Pourtant, les prémices de la réflexion pour l'élaboration du Plan de déplacements urbains sont anciennes. L'agglomération vannetaise compte 170 000 habitants, elle respecte donc l'obligation d'élaborer un PDU. Cette démarche a abouti en juin 2010.

Figure 63. Le PDU de Vannes agglomération affiche ses priorités



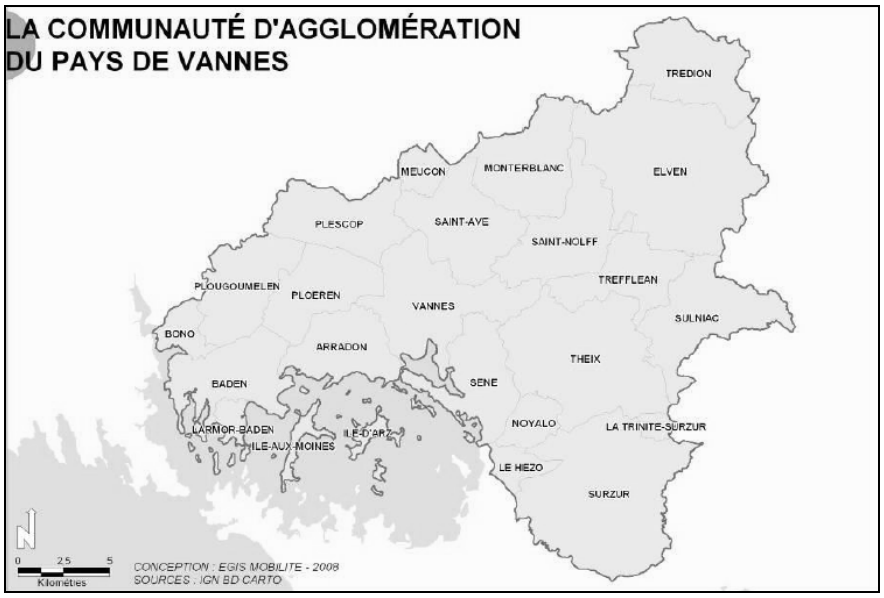
Source : Vannes agglo, juin 2010.

Si la gare est terminée, la ZAC de la gare ne l'est pas, il reste des concessions foncières à régler pour réorganiser le quartier.
La gare de Vannes ne suit pas les mêmes étapes que les autres PEM (voir infra). En effet, la gare a été rénovée en 2006 et est aujourd'hui considérée comme bien dimensionnée pour accueillir les flux en augmentation, y compris lors de la mise en service de la LGV BPL, des aménagements sont néanmoins prévus concernant l'accès des transports en commun.

Le développement considérable des transports collectifs relance en effet les réflexions. L'augmentation de la fréquentation des transports en commun est de 7 % par an en moyenne, elle a atteint 15 % en 2009. De l'avis de Jean-Marie ZELLER, « *Cette croissance va être boostée par le développement du rail et elle entraînera une croissance des premières et deuxièmes couronnes de Vannes* ». Dans ce contexte, l'objectif est d'augmenter de 80 % l'utilisation des transports en commun et de réduire l'utilisation de la voiture de 10 % en 10 ans.

[160] Audition de Monsieur Jean-Marie ZELLER (Président du Conseil de développement du Pays de Vannes), le 15 juin 2010.

Figure 64. Territoire concerné par le PDU



Source : PDU de Vannes agglomération, mai 2010.

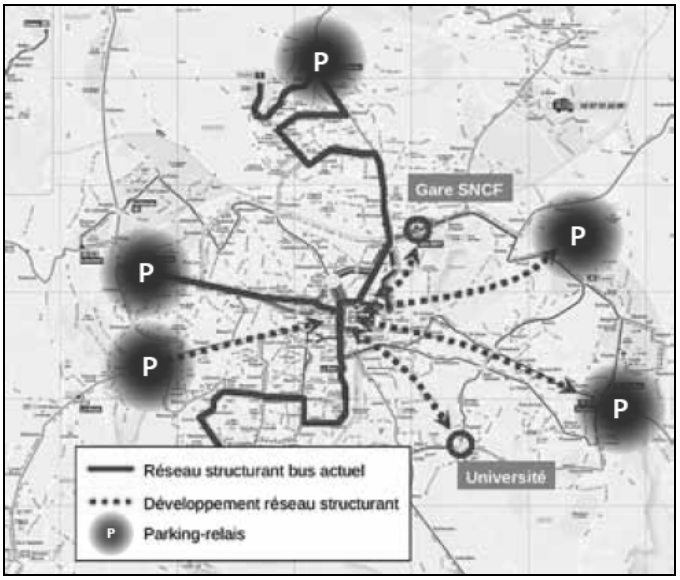
Le PDU propose 40 mesures évaluées à 175 M€ à engager sur les 10 années à venir (2011-2020), par exemple :

- le renforcement des transports collectifs urbains (50 M€) ;
- le développement de l'intermodalité (32 M€) ;
- la mise en œuvre d'une politique en faveur des modes doux (40 M€) ;
- une meilleure articulation entre urbanisme et déplacements.

Pour réduire l'utilisation de la voiture entre les communes de l'agglomération, le réseau de transports en commun et sa fréquence (10 minutes) seront développés pour desservir en priorité la gare, l'université, et les futurs parkings relais. En effet, Vannes ne dispose pas de cette offre aujourd'hui et le PDU propose de créer des parkings en périphérie ainsi que de compléter le réseau de transports en commun avec une liaison directe entre la place de la République et la gare.

Malgré la priorisation des études sur le PEM au bénéfice de la gare de Vannes qualifiée de « seule gare fonctionnelle de l'agglomération », le PDU prévoit que tout ne se passera pas autour de la gare : « *elle ne sera pas le seul pôle de convergence des lignes de bus, la place de la République jouera également ce rôle* ».

Figure 65. Les parkings relais en projet



Source : PDU de Vannes Agglo, juin 2010.

4.1.3. Le schéma des déplacements du Pays d'Auray[161]

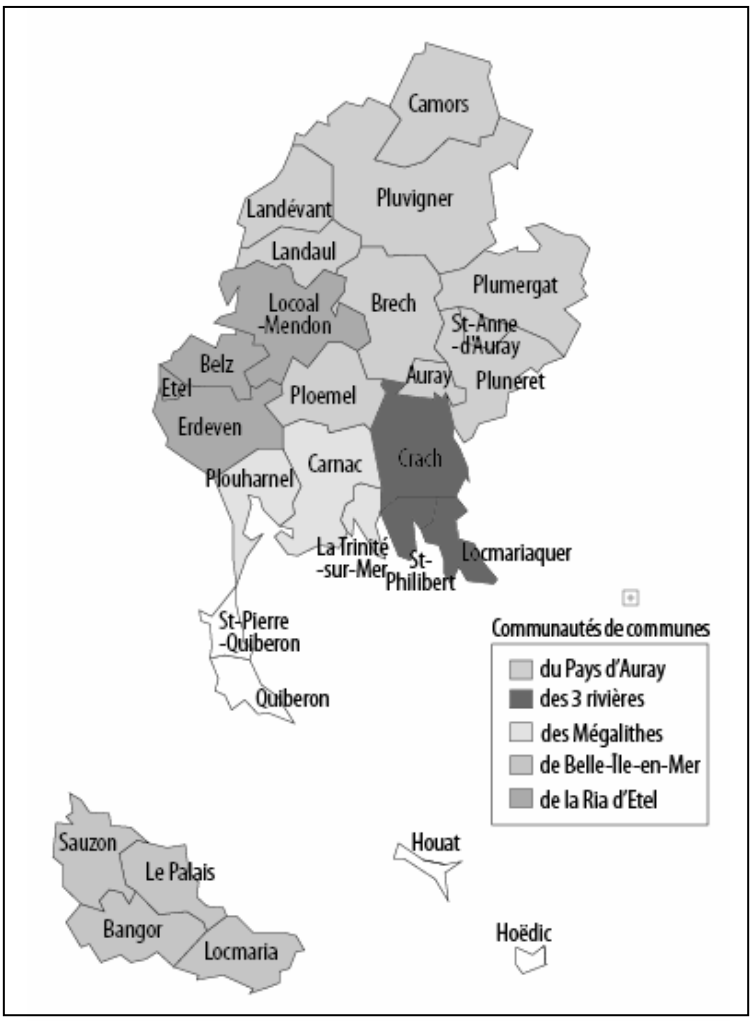
Le Pays d'Auray s'est mobilisé pour élaborer une réflexion et des actions en faveur de l'organisation des transports. Il s'est engagé dans une démarche volontaire d'élaboration d'un « Schéma des Déplacements ».

Le Pays d'Auray possède trois types de desserte ferroviaire :
- la ville d'Auray qui est directement desservie par le TGV ;
- trois communes desservies par le TER : Sainte-Anne d'Auray, Landaul-Mendon et Landévant ;
- des communes indirectement desservies qui ont un potentiel d'attractivité essentiellement touristique : Belle-Île-en-Mer et les communes de la Baie de Quiberon.

Le Schéma des Déplacements est conçu comme un outil d'aide à la décision dans le but de connaître les pratiques de mobilité et les habitudes de déplacements sur le territoire ; d'évaluer et d'analyser les atouts, les dysfonctionnements et les faiblesses du système de transport du territoire et enfin d'élaborer des choix stratégiques pour proposer des solutions et organiser la planification des réseaux.

[161] Audition de Madame Françoise EVANNO (présidente du Syndicat mixte du pays d'Auray, Maire de Pluvigner, et Conseillère régionale), Monsieur Guy ROUSSEL (vice-président du Pays en charge du dossier PEM, adjoint au Maire d'Auray), Madame Kristell JAMME (directrice du Syndicat mixte) et Madame Morgan HAMON (chargée de mission déplacements), à Vannes, le 15 juin 2010.

Figure 66. Les communautés de communes du Pays d'Auray



Source : Syndicat mixte du Pays d'Auray, 2010.

Les objectifs affichés de ce schéma sont de :
- développer les modes alternatifs à la voiture sur le territoire en améliorant et optimisant l'existant, mais aussi en étudiant la faisabilité de la création de nouveaux réseaux ;
- favoriser leur utilisation en développant l'intermodalité.
Tout l'enjeu consiste donc à la fois à favoriser la multimodalité et à développer l'intermodalité.

- Favoriser la multimodalité

Optimiser l'existant c'est d'abord travailler sur les **dessertes ferroviaires**. La desserte TGV en particulier doit être maintenue car elle est essentielle pour la structuration du Pays et pour la fréquentation touristique. En complément, il s'agit aussi d'étudier la possibilité de mieux desservir et de mieux équiper les points d'arrêt du Pays.

Pour l'emblématique « **Tire-Bouchon** »[162] entre Auray et le tombolo de Quiberon, il est important d'envisager la possibilité d'étendre son fonctionnement au-delà des mois d'été. De plus, il favorise déjà l'intermodalité puisque le transport de vélos y est permis.
Les dessertes des Transports Interurbains du Morbihan (TIM) doivent aussi être améliorées et optimisées car ces TIM sont aujourd'hui le seul service de transports en commun desservant l'ensemble du territoire à l'année. La complémentarité avec le service du Tire-Bouchon est à étudier et à organiser.

Les **dessertes de proximité** seront précisément recensées, ces services existent sur certaines communes du Pays comme à Belle Île, Carnac (systèmes de navettes estivales et existence d'un service de transport à la demande), Quiberon, Saint-Pierre-Quiberon, La Trinité (existence de navettes estivales), etc.

Il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble des dessertes existantes pour les intégrer dans le Schéma des Déplacements en assurant la continuité et la sécurité des modes doux. Cela nécessite de construire des itinéraires continus, sécurisés, aménagés, mais aussi de mieux utiliser le **transport maritime**.
Il existe des navettes maritimes Quiberon-Belle Île, Quiberon-Houat-Hoëdic et Hoëdic-Houat-Belle Île. En été, les flux de déplacements augmentent fortement alors que pendant la période hors saison, le nombre de navettes est réduit. Le besoin de déplacements des résidents insulaires permanents doit pourtant être pris en compte tout au long de l'année. Il faut donc être attentif à la desserte maritime, au report modal et aux correspondances avec les autres modes de transports du continent (cars, TER, TGV).
La création de nouvelles liaisons maritimes inter-Pays comme Arzon-Quiberon et Arzon-Locmariaquer permettrait de désengorger l'accès au tombolo de Quiberon et ainsi de réduire le trafic sur la N165.
Par ailleurs, des opérations « **TER-bateau-vélo** » pourraient aussi être envisagées avec une politique tarifaire incitative afin de favoriser l'utilisation des modes de transports moins polluants et de réduire la circulation, le stationnement et le transport des voitures sur le tombolo ainsi que sur les îles. Ce système peut aussi constituer un attrait touristique.

La création d'un **réseau de transports en commun à l'échelle du Pays d'Auray** pourrait s'appuyer sur des lignes régulières entre le pôle de Pays et les pôles d'équilibre (Belz, Pluvigner, Carnac, Quiberon, Le Palais) et sur un service de **Transport à la demande (TAD)** depuis les pôles de proximité en rabattement sur les pôles d'équilibre.

162 Cette ligne ferroviaire est née en 1883, mais a toujours connu un rythme estival. Dès 1934, un projet de remplacement de la ligne par un service de cars est en réflexion. Le service voyageur omnibus est supprimé le 6 mars 1972 entre Auray et Quiberon et reprendra en 1983. L'express de jour cesse de circuler à la fin de l'été 1996. Le service marchandises est arrêté le 1er février 1988. Pour plus de précision, voir Jean-Pierre NENNIG., 2008, *Le chemin de fer de Bretagne sud*, JPN Editions, Pornichet, 224p.

La desserte fine et efficace des zones d'activités et des zones d'habitation par les transports en commun ne pourra se faire que si une relation de proximité existe entre ces équipements.
La densification et l'urbanisation plus groupée sont également essentielles pour un développement cohérent et durable des transports en commun.
Le Pays s'interroge par ailleurs sur l'avenir du fret.

Favoriser la multimodalité, c'est aussi étudier la possibilité de créer **un réseau urbain sur le pôle que constitue Auray** en mettant en place une desserte urbaine sur l'ensemble Auray-Brec'h-Pluneret-Crac'h-Sainte-Anne-d'Auray en complément ou remplacement de l'Auray Bus. La centralité du pôle d'Auray en serait ainsi renforcée.

De façon générale, le Nord du Pays regroupe les zones d'habitation et le Sud, les zones d'emplois (notamment saisonniers) d'où des flux de déplacements importants.
L'utilisation de la ligne de fret Auray-Pontivy comme ligne pour les voyageurs faciliterait donc les liaisons Nord-Sud :
- pour la Bretagne avec une nouvelle liaison ferroviaire St Brieuc-Auray ;
- pour le Pays d'Auray avec les liaisons Camors-Pluvigner-Auray ;
- pour les relations inter-Pays par exemple avec le Pays de Pontivy.

Le Conseil général du Morbihan veut justement renforcer son attention au Centre Bretagne et considère que la transformation la ligne Auray-Pontivy en ligne voyageurs servirait ce dessein. Dans la même veine, *« sur l'axe Pontivy–Baud–Auray, les lignes de transport interurbain sont à faire évoluer »*[163].

- Développer l'intermodalité

L'autre enjeu développé dans le Schéma des déplacements est de développer l'intermodalité, avec l'objectif particulier de faciliter l'utilisation des modes alternatifs :
- en établissant une continuité et une accessibilité des réseaux : ils doivent être continus, cohérents et desservir de façon sécurisée les principaux lieux et équipements du Pays, avec un projet d'accessibilité pour les modes doux ;
- en mettant en place des équipements favorisant l'intermodalité : aménager des infrastructures sécurisées et organiser les modalités de stationnement pour les voitures (zonage, gratuité…) et pour les vélos (arceaux sécurisés, abri…) ;
- en reliant les différents réseaux de transport : créer des points de connexion afin que le passage entre deux modes de transport soit facilité et que la rupture de charge soit la moins contraignante possible.

Des parkings de rabattement, doivent être créés autour des points d'arrêt du Pays (Sainte-Anne, Landaul, Landévant), des échangeurs autoroutiers pour favoriser le covoiturage, des arrêts de cars, etc.

[163] Audition de Monsieur Patrick BOURRU, directeur général des infrastructures et de l'aménagement au Conseil général du Morbihan, le 15 juin 2010.

Les problématiques de manque ou de difficulté de **stationnement** autour des gares (gare SNCF, gare maritime) et des pôles de transport constituent des **freins à l'utilisation des transports en commun**. L'organisation du stationnement voiture et vélo (capacité, longue durée, prix, sécurité, aménagements…) est donc à optimiser.

Faciliter la multimodalité et l'intermodalité passe aussi par des améliorations logistiques pour les voyageurs. Des **facilités d'achat de billets** pourraient également être envisagées. Par exemple, une majorité des voyageurs descendant à la gare d'Auray se rendent à Belle Île[164] : il serait donc intéressant d'étudier la possibilité de réserver et d'imprimer son billet de train et son billet de bateau depuis une plate forme Internet afin de faciliter l'organisation de son voyage. De plus, *« aujourd'hui, pour un trajet Pontivy-Auray, le tarif n'est pas le même en TER qu'en TIM. Les actions des uns et des autres doivent être complémentaires »*[165].

Enfin, la réflexion pour l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare d'Auray vise pleinement cette connexion des différents réseaux de transport et contribue à l'intermodalité sur le territoire. Le projet de PEM est en complémentarité et en corrélation forte avec le projet de Schéma des Déplacements mis en œuvre.

Il semble que dans certains cas le projet Bretagne à Grande Vitesse ait joué le rôle de catalyseur de projets de réaménagement de la ville passant par une nouvelle organisation des transports repensée depuis et vers chaque pôle d'échanges intermodal.

4.2. La dimension transport des pôles d'échanges multimodaux (PEM)

4.2.1. Une amélioration des pôles d'échanges rendue nécessaire par l'augmentation des trafics

L'aménagement de pôles d'échanges est complémentaire et indissociable de l'élaboration de schémas ou plans de déplacements. *« Si l'on considère que les réseaux sont un principe essentiel de l'organisation spatiale et sociale de la ville d'aujourd'hui, la localisation, l'aménagement et le contenu de dispositifs appelés pôles d'échanges, dont le plus petit dénominateur commun est de mettre ensemble des modes de transports différents dans le but de favoriser le passage*

[164] Entre le continent et Belle-Île, on compte chaque année 800 000 passagers.
[165] Audition de Monsieur Patrick BOURRU, directeur général des infrastructures et de l'aménagement au Conseil général du Morbihan, le 15 juin 2010.

de l'un à l'autre, revêt un caractère stratégique pour la construction et l'aménagement des territoires »[166].

L'aménagement de ces pôles est rendu nécessaire par l'importance des flux et leur évolution à l'horizon 2020 ou 2030 : ils sont évalués à des multiplications comprises entre 1,5 et 3 selon les gares. Pour la Région, le dimensionnement de la gare pour faire face au développement des trafics ferroviaires est essentiel.

Figure 67. Trafic tous trains dans les gares bretonnes

GARES	2008	2009	évol. 08/09 (%)
Rennes	7 657	7 733	1,0
Brest	1 755	1 688	-3,8
Vannes	1 335	1 323	-0,9
St Brieuc	1 259	1 252	-0,6
Lorient	1 205	1 197	-0,7
Quimper	978	961	-1,7
St Malo	937	945	0,9
Auray	689	706	2,5
Redon	652	652	0,0
Vitré	559	586	4,8
Landerneau	575	563	-2,1
Guingamp	545	540	-0,9
Morlaix	532	515	-3,2
Lamballe	433	439	1,4
Dol de Bretagne	316	329	4,1
Quimperlé	257	251	-2,3
Messac Guipry	219	228	4,1
Lannion	192	185	-3,6
Rosporden	133	138	3,8
Landivisiau	109	107	-1,8
Hennebont	79	84	6,3
Questembert	77	82	6,5
Plouaret Trégor	75	75	0,0
Total	**20 568**	**20 579**	**0,1**

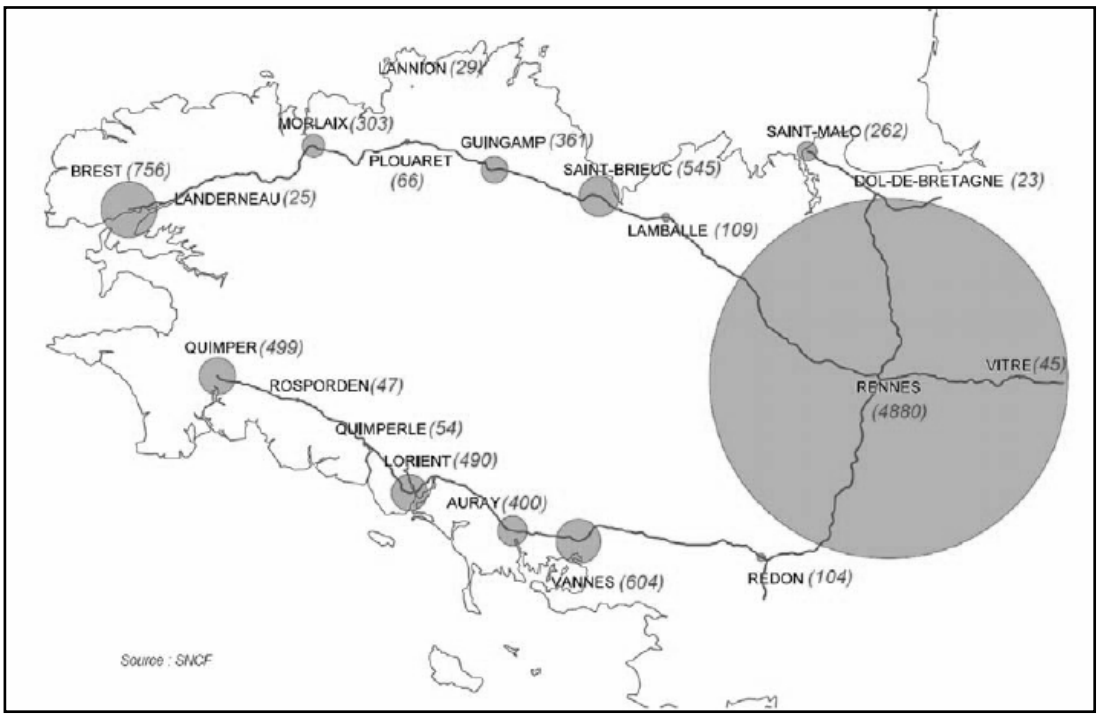
Source : Direction Régionale de la SNCF *en milliers de voyageurs*

Source : ORTB, 2010.

[166] Philippe MENERAULT, (dir), « Multimodalités urbaines et nouvelles intermodales », rapport INRETS, juin 2008, 126p.

Les villes bretonnes qui vont directement bénéficier de la mise en service de la LGV BPL car desservies par ces nouveaux TGV, se posent la question de la multimodalité dans leur propre système de transport urbain et tout particulièrement à l'endroit du principal nœud de ce nouveau réseau : la gare TGV. Les réflexions portent donc sur la transformation des gares en pôles d'échanges intermodaux où les voyageurs doivent perdre un minimum de temps pour passer d'un mode de transport à un autre.

Figure 68. Trafic TGV dans les gares bretonnes en 2007 (en milliers)



Source : SNCF, 2008.

4.2.2. L'intensité nodale des pôles d'échanges intermodaux

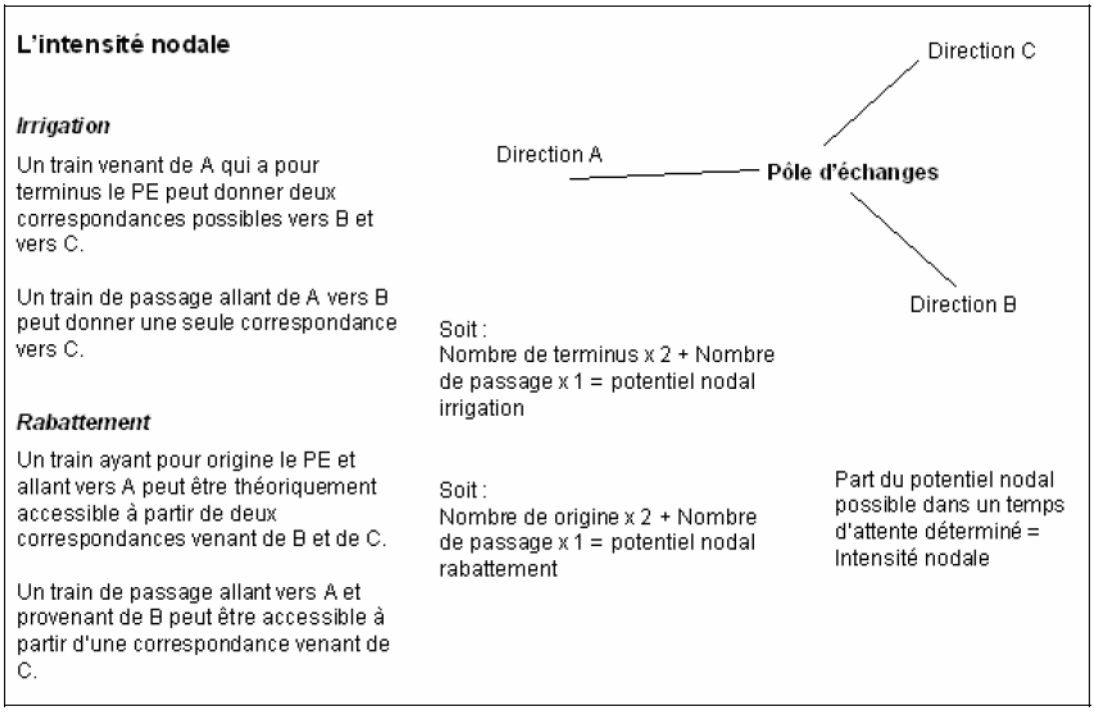
Situés aux intersections des réseaux, les pôles d'échanges sont des nœuds dans lesquels la connexion entre les différents modes de transport doit être optimisée. Pour rendre compte de la plus ou moins bonne mise en relation des modes de transport et des échelles spatiales (urbaine, départementale, régionale, nationale, etc.), des chercheurs calculent l'**intensité nodale[167] des gares**.

Ainsi, « le potentiel nodal » est le nombre théorique maximal de correspondances qu'il est possible de réaliser en une journée et « l'intensité nodale » est la part réalisable du potentiel nodal en attribuant un temps d'attente pour la correspondance[168]. Ces calculs permettent de déterminer si une

[167] Voir notamment les travaux de Francis BEAUCIRE sur « le potentiel nodal », 2004.
[168] Ces temps dépendent des lignes considérées et sont calculables à partir des fiches horaires.

gare a un bon potentiel de correspondance, mais aussi si les temps de correspondances permettent réellement de relier facilement les villes entre elles. Ces calculs aident à identifier les dysfonctionnements et à **qualifier l'accessibilité des pôles d'échanges et leur degré de connexion aux territoires** régionaux, nationaux, etc. Ces analyses sont donc intéressantes pour orienter l'évolution de l'offre de transport en termes de dessertes et de fréquences. Mais les chercheurs[169] regrettent qu'une forte fréquence ne rende pas nécessairement compte d'une politique intermodale cohérente.

Figure 69. Calcul de l'intensité nodale d'un pôle d'échanges



Source : Observatoire des gares TGV Rhin-Rhône, 2009.

[169] Chercheurs de l'UMR ThéMA, *Bilan mi-parcours « Observatoire des gares TGV Rhin-Rhône »*, octobre 2009, p47.

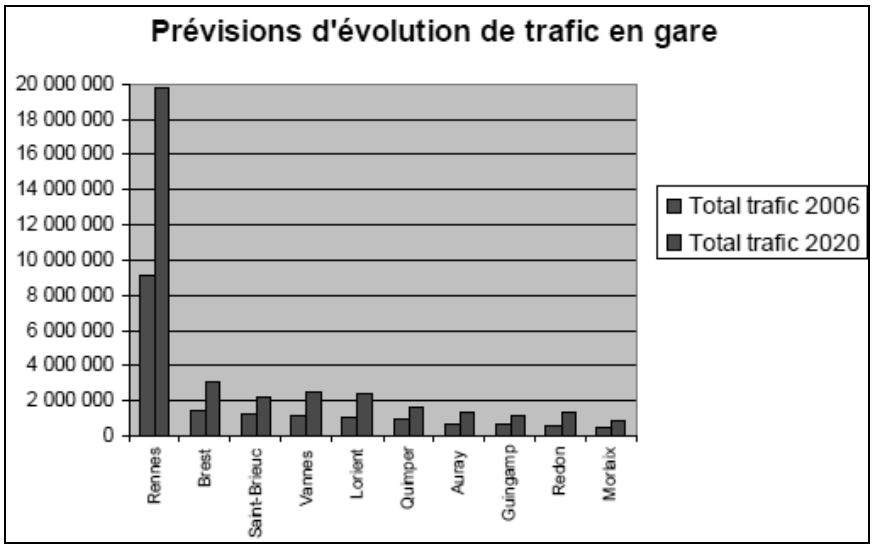
4.3. Quelques projets de pôles d'échanges multimodaux

Rappelons que 10 villes ont été désignées pour être accompagnées dans la transformation de leur gare en pôles d'échanges multimodaux (PEM) : Rennes, Saint Brieuc, Guingamp, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Auray, Redon et Vannes.

Cette appellation de PEM n'est cependant pas réservée aux 10 pôles accompagnés, d'autres villes réfléchissent également à des aménagements de leur gare en lien avec le projet Bretagne à Grande Vitesse, comme Lamballe, par exemple.

Le but recherché par la transformation des gares en PEM est la diffusion de l'effet grande vitesse ferroviaire (TGV) à l'ensemble des territoires de la Bretagne via le TER et les systèmes de transports collectifs notamment.

Figure 70. Une augmentation des trafics de passagers dans les 10 PEM



Source : Conseil régional de Bretagne, mars 2010.

Il semble que les initiatives d'aménagement de PEM soient corrélées aux attentes provoquées par le projet BGV. Selon les collectivités ayant répondu à l'enquête de la Commission, parmi les 74 % qui attendent des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse, 52 % ont un projet de développement de leur PEM, 30 % ne sont pas au courant d'une telle démarche au sein de leur collectivité. Même parmi les 20 % qui n'attendent pas d'effet, 20 % ont également un projet d'aménagement de leur PEM (47 % n'en ont pas connaissance).

Notons que les 32 collectivités qui ont un projet d'amélioration de leur pôle d'échanges ont toutes une desserte ferroviaire, alors que 58 % de l'ensemble des collectivités répondantes disposent d'une desserte ferroviaire. La répartition géographique des projets d'amélioration de pôles d'échanges montre une prédominance en Ille-et-Vilaine.

Tableau 10. Répartition départementale des collectivités ayant ou non un projet d'aménagement de leur pôle d'échanges

Département	Côtes d'Armor	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Total
Aménagement prévu	5	9	12	8	**34**
Pas d'aménagement	4	2	3	6	**15**
Ne sait pas	11	6	7	4	**28**
Total réponses	**20**	**17**	**22**	**18**	**77**

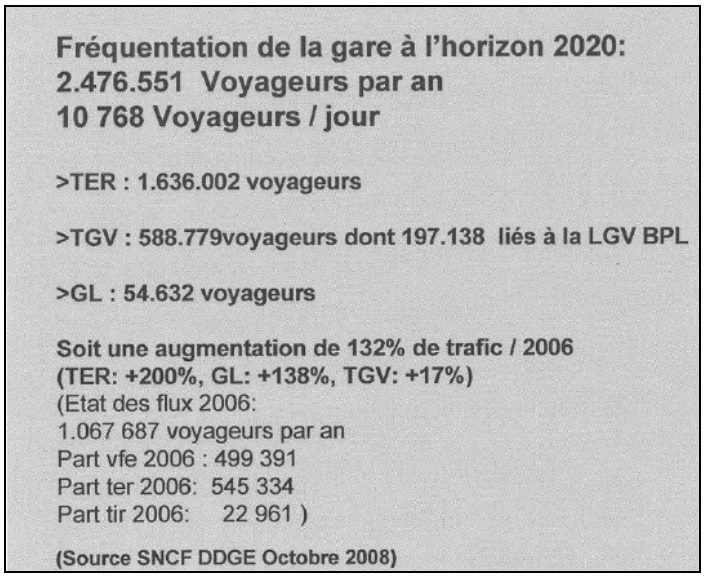
Source : CESER, septembre 2010.

4.3.1. Lorient : le PEM génère une nouvelle organisation des transports urbains[170]

Cap L'Orient attend du projet BGV une nette amélioration des temps de parcours : « *Grâce au projet Bretagne à Grande Vitesse, Lorient sera à 2h50 de Paris (temps de trajet similaire pour Avignon, Limoges, St Etienne ou Mulhouse), ce qui correspond à un gain de 56 minutes* ».

L'augmentation du trafic TGV prévue pour la gare de Lorient est de 100 000 passagers, soit + 20 % jusqu'en 2020 pour un total de 590 000 passagers annuels. Le projet de PEM doit d'abord répondre à l'augmentation des trafics.

Figure 71. Evolution des trafics en gare de Lorient à l'horizon 2020

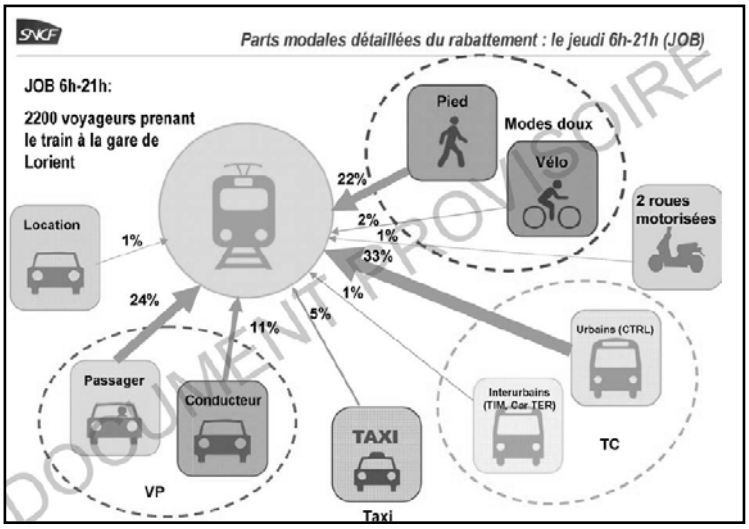


Source : Cap L'Orient, 2010.

[170] Audition de Monsieur Jean-François RAULT, Directeur général de l'Aménagement, de l'environnement et des transports de Cap L'Orient, le 14 septembre 2010.

Les enjeux transports du PEM de Lorient sont d'accompagner le développement du trafic TER et TGV Bretagne-Pays de la Loire, par la création de nouveaux espaces du transport ; de favoriser l'accessibilité routière au sud des voies ferrées (supposant l'effacement d'un passage à niveaux onéreux) ; d'optimiser l'intermodalité pour les piétons, entre les trains, les bus, les cars, les voitures, les taxis et les vélos. Le réseau de bus de Lorient compte 60 000 voyageurs par jour et revient à un investissement de la collectivité de 17 millions d'euros par an.

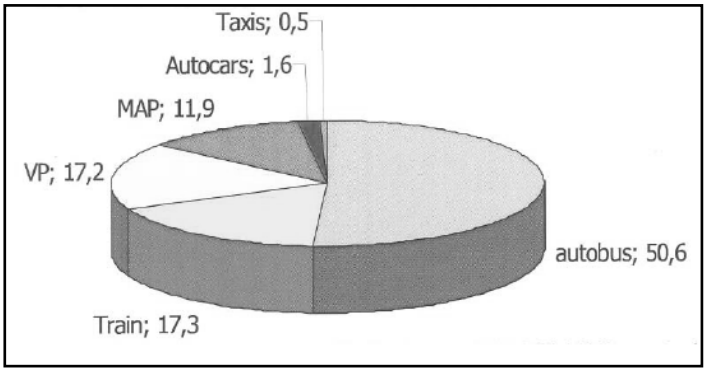
Figure 72. Les modes de transports utilisés pour accéder à la gare de Lorient



Source : Cap L'Orient, 2010.

Les choix en matière d'infrastructures sont envisagés dans une logique prospective, pour les décennies à venir. Il faut que chaque infrastructure (voie ferrée, autoroute, aéroport, port) soit calibrée pour l'avenir. Dans le projet, la logistique doit être prise en compte et l'interface portuaire aussi (exemple avec les sabliers) ; le fret ferroviaire ne sera donc pas négligé.

Figure 73. Répartition des modes de transport dans l'agglomération lorientaise



Note de lecture :
MAP : marche à pieds
VP : voiture personnelle

Source : Cap L'Orient, 2010.

Les autres enjeux en matière de transports en lien avec l'environnement sont de favoriser l'insertion du futur transport en commun en site propre (TCSP) et la reconfiguration de la gare routière inter-urbaine. Les flux actuels sur le cours de Chazelles illustrent aujourd'hui l'augmentation de la fréquentation collective (1 000 bus par jour) alors qu'auparavant, les voitures individuelles composaient la plus grande partie des flux.

En plus des transports en commun, le projet cherche à développer l'écomobilité à travers le co-voiturage, la mise à disposition de véhicules propres, de vélo station.

D'autres aménagements de détail sont prévus comme l'intégration du parking public l'Orientis dans le dispositif du pôle d'échanges et dans la gare.

Les travaux d'aménagement du PEM sont chiffrés à 50 millions d'euros, la programmation du projet s'est terminée à l'automne 2010.

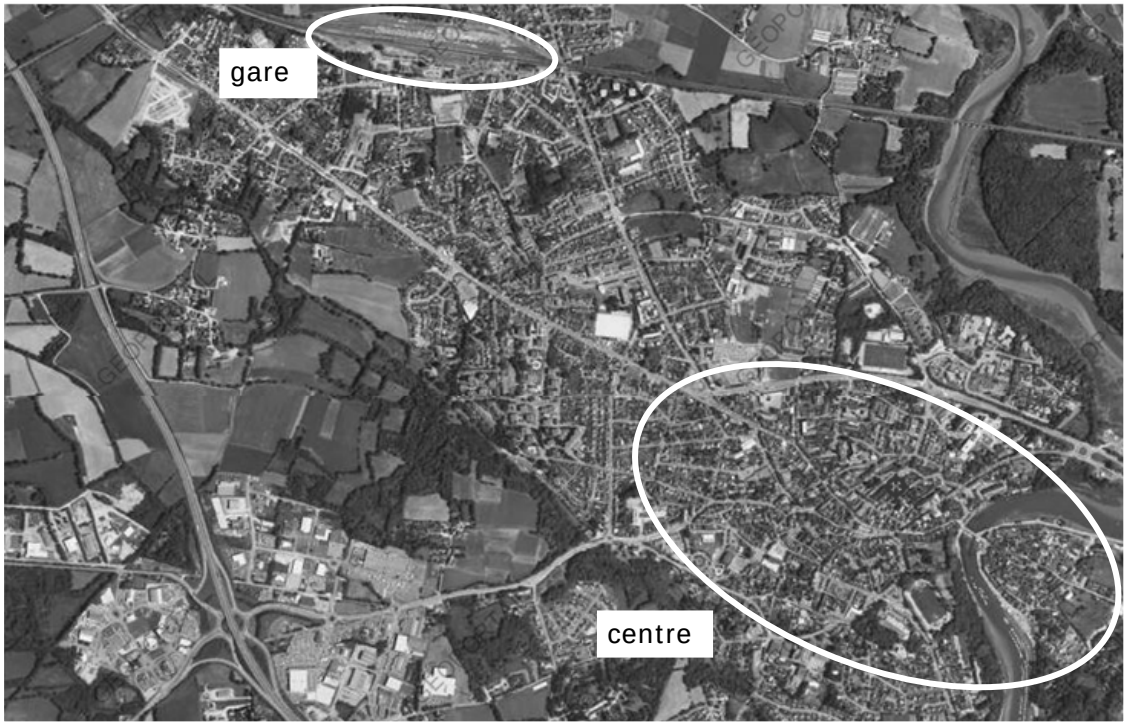
4.3.2. Auray : un PEM à l'écart du centre-ville qui bénéficie à l'ensemble du pays[171]

Aujourd'hui, le temps de parcours entre Auray et Paris est au mieux de 3h26. Au terme du projet Bretagne à Grande Vitesse, il pourrait être de 2h30. En semaine, 17 TGV et 16 TER sur des trajets Rennes-Quimper desservent Auray ; en week-end, ce sont encore 17 TGV et 12 TER.
Les moyennes journalières sont de 1 800 voyageurs par jour en basse saison et de 2 700 voyageurs par jour en haute saison, ce qui montre la forte saisonnalité du trafic (essentiellement sur le trafic TGV). 720 000 voyageurs environ ont fréquenté la gare d'Auray en 2009.
Le Tire-Bouchon représente à lui seul 140 000 voyageurs sur 2 mois (+ 5 % par rapport à 2008).
Les prévisions d'augmentation de la fréquentation de la gare d'Auray sont un doublement en 2020 (soit 1,4 million de voyageurs par an).

La gare a une position géographique centrale dans le pays d'Auray, mais relativement éloignée du centre-ville d'Auray, située sur deux communes : Auray et Brec'h. Cela engendre des problèmes de liaisons urbaines :
- entre Auray et Brec'h, il existe un effet de coupure important : le seul point de passage étant le passage à niveau, cela entraîne également des problèmes de circulation ;
- entre la gare et le centre d'Auray, les liaisons piétonnières sont difficiles.

[171] Auditions de Mesdames Françoise EVANNO, présidente du syndicat mixte du pays d'Auray, Kristell JAMME, directrice et Morgan HAMON, chargée de mission et de Monsieur Guy ROUSSEL, vice-président du pays d'Auray et adjoint au maire d'Auray, le 15 juin 2010 à Vannes.

Figure 74. Localisation de la gare d'Auray



Source : Syndicat mixte du Pays d'Auray

La gare manque aussi d'organisation et de lisibilité, surtout pour tout ce qui concerne le stationnement voiture que ce soit de longue durée ou le dépose minute, mais aussi l'organisation des transports collectifs…
La gare (bâtiments et quais) n'est pas non plus aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
Les partenaires de l'étude PEM sont l'Etat, la Région, la SNCF, RFF, le Conseil général du Morbihan, et au niveau local, le Syndicat mixte du pays d'Auray et la ville d'Auray.

La décision pour la Ville de Brec'h et pour Auray Communauté est en cours de délibération. Le Syndicat mixte du pays d'Auray est le coordonnateur de cette étude qui démarre par la mise en place d'une convention de groupement de commande entre tous les partenaires.
Le programme du projet est le suivant :
- automne 2010 : lancement de l'appel d'offres, puis la sélection du bureau d'études ;
- hiver 2010 : démarrage de l'étude ;
- été 2011 : réalisation d'enquêtes de flux afin de connaître au mieux les habitudes de déplacements des usagers et la fréquentation estivale de la gare.

Le cahier des charges de l'étude fait état de trois axes pour le projet de PEM :
- redimensionner la gare pour faire face à l'augmentation prévue de la fréquentation due au projet Bretagne à Grande Vitesse (Auray à 2h30 de Paris en 2014 et 1,4 million de voyageurs en 2020) ;

- améliorer les fonctions d'échanges entre les modes de transports (notamment collectifs) ;
- créer un projet urbain autour de la gare et positionner cet équipement comme point central des déplacements sur le Pays.

Le projet urbain du quartier de la gare mobilise d'ores et déjà :
- la commune d'Auray pour le redimensionnement d'une rue d'accès à la gare (rue de la Paix : 4 000 véhicules/jour) et son classement en zone 30 ;
- les communes de Brec'h et d'Auray qui, autour de la gare, ont classé les terrains en zone Uif[172] et qui sur ce même quartier ont engagé une réflexion pour la création d'une ZAC intercommunale (Auray-Brec'h) ;
- Auray Communauté qui va acquérir 15 hectares de terrains jouxtant la gare (sur la commune de Brec'h), ces terrains seront réservés pour le projet PEM (stationnement, cheminement piéton, etc.).

A la fin du SCoT en 2012, la réflexion sur l'aménagement du PEM d'Auray devra être terminée : ces outils doivent avancer en même temps avec comme maître d'ouvrage Auray Communauté.
La zone d'aménagement autour du PEM doit permettre la diversification des activités ; le PEM peut être le point de départ d'un rééquilibrage économique du Pays.
D'ores et déjà, le foncier devient rare, d'où l'importance de la maîtrise foncière, et en particulier autour de la gare. Par contre, si dans le SCoT est affirmée l'importance de maintenir et de développer les activités primaires (agriculture, conchyliculture), il n'y a pas forcément aujourd'hui de concurrence pour le foncier, en tout cas, agricole (sauf dans la bande littorale).
Le Pays réfléchit à la création d'un pôle d'excellence rural.

Pour le pays d'Auray, l'arrivée du TGV à elle seule n'entraîne pas de bénéfices pour le développement du territoire ; des politiques d'anticipation et un accompagnement des acteurs sont nécessaires pour permettre un développement équilibré et cohérent du territoire pour qu'il bénéficie des effets positifs du projet Bretagne à Grande Vitesse.

[172] Ce zonage indiqué dans le PLU correspond à une emprise foncière réservée aux activités ferroviaires.

4.3.3. Lamballe : un pôle d'échange multimodal relevant d'une démarche volontaire [173]

La gare de Lamballe ne bénéficie pas d'un accompagnement spécifique par la Région dans le cadre de l'aménagement des 10 PEM. Lamballe Communauté est néanmoins dans une dynamique de réflexion sur les échanges intermodaux au sein de sa gare.

L'aménagement de l'espace de la gare de Lamballe s'inscrit dans un contexte d'augmentation des flux de passagers et de marchandises dont la synergie n'est aujourd'hui pas jugée optimale. Les prévisions font état d'un triplement des échanges (TER et TGV) d'ici 2020 entre Lamballe et Rennes, le nombre d'arrêts de TGV à Lamballe ne devrait donc pas diminuer. La question du fret est relativement importante pour cette gare ; l'attractivité de Lamballe se fera aussi par l'accès au fret ferroviaire. Or, Lamballe connaît une problématique de retournement : les trains vont jusqu'à Saint-Brieuc pour effectuer cette manœuvre, il faut trouver des solutions différentes et plus rationnelles.

Globalement Lamballe Communauté souhaite développer cette synergie entre le transport voyageurs et le transport fret et globalement raccourcir les distances-temps.

En avril 2009, la Ville de Lamballe et Lamballe Communauté décident d'engager **une réflexion sur le site de la gare en accompagnement du SRMDT** et du plan ferroviaire breton mais aussi en lien avec l'arrivée de la LGV jusqu'à Rennes.

Dès septembre 2009, une première rencontre avait rassemblé les principaux partenaires potentiels (Conseil régional de Bretagne, SNCF, RFF et le Conseil général des Côtes d'Armor) qui s'étaient entendus sur la réalisation d'un projet en commun, qui serait piloté par Lamballe Communauté. En décembre 2009, sont désignés les représentants politiques et techniques de chaque partenaire. En février 2010, se réunit le premier comité technique rassemblant Lamballe Communauté, ville de Lamballe, Région, RFF et SNCF) pour définir du cahier des charges de l'étude de programmation. Cette étude devait porter sur l'ensemble du périmètre de la gare, y compris les infrastructures ferroviaires, le bâtiment voyageurs, les quais, le souterrain…

L'étude[174] a démarré au mois de juin 2010, après deux à trois mois d'échanges entre les partenaires pour l'élaboration du cahier des charges. La première phase (6 mois) était consacrée à un diagnostic et à des définitions d'objectifs d'amélioration : la seconde (5 mois) à des esquisses de scénarios d'aménagement et la troisième (1 mois) à l'approfondissement du scénario

[173] Auditions de Monsieur Jean-François ROUXEL, vice-président de Lamballe Communauté et Monsieur Jérôme DENIS, directeur général des services techniques de Lamballe Communauté, le 6 juillet 2010.

[174] Cette étude est financée à 100 % par Lamballe Communauté, avec un co-financement possible du Pays, sans financement direct Région, SNCF ou RFF. Le coût moyen d'une étude pour une ville comme Lamballe est de 80 000 € HT.

retenu. Adossé à un comité de pilotage qui décide du rythme des rencontres, le comité technique assure le pilotage de l'étude, prépare le travail en amont, et présente aux élus les solutions possibles et les points complexes qui nécessitent une décision.

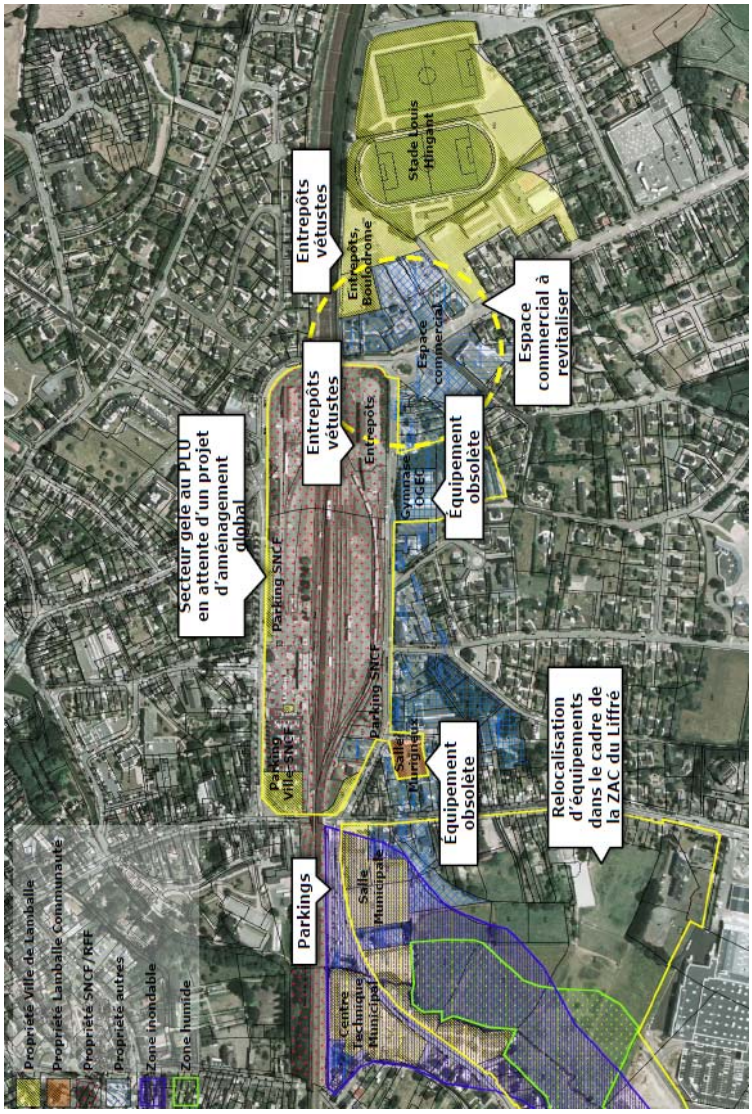
Le pôle d'échanges en limite de la gare de Lamballe a commencé en juin 2010.
Aujourd'hui, la partie sud de la gare est isolée car il n'y a pas de moyens pour traverser les voies. L'amorce de souterrain qui dessert les voies ne se prolonge pas vers le sud du site où se trouvent toutes les opportunités foncières de Lamballe.
Le site est sujet à la problématique du stationnement du fait du triplement estimé de la fréquentation. Il y aura donc des aménagements urbains à programmer.
Il faudra globalement développer l'intermodalité entre train, Tibus (transports en commun du département des Côtes d'Armor) et autres transports en commun ainsi que des transports à la demande.

Le total de l'opération est estimé (y compris le souterrain) à 10 millions d'euros.
Une partie du foncier doit muter pour la réalisation d'objectifs en lien avec l'amélioration du fonctionnement de la gare (avec un prix de vente qui varie en fonction du devenir des terrains ou une mise à disposition gratuite pour du stationnement…).

En complément de la réflexion PEM sont élaborés un projet de rocade pour faciliter l'accessibilité de Lamballe à l'est, et un projet de renouvellement urbain pour faciliter l'accès entre le centre-ville et la gare (projet de ZAC habitat et équipements publics). De plus, le secteur commercial à l'Est de la gare doit être revitalisé.

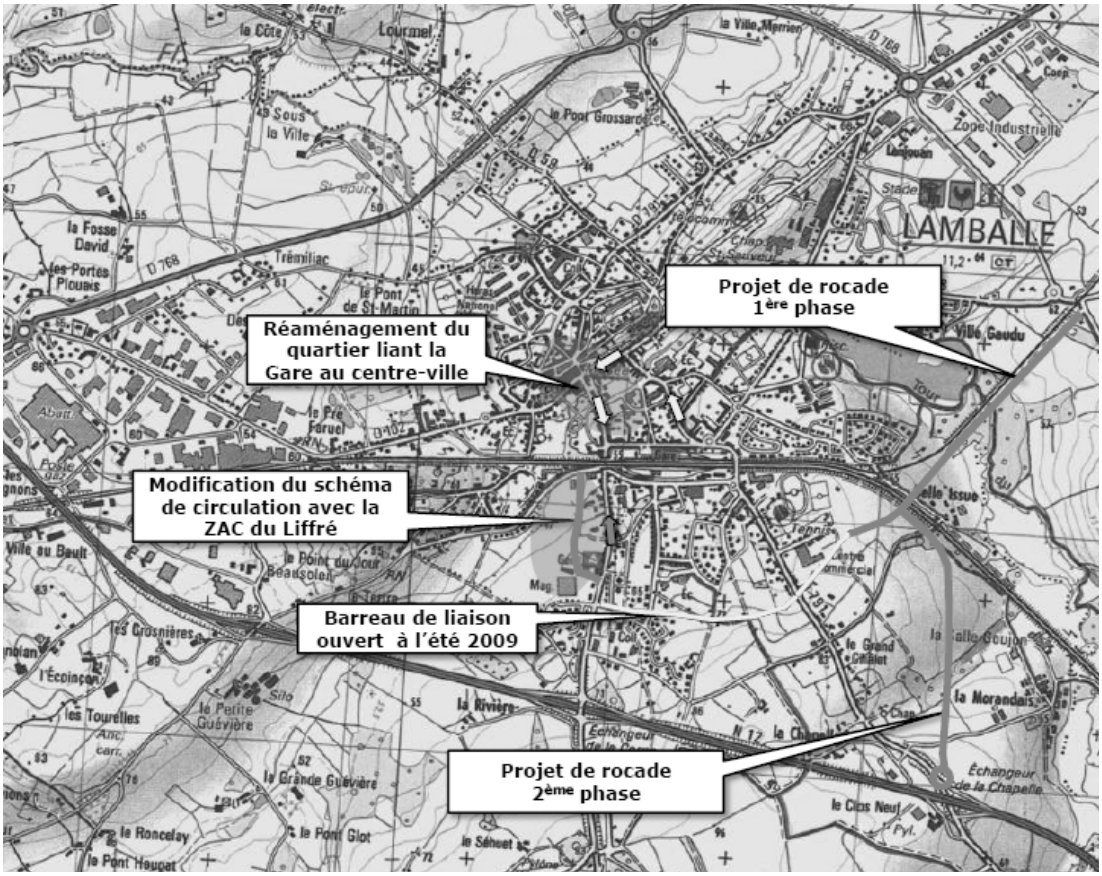
Au terme de l'étude, Lamballe Communauté s'est engagée dans une démarche d'élaboration d'un Schéma Directeur à long terme sur l'ensemble du site, distinguant plusieurs périmètres et plusieurs maîtres d'ouvrage.

Figure 75. Opportunités foncières du site de la gare



Source : Lamballe Communauté, juillet 2010.

Figure 76. Projets en cours affectant la desserte de la gare



Source : Lamballe Communauté, juillet 2010.

4.3.4. Saint-Brieuc : un PEM qui a engendré la révision complète du réseau de transports et des déplacements[175]

Pour Saint Brieuc, deux grands projets d'urbanisme ont un lien direct avec le programme Bretagne à Grande Vitesse :

- l'aménagement du pôle d'échanges multimodal *stricto sensus* ;
- le projet d'une ZAC sur la zone de la gare (études jusqu'en 2013 et premières réalisations en 2014).

[175] Auditions de Monsieur Gilbert GASPAILLARD (Vice-président du Pays et de l'Agglomération de Saint-Brieuc en charge de l'économie), Madame Béatrice HEROULT (Directrice du développement économique de Saint-Brieuc Agglomération) et Monsieur Jean-Charles ORVEILLON (Directeur du Pays de Saint-Brieuc), le 6 juillet 2010 à Saint-Brieuc.

Deux autres projets importants pour la ville y sont liés :
- le projet urbain de l'ancienne caserne Charner (voir chapitre 4) ;
- le projet d'éco-quartier à l'Ouest du centre ville.

Dans l'élaboration du Plan local d'urbanisme de Saint-Brieuc, le projet gare est un enjeu fort. L'aménagement du PEM doit permettre d'organiser les différentes dessertes de la ville par les transports en commun. Le projet est bâti autour de la définition du projet TEO pour « Transport Est Ouest » (voir infra) répondant aux critères d'un transport en commun en site propre (TCSP) qui va relier le quartier central à l'Ouest et l'université à l'Est de la ville. En complément, des travaux d'aménagement routiers sont prévus pour équilibrer les circulations pénétrantes et sortantes de la ville.
La gare sera alors accessible en voiture par le Sud, et en transports en commun par le Nord, depuis le centre-ville.

Les premières réflexions ont été formalisées lors d'une étude initiée en janvier 2008[176] avec les différents partenaires du PEM pour définir le projet. Le Comité technique de finalisation du projet a souhaité en mai 2010 ajouter un scénario devant permettre de conserver la passerelle Harel de la Noé, ouvrage piétonnier qui relie le sud et le nord de la gare en passant au-dessus des voies depuis plus de cent ans. L'étude terminée, le projet de PEM a été validé en octobre 2010.

Figure 77. Calendrier des travaux

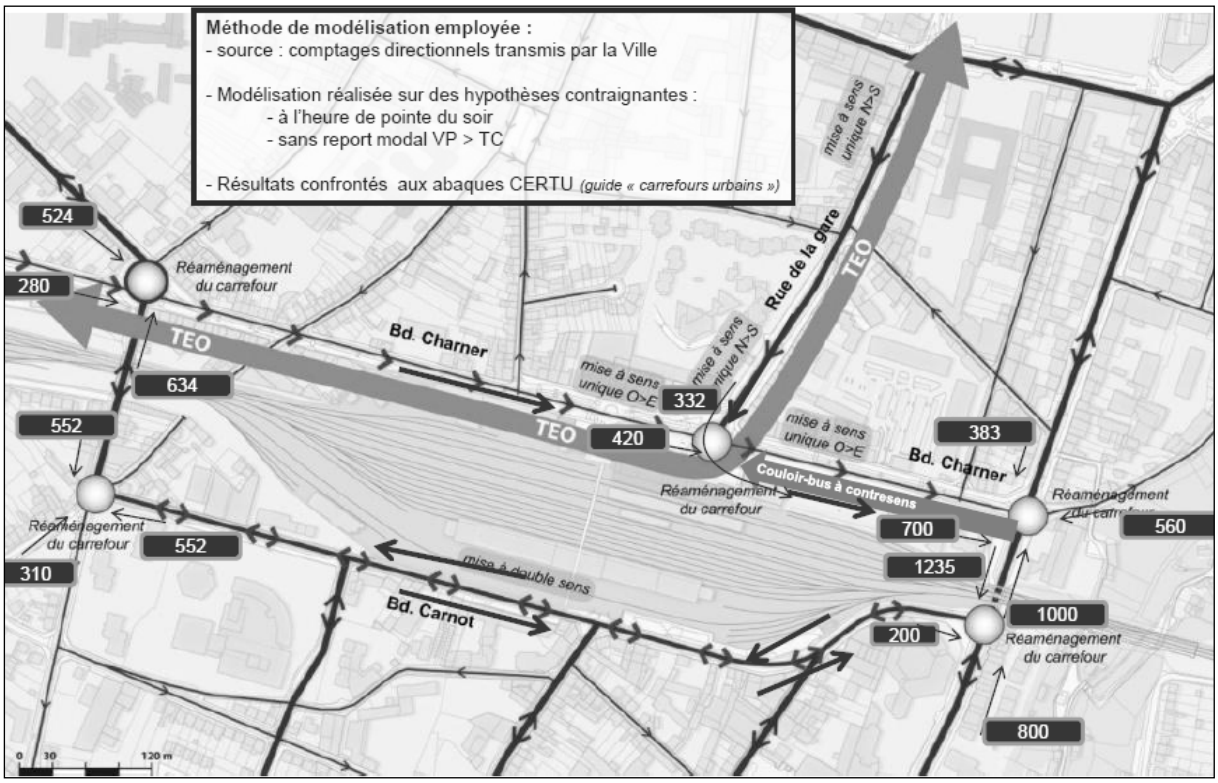
- Validation projet PEM : octobre 2010
- Domaine ferroviaire :
  - Oct. 2010 – avril 2011 : études MOE reconstitution bâti
  - Mai-sept. 2011 : démolitions / reconstructions **>> étape nécessaire avant d'engager les travaux du parking provisoire**
- Marchés parkings / voirie :
  - Consultation + études : avril – sept. 2011
  - Travaux parkings provisoires : oct-déc. 2011
- Concours espaces publics + passerelle
  - Consultation et études : oct. 2010 – jan. 2012
  - Passerelle provisoire : déc. 2011 – janv. 2012 >> avant nouvelle passerelle
  - Nouvelle passerelle : févr. 2012 – juill. 2012
  - Parvis sud : août 2012 – nov. 2012
  - Parvis nord + TEO : nov. 2012 – avril 2013 **>> Livraison TEO / nouveau réseau bus**
- ZAC quartier de la gare :
  - Études : oct. 2010 – sept 2013
  - Premières réalisations : 2014 – dont parking en ouvrage

Source : Mairie de Saint-Brieuc, 2010.

[176] Par le cabinet d'études CODRA.

Le projet de PEM oblige à la révision du plan de circulation de l'ensemble des modes de transport pour les quartiers nord et sud de la gare. Une modélisation est réalisée à partir du comptage des véhicules.

Figure 78. Plan de circulation à l'approche de la gare



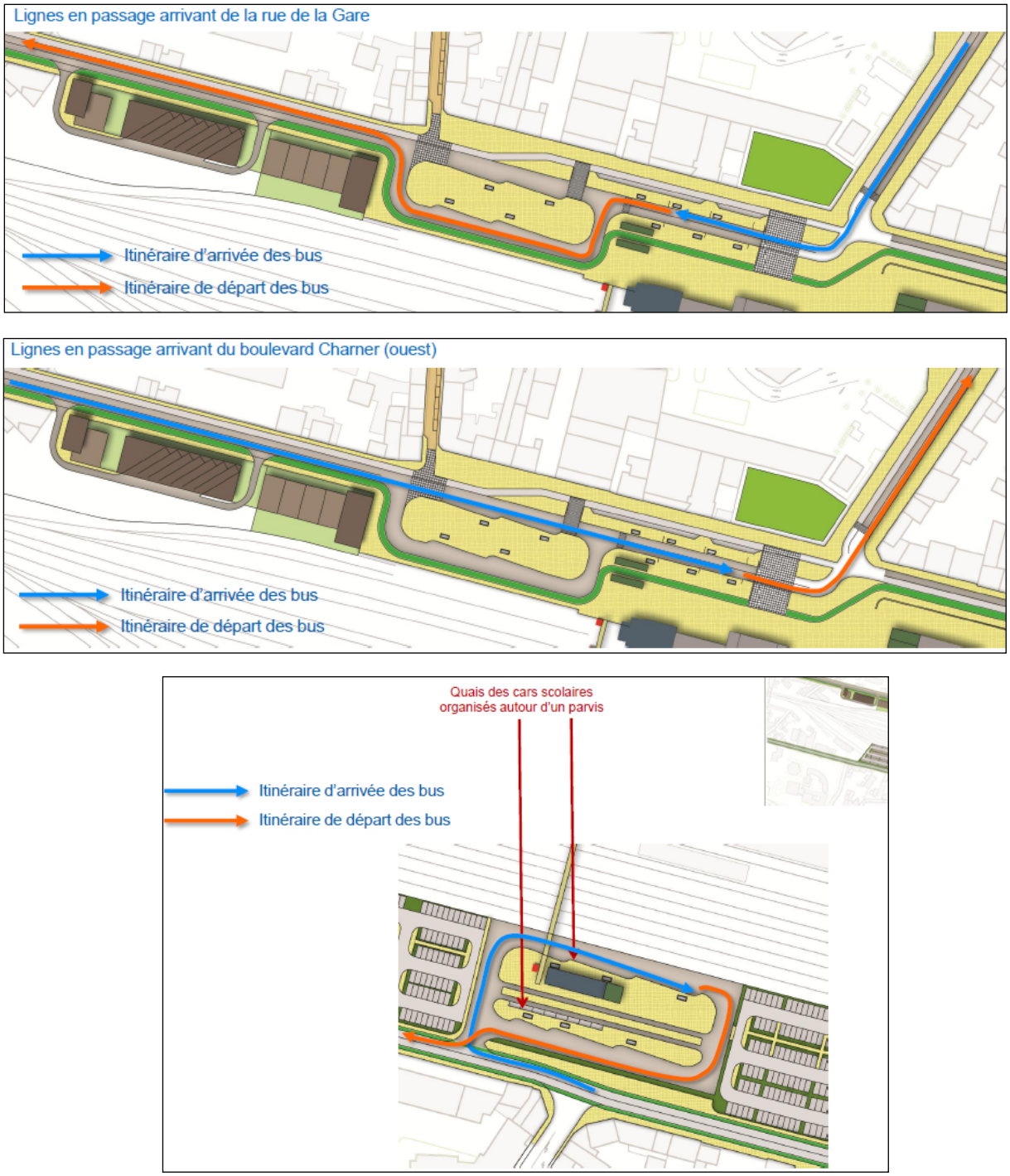
Source : Mairie de Saint-Brieuc, CODRA, TTK, 2010.

Les itinéraires des différents modes de transport sont finement étudiés, en particulier les croisements et interconnexions, sources de dangers pour les usagers ou de difficultés de circulation causées essentiellement par les encombrements routiers.

L'accès à la gare par voiture est repensé en lui conservant une place importante. En attendant le développement des transports en commun, pour réduire les émissions de GES, mieux vaut que quelques kilomètres soient réalisés en voiture et que le reste du trajet soit effectué en train, plutôt que le trajet ne soit intégralement réalisé en voiture. Des parcs de stationnement seront prévus en deux phases ; d'une part pour l'arrivée du TGV, d'autre part à l'horizon de la réalisation de la ZAC alors sous forme d'ouvrage (parking souterrain ou silo de stationnement).

Le projet doit aussi prévoir l'organisation d'une offre de stationnement correctement calibrée et située, que ce soit pour les voyageurs longue durée, pour les accompagnants ou encore pour les taxis et les véhicules de location et bien sûr pour les personnels travaillant dans la gare.

Figure 79. Plans d'itinéraires d'accès au Nord et au Sud de la gare

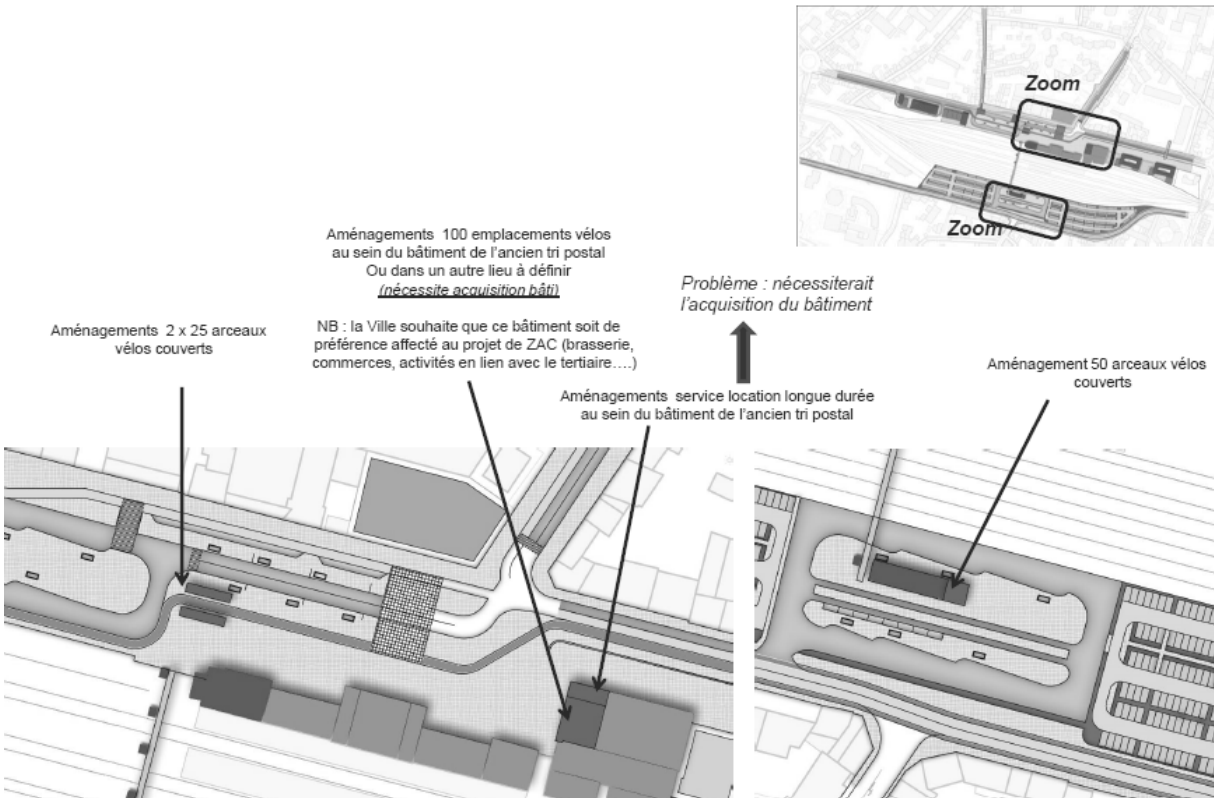


Source : Mairie de Saint-Brieuc, CODRA, TTK, 2010.

On distingue les voyageurs qui prennent le TGV donc s'absentent potentiellement plusieurs jours, des voyageurs journaliers (migrations alternantes) dont les véhicules personnels resteront en stationnement du matin au soir. Les accompagnants disposent d'une dépose minute ou « reprise voyageurs » pour des arrêts d'une demi-heure maximum.

Le projet s'attache aussi à définir les itinéraires et aménagements pour les vélos comme les pistes cyclables et le positionnement d'arceaux de stationnement. Pour les piétons, il s'agit de la restructuration de la passerelle Harel de la Noé qui doit permettre l'accès aux différents quais.

Figure 80. Offre de stationnement pour vélos



Source : Mairie de Saint-Brieuc, CODRA, TTK, 2010.

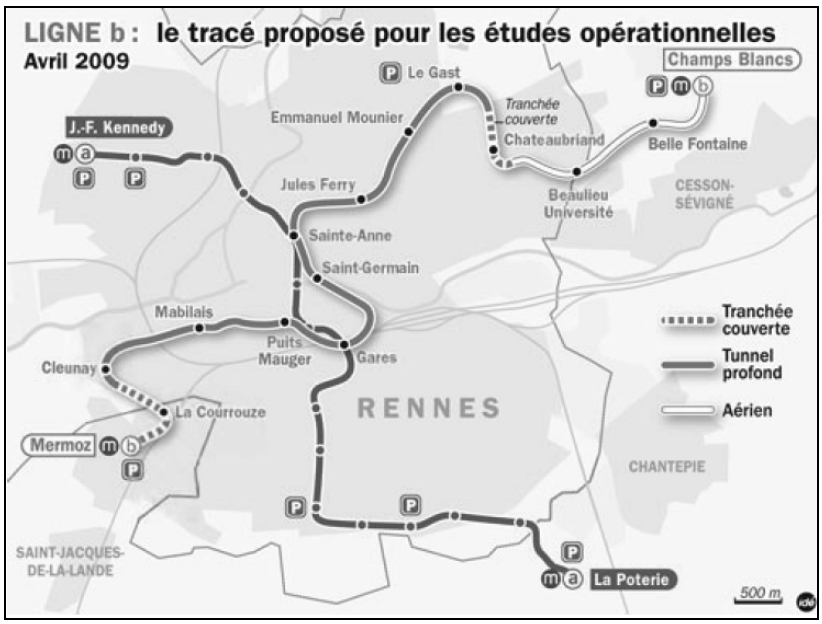
Le projet prévoit les équipements nécessaires à la qualité de service attendue au sein du PEM : localisation et type d'information sur l'ensemble des modes de transports disponibles et la vente de billets pour ces différents modes de transport.

En mai 2010, le projet était évalué à 19,6 millions d'euros.

4.3.5. Rennes : un PEM nécessairement plus intermodal[177]

Les 54 TGV et les 180 TER génèrent aujourd'hui un trafic quotidien moyen de 18 000 voyageurs, ce qui implique que plus de 60 000 personnes accèdent chaque jour au site de la gare. En 2020, suite notamment au prolongement de la LGV jusqu'à Rennes (2017) et à l'arrivée de la ligne B du métro (2018), le flux est estimé à 128 000 personnes. Globalement, les échanges entre les modes de transports en commun (TGV, TER, métro, bus et autocar) devraient doubler d'ici 2020.

Figure 81. La seconde ligne de métro de Rennes

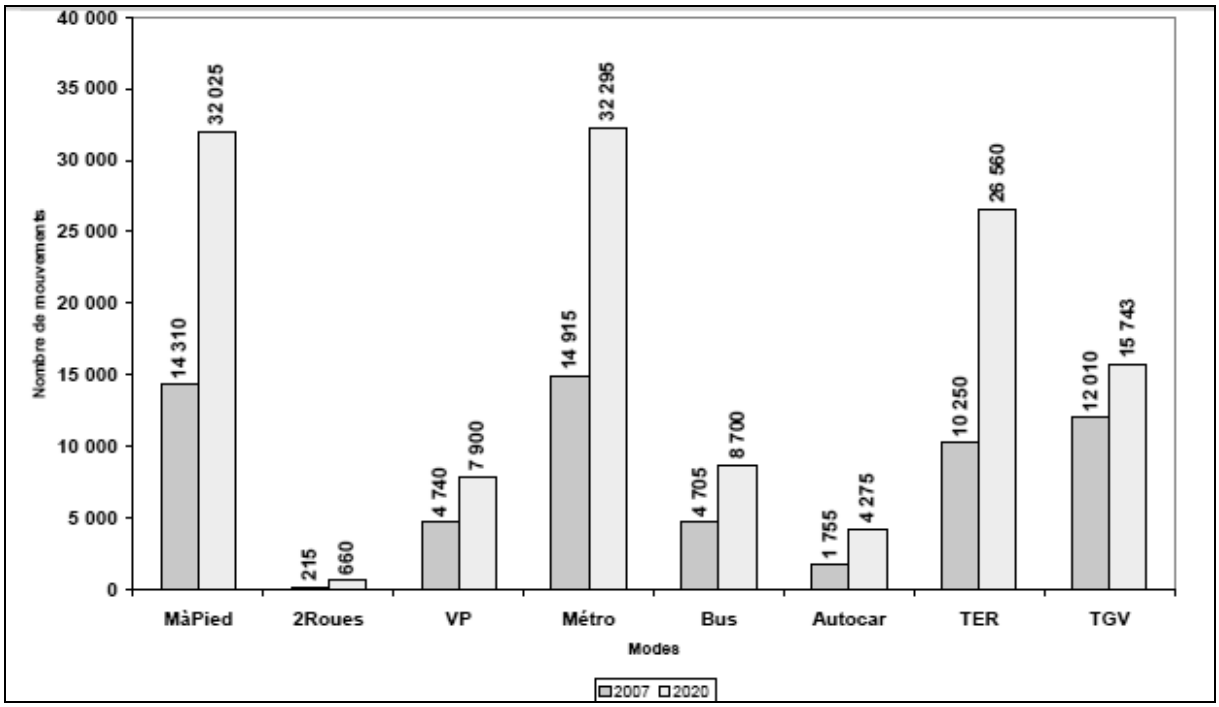


Source : STAR, 2010.

C'est pour répondre à ces augmentations de trafic que l'objectif du projet est de restructurer et d'optimiser le pôle d'échanges multimodal à l'horizon 2025. En 2017, Rennes deviendra l'une des capitales régionales les plus efficacement reliées à Paris (en temps et en fréquence).

[177] Auditions de Monsieur Christian LE PETIT, Directeur général de l'aménagement urbain de Rennes et Rennes Métropole, et Monsieur Antoine MONNERIE, chargé de mission ZAC EuroRennes, Rennes Métropole, le 27 avril 2010.

Figure 82. Répartition modale des flux sur le PEM en 2007 et à l'horizon 2020 (données journalières)



Source : Rennes Métropole, 2010.

Figure 83. Exemple de temps de parcours en TGV en 2017

Depuis Paris :
Lille à 1h
Rennes à 1h27
Nantes à 1h50
Lyon à 2h08
Bordeaux à 2h35
Strasbourg à 2h20

Depuis Rennes :
CDG à 2h30
Lille à 3h25
Lyon à 3h50
Brest à 1h45
Saint-Brieuc à 40 min
Le Mans à 41 min

Parmi les six objectifs généraux du projet de PEM, les trois premiers concernent les transports[178] :

1. Développer un pôle d'échanges pour renforcer l'offre des différents modes de transports en commun, ferroviaires, interurbains et urbains ;

2. Optimiser les accès à la gare ;

3. Assurer le bon fonctionnement de l'intermodalité au sein du PEM.

[178] Les trois autres objectifs concernent l'urbanisme, ils sont traités dans le chapitre 4 du présent rapport.

Le PEM, projet inclus dans la ZAC EuroRennes se situe à l'intersection de nombreux systèmes de transports (urbain, départemental, régional), il constitue de ce fait un site stratégique d'aménagement pour le Schéma de cohérence territorial.

Les principaux chantiers en lien avec la vocation transport du PEM sont :

- garantir aux différents horizons du projet les réserves capacitaires nécessaires au trafic de TGV et TER en termes de voies à quais et de voies de garage dont une réserve pour des quais Est le long de l'avenue de Solferino (nord) ;

- assurer la possibilité d'un passage en vitesse en gare à 90 km/h voire plus à très long terme (dans l'objectif de désaturer la gare) ;

- créer une voie supplémentaire affectée aux TER à côté de la gare actuelle pour accompagner la croissance importante du réseau TER Bretagne de ces dernières années ;

- assurer le passage de la seconde ligne de métro ;

- restructurer la gare routière (en fonction des réaménagements de lignes de cars) ;

- accueillir un Poste Central de Régulation.

Le Nord de la gare va s'affirmer comme le lieu du transport collectif si l'objectif de conforter les transports en commun au Nord du pôle d'échanges multimodal est atteint. Les autres objectifs sont de :

- réduire la place des véhicules personnels au Nord ;

- faciliter la desserte en véhicules particuliers au Sud en améliorant l'accessibilité au pôle d'échanges multimodal et la lisibilité des accès ;

- permettre un accès optimal aux modes doux du pôle d'échanges multimodal.

Les enjeux et objectifs partagés du projet EuroRennes sont pour la gare ferroviaire :

- d'adapter le bâtiment voyageurs du pôle d'échanges multimodal ;

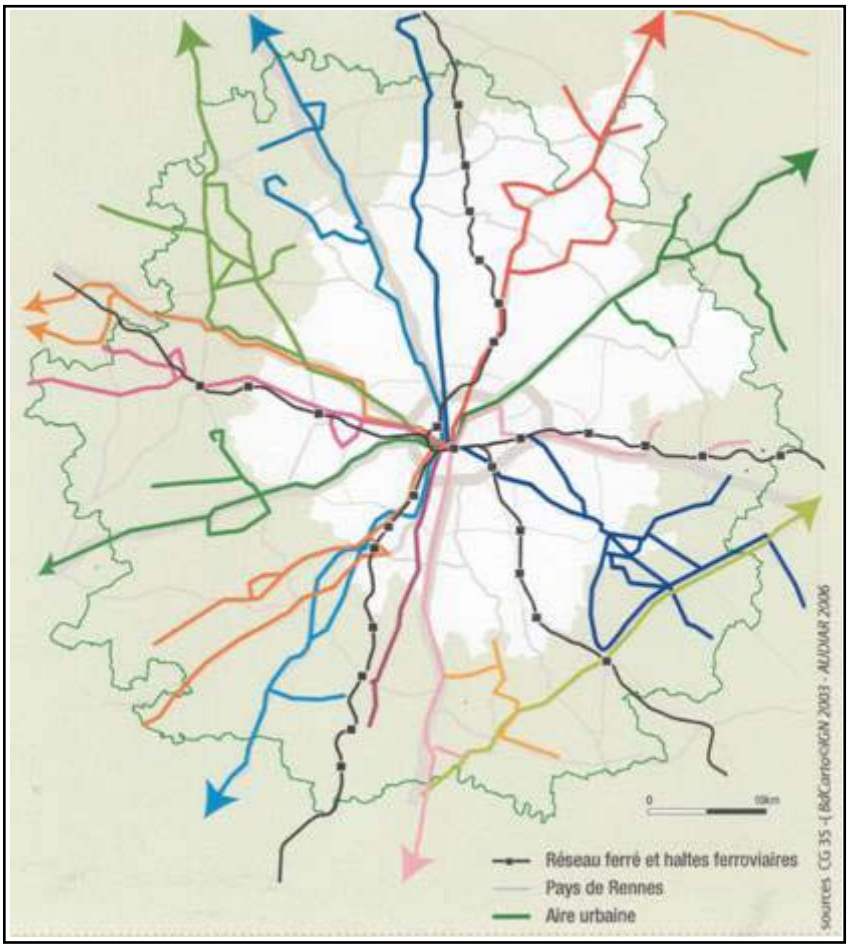
- d'augmenter la capacité du bâtiment voyageurs et d'y intégrer son accessibilité aux personnes à mobilité réduites ;

- d'adapter l'offre de services en gare ;

- d'améliorer les cheminements en gare en réduisant le nombre de niveaux différents et en créant des liaisons verticales supplémentaires entre les différentes dalles et les quais ;

- d'assurer la sécurité des personnes et la sûreté des installations.

Figure 84. Transports en commun dans l'aire urbaine de Rennes



Source : Rennes Métropole, 2010.

Les orientations du projet sont :

- d'assurer l'intermodalité en créant un espace multifonctionnel pour l'ensemble des modes de transport ;

- de prévoir un doublement des accès aux quais ferroviaires pour faire face à l'augmentation des flux d'ici 2020 tout en préservant la capacité ferroviaire (une interrogation porte encore sur la nécessité d'élargir le souterrain d'accès aux quais) ;

- de rendre l'accès au pôle d'échanges multimodal possible pour tous les utilisateurs et donc d'en résoudre les problèmes aujourd'hui constatés d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

L'interface entre le fonctionnement du PEM et celui de la gare en ligne (où se trouvent les trains) est très importante. S'il y a aujourd'hui une possibilité de créer un quai supplémentaire, il faut aussi prévoir des réserves foncières pour de nouveaux quais, d'où l'importance du travail en partenariat car le foncier de la gare et alentour est très contraint.

Les passages de trains de fret seront toujours possibles dans la gare sauf à certaines heures de la journée (heures de pointe du trafic de voyageurs) où la circulation des trains sera déjà tendue.

Pour augmenter son accessibilité, la gare doit être pensée dans sa dimension intermodale. Or, globalement, l'ensemble des aménagements doit avoir pour but de simplifier l'intermodalité. C'est pourquoi l'articulation avec la gare routière, partie intégrante de ce PEM, ne doit pas être négligée. Les objectifs du réaménagement de la gare routière sont alors de :

- disposer d'une gare routière interurbaine moderne et performante en connexion immédiate avec les autres modes de transports en commun ;

- simplifier les circuits zone de dépose/prise en charge et zone de stockage.

Les orientations du projet de nouvelle gare routière sont de :

- renforcer ses aspects fonctionnels en la sécurisant et en lui attribuant une capacité suffisante ;

- restructurer l'aire de stockage des cars ;

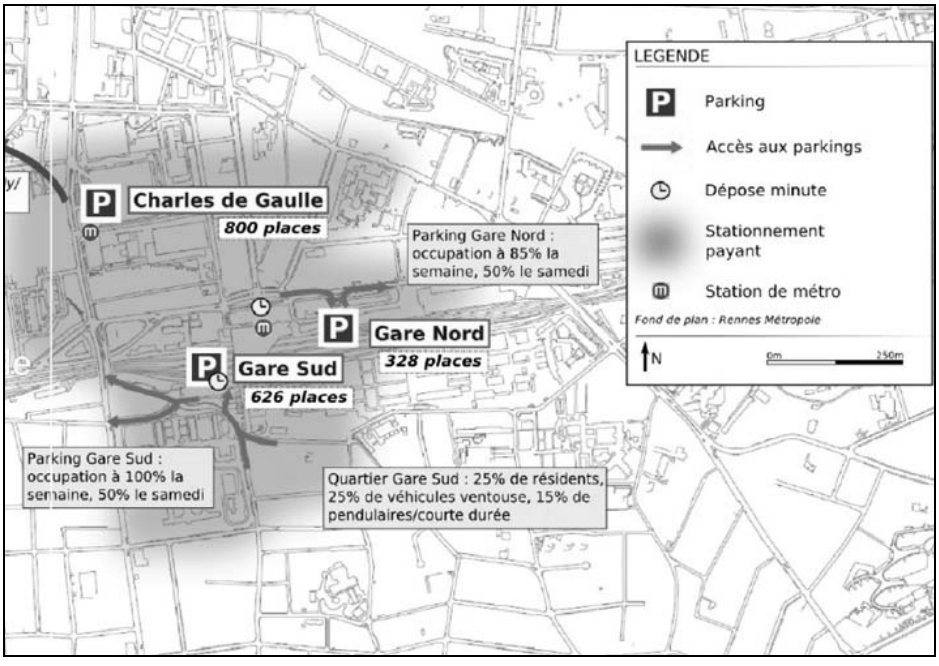
- créer des liaisons optimales avec le hall commun (point d'accueil et billetterie).

Aujourd'hui, en comparant avec d'autres agglomérations et d'autres gares en France, on constate que la part de l'automobile est beaucoup plus faible à Rennes qu'ailleurs (comme par exemple à Nantes ou à Lille) : moins de 10 % des voyageurs viennent à la gare en voiture.

Néanmoins, les estimations portent à + 67 % l'augmentation de l'accès en voiture sous l'effet de l'accroissement des déplacements en relation avec le TGV.

L'orientation principale du projet est de proposer une spécialisation des stationnements selon les usages.

Figure 85. Le stationnement en gare et en ville à proximité



Source : Rennes Métropole, 2010.

Les objectifs concernant la question du stationnement sont :

- de proposer une concentration optimale du stationnement lié à la gare au regard de l'accessibilité en voiture privilégiée au sud ;

- d'assurer une dépose minute performante ;

- de permettre aux taxis d'accéder rapidement aux gares ;

- de faciliter la mise à disposition optimale des véhicules de location.

L'accessibilité automobile sera à privilégier et à renforcer au sud (parkings longue durée, dépose minute, taxis, véhicules de location). Pour le moment, cet accès principalement dédié à l'automobile est beaucoup moins utilisé, moins connu… Dès lors, la SNCF sollicite que le projet permette d'augmenter les possibilités de stationnement autour de la gare. Mais les parcs de stationnement liés à la gare et ceux des espaces centraux voisins (esplanade Charles de Gaulle et Centre Colombier) font partie de la réflexion globale de maîtrise des flux de voitures dans le centre-ville, et représentent une question complexe.

Concernant l'insertion des modes doux dans le projet de PEM, l'accès à pied et à vélo au pôle d'échanges multimodal va progresser de + 124 % (entre 2007 et 2020), soit plus qu'un doublement. Les mouvements piétonniers liés au métro vont également plus que doubler (+ 117 %) en raison de la création d'une deuxième ligne. Le PEM sera au cœur des deux lignes de métro donc l'accessibilité à pieds sera importante. Des réaménagements de détails tels que des pentes douces pour faciliter les déplacements (pour les PMR, les passagers avec bagages roulants ou poussettes, etc.) devraient être envisagés pour les accès aux quais notamment.

Le projet d'aménagement de la gare de Rennes dans sa dimension transport est de développer un pôle d'échanges pour fluidifier les nouvelles offres des différents modes de transports tout en optimisant les accès à la gare. Cela passe par le maintien d'une certaine place pour la voiture tout en favorisant les modes doux et les transports en commun. La question foncière, en particulier pour la création de nouveaux quais, est complexe en raison de la localisation de la gare dans le tissu urbain dense.

Nous préconisons de rassembler l'ensemble des acteurs autour des projets de pôles d'échanges multimodaux, à commencer par les autorités organisatrices de transports, et d'accorder une large part à la concertation.

Les aménagements devront répondre à des attentes précises en termes d'aménagements de détail tels que la généralisation des plans inclinés pour accéder aux quais, mais aussi à la gare.

Ces exemples d'aménagements de PEM reflètent les préoccupations des différents acteurs interrogés par la Commission *« Aménagement et développement du territoire, environnement »* du CESER sur les questions de multimodalité et d'intermodalité. 40 % des collectivités qui ont répondu prévoient une accessibilité de la gare renforcée pour les modes doux. Près de 30% prévoient davantage de places dans les parcs de stationnement longue durée pour les voitures et les deux roues. Parmi celles qui ont un projet de développement du stationnement, 33 % disposent d'une desserte TGV et seules 9 % ont programmé la création de parcs relais périphériques connectés à la gare.

Pour résumer, dans le périmètre des gares, les chantiers menés pour développer l'intermodalité au sein de ces quelques exemples de PEM sont :
- en ce qui concerne la capacité ferroviaire : construction de quais supplémentaires si besoin ;
- en ce qui concerne l'accès par la route : recalibrage et/ou déplacement de parking aux abords de la gare ou construction de parcs relais en périphérie urbaine ; des déposes minutes plus pratiques, des locations de voitures plus aisées, des aménagements en faveur des taxi ;
- en ce qui concerne l'accès en vélos : implantation d'arceaux, voire de locaux sécurisés ;
- en ce qui concerne l'accès piéton : amélioration des cheminements (cadre, sécurité), aménagement de passerelles piétonnes ;
- de façon transversale pour optimiser les ruptures de charge : une meilleure information multimodale.

A la lumière des exemples d'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, nous considérons qu'il doivent rechercher à :
- redimensionner les gares (bâtiments et circulation) pour répondre aux augmentations de trafic ;
- préserver les capacités de développement des infrastructures ferroviaires ;
- développer les réseaux de transports en commun ;
- consacrer une plus large part aux modes doux ;
- faciliter néanmoins l'accès en voiture ;
- offrir aux usagers l'ensemble des services facilitant leur mobilité (donc optimisant les ruptures de charges inévitables) comme une information centralisée sur l'ensemble des modes de transport disponibles, et une billettique commune.

Par ailleurs, nous préconisons que cette fonction intermodale qui amène à aménager et favoriser les déplacements vers, depuis et dans les gares soit associée à celle d'insertion urbaine (développer et aménager le quartier urbain de la gare) et à celle d'attractivité économique (accueillir de nouvelles entreprises et développer de nouvelles offres touristiques).

4.4. Des projets locaux pour favoriser l'intermodalité

Certaines collectivités bretonnes ont confirmé des projets de transports en commun en site propre qu'elles pouvaient avoir auparavant en les inscrivant dans la dynamique du projet Bretagne à Grande Vitesse. Parmi les collectivités ayant ce type de projet (et hormis Rennes Métropole et sa deuxième ligne de métro), deux exemples ont retenu l'attention de la Commission *« Aménagement et développement des territoires »* : Brest et son projet de tramway, et Saint-Brieuc et son projet TEO (Transport Est Ouest).

4.4.1. Un tramway pour Brest[179]

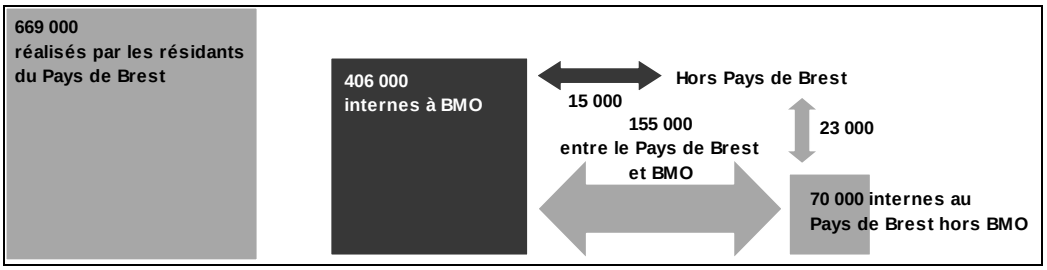
- Une dorsale dans le réseau de transport en commun

Représentant pour Brest Métropole Océane (BMO) « une révolution urbaine, une nouvelle occasion d'être novateur et une économie d'échelle sur les équipements », le projet de tramway constitue l'épine dorsale d'un projet global de refonte du système de transport à l'échelle de l'agglomération. Il s'inscrit également dans le projet d'aménagement et de développement durable de l'agglomération.

- Aspects techniques

Le projet porte sur la création d'une ligne de tramway au cœur de BMO. Sur les 670 000 déplacements qui ont lieu dans le Pays de Brest, 406 000 sont internes à BMO.

Figure 86. Les déplacements journaliers mécanisés de la région brestoise



Source : BMO, 2010.

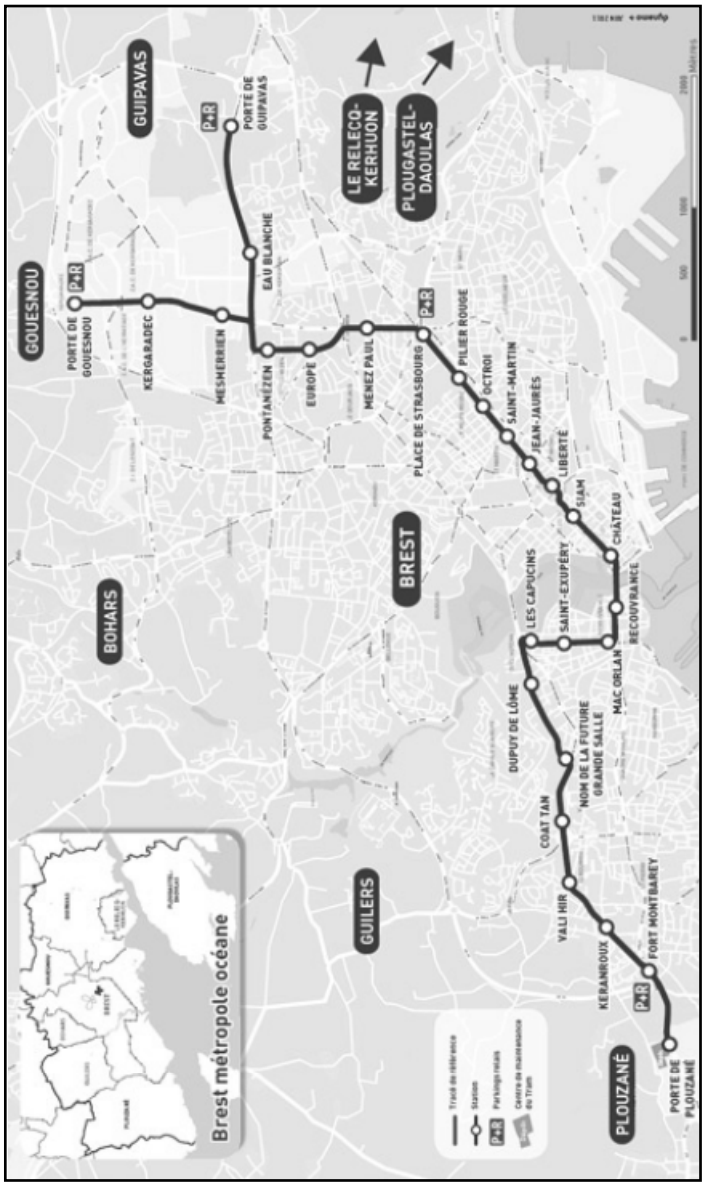
Traversant l'agglomération sur son axe majeur Est-Ouest, la voirie de 14,3 km sera réservée à la circulation du tramway dans un espace identifié par rapport à ceux le jouxtant. Ces derniers seront utilisés par les autres modes de transport

[179] Auditions de Monsieur Antoine STOUFF, directeur Déplacements de Brest Métropole Océane (BMO), le 11 mai 2010 et de Monsieur Alain MASSON, Vice-président en charge des transports de BMO le 27 septembre 2011 à Brest, complétées par des informations issues du site Internet http://www.letram-brest.fr.

(deux-roues, voitures). Equipée de 27 stations, la construction de la ligne donne lieu à un aménagement de façade à façade.

Le choix du tracé a été dirigé par le critère de desserte des quartiers d'habitat les plus denses et des zones d'emplois. On peut regretter que le tracé ne passe pas directement par la gare, mais d'importantes difficultés techniques sont à l'origine de ce choix.

Figure 87. Le tracé du tramway de Brest Métropole Océane



Source : Site Internet BMO, 2011.

Chaque rame a une capacité de 200 voyageurs et une vitesse moyenne de 20 km/h[180] (en comptant les arrêts en stations), ce qui fait un trajet de 35 minutes d'un bout à l'autre de la ligne.

[180] En comparaison un bus urbain circule à une moyenne de 11 km/h.

- Une remise en question de l'ensemble des déplacements

Une révision générale du Plan local d'urbanisme (PLU) et du Plan de déplacements urbains (PDU) débutée au dernier trimestre 2010 s'est poursuivie par une phase de concertation avec les populations (2ème semestre 2010) sur la définition de ce nouveau réseau.
Une refonte du réseau de transport en commun est en réflexion pour juin 2012, au moment de l'inauguration du tramway, avec le renforcement de la desserte de la gare et du port de commerce.
« *Il devra y avoir complémentarité entre les modes de transports urbains, en particulier entre le tramway et le TER, voire un tram-train assurant une contribution de la voie ferrée à la desserte de l'agglomération. Avoir d'ores et déjà opté pour le mode fer pour le futur tramway permettra éventuellement de le faire circuler sur la voie ferrée et de cette façon de desservir les communes au Nord-Est de l'agglomération* »[181].

- L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Le Tramway est le transport en commun le mieux adapté aux personnes à mobilité réduite (personnes âgées, handicapés en fauteuil roulant, malvoyants ou non voyants, etc.) car l'accessibilité aux rames est optimisée : plancher bas intégral (donc rame au même niveau que le quai), larges portes d'accès aux rames, espaces réservés aux fauteuils roulants. L'accès de plain-pied profite également aux personnes avec bagages ou poussettes.
Pour les personnes malvoyantes, un système d'information par annonces sonores indique le nom des stations et des correspondances. De plus, des travaux de réflexion sont menés avec des groupes de travail spécifiques (groupe accessibilité, groupe vélo).

- L'articulation avec les modes doux

Plusieurs pistes cyclables seront aménagées aux abords de la plateforme du tramway et dans les rues adjacentes en tenant compte de la topographie de la ville et des voies de circulation pour déterminer l'itinéraire le plus facile et le plus sécurisé.
1,5 km de voies piétonnes du bas de la rue de Siam à Saint-Martin vont être mises en place. L'objectif est de libérer l'espace public, de le rendre accessible aux piétons pour dynamiser le commerce et les services de l'hyper-centre.

[181] Audition de Monsieur Alain MASSON, Vice-président en charge des transports de BMO, le 27 septembre 2011.

- L'accessibilité en voiture

Sont aussi prévus quatre parcs relais à l'échelle de l'agglomération : parcs de stationnement dans des nœuds de transports en communs (le PEM en particulier) et aux extrémités de la ligne ; ils ont vocation à accueillir les véhicules des utilisateurs et à leur permettre de prendre le tramway. L'emplacement est payant mais il donne droit à autant de titres de transports qu'il y a d'occupants dans la voiture, ce qui incite les utilisateurs au co-voiturage. La capacité des parcs relais est de 200 places pour Kergaradec, Froutven, Montbarey, 300 places pour celui de la place de Strasbourg avec une possibilité d'extension selon les réserves foncières.

- Les aspects financiers

Le coût du projet est de 383 M€[182] dont 53,4 M€ de la part de l'Etat, 16 M€ de la part du Conseil général du Finistère, 15,5 M€ de l'UE grâce à son statut de Grand Projet au titre du FEDER, 4 M€ de la Région et 1 M€ de la part d'autres financeurs (ADEME, Caisse des dépôts et consignation, AFIFT[183]). Le projet de tramway se construit aussi avec des partenaires : les Conseils Consultatifs de quartiers, les Chambres consulaires, les Unions commerciales, les associations, les habitants, les autres collectivités, les services de l'Etat.

Un groupement de commande de 52 rames pour Brest et Dijon constitue une première en France dans la mutualisation des procédures d'achats relevant des transports publics.

- Le tramway arrivera-t-il à l'heure ?

Les premières études envisageant un tramway à Brest datent de 1987 et le projet a évolué au gré des municipalités successives, un bus à haut niveau de service a été un temps envisagé. Les études préliminaires de l'actuel projet ont débuté en avril 2007. L'avant-projet a été validé en avril 2008 et l'enquête publique s'est déroulée en 2009. Les premiers travaux de rénovation et de déviation des réseaux souterrains ont suivi et la DUP du projet en janvier 2009 a permis le début des travaux de la plateforme en mars de la même année. Les premiers essais fin 2011 devraient permettre l'inauguration à la mi-2012.

- La prochaine étape

Une troisième phase de réflexion consacrée à un nouveau transport en commun en site propre (TCSP) est amorcée : un tram-train[184] fait partie des options envisageables. Une adaptation du site de la gare sera importante en particulier pour accueillir ce type de TCSP. Elle engendrera une requalification des espaces publics. « *Il n'est pas encore certain que la deuxième ligne de Tramway soit un*

[182] En euros courants et hors taxe.
[183] Agence de financement des infrastructures de transports de France.
[184] Les négociations étaient en cours en septembre 2011.

projet opportun. Il faut 40 000 voyageurs par jour pour que ce soit rentable, soit un doublement par rapport au trafic aujourd'hui constaté dans les bus. On ne connaît pas réellement les leviers nécessaires pour parvenir à développer de façon conséquente les trafics »[185].

Si en mai 2010, le projet de deuxième ligne n'était pas acquis, en septembre 2011, la situation avait évolué. On parlait alors d'une deuxième ligne, mais aussi du renforcement des dessertes ferroviaires périurbaines. Cette deuxième ligne passerait par la place de la Liberté située 500 mètres au dessus de la gare.
BMO travaille sur des secteurs moins denses mais qui seraient à desservir par cette seconde ligne : les bourgs et communes devraient bénéficier d'un meilleur cadencement en 2012. Sur le port, les enjeux sont différents : le port concentre de l'emploi, mais dans un quartier peu dense, un arrêt de tramway y serait peut-être excessif. Compte tenu de l'importance de la population étudiante qui habite Landerneau et se rend à l'Université de Bretagne Occidentale, un arrêt de tram train au niveau du campus assurerait une fréquentation de 15 000 étudiants par jour. A l'heure actuelle, ces trajets se font majoritairement en voiture.
BMO réfléchit également à une ligne circulaire qui ne passerait pas par le centre-ville. L'amélioration de la liaison vers Crozon est un autre sujet de réflexion.

Le tramway brestois est un exemple de transport en commun parmi les moins polluants qui rend des services aux usagers supérieurs à ceux d'un bus. Il favorise particulièrement l'intermodalité avec les modes doux. Il peut de ce point de vue être très apprécié par les usagers, mais constitue un investissement important pour les collectivités. En théorie, l'optimisation de l'intermodalité impliquerait de desservir les PEM et en premier lieu la gare TGV.

4.4.2. Un bus à haut niveau de service pour Saint-Brieuc[186]

TEO (Transport Est-Ouest) est un projet de bus à haut niveau de service (BHNS), porté par Saint-Brieuc agglomération. Un BHNS est un bus auquel on donne les capacités de relier rapidement des lieux à la façon dont pourrait le faire un tramway ou un TER, tout en étant moins onéreux. Les principales caractéristiques d'une ligne BHNS sont :
- une haute fréquence de passage (généralement 5 à 10 minutes en heures pleines et moins de 15 minutes en heures creuses) ;
- un temps de trajet garanti et des passages réguliers ;
- une vitesse relativement élevée ;
- une amplitude horaire de fonctionnement étendue ;

[185] Audition de Monsieur Antoine STOUFF, directeur Déplacements de Brest Métropole Océane, le 11 mai 2010.
[186] Auditions de Madame Marie-Claire DIOURON, première adjointe au Maire en charge de l'environnement, du développement, de la rénovation urbaine et de la coopération intercommunale et Madame Nolwenn ROUAULT, responsable de la direction développement, urbanisme et affaires économiques, mairie de Saint-Brieuc, le 6 juillet 2010 à Saint-Brieuc.

- un système d'information des voyageurs de qualité : temps de parcours, attente, fréquence, etc.

TEO traversera Saint-Brieuc d'Est en Ouest à partir de 2014 ou 2015 donc dans un calendrier proche de celui de la LGV BPL.
Ce projet de nouveau transport collectif est pour l'essentiel un trajet en site propre pour lui permettre de conjuguer à la fois rapidité, régularité, fréquence et confort. Une voie de circulation lui sera donc attribuée au cœur de Saint-Brieuc sur 4 des 8 kilomètres de cette nouvelle ligne reliant le futur quartier « Les Plaines Villes » à l'Ouest à la zone d'activité « Chaptal » à l'Est, en passant notamment par le futur pôle d'échanges multimodal de la gare et à proximité du centre historique.

Le BHNS TEO est prévu pour transporter plus de 8 000 voyageurs par jour, ce qui doit permettre au réseau de bus briochin de passer de 20 000 voyageurs par jour aujourd'hui à plus 24 000 sur les lignes régulières.
TEO s'arrêtera dans 21 stations et deux parcs relais de 200 places seront aménagés aux extrémités de la ligne, à proximité d'axes routiers majeurs de l'agglomération.
TEO a été retenu par l'État dans le cadre de son appel à projets de transport en commun en site propre (TCSP) et inscrit en ce sens dans l'avant-projet consolidé de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).
Le projet TEO a été chiffré à 40 millions d'euros dont 5 millions pour les matériels roulants (type Busway).

Le projet TEO est un projet de transport et d'urbanisme par le nouveau partage de l'espace public qu'il induit. Il est présenté comme une opportunité indéniable pour relier les quartiers et équipements au centre de l'agglomération, pour accompagner le développement urbain (le PEM, les ZAC, les opérations de renouvellement urbain), pour structurer le territoire en devenir (futur quartier des Plaines Villes), et globalement pour renforcer l'attractivité et l'accessibilité de l'agglomération. Il s'accompagne également d'un programme de requalification et de répartition équilibrée de l'espace urbain et paysager dans lequel le patrimoine sera mis en valeur.
Le projet va inévitablement avoir des effets sur la circulation routière et le stationnement durant les travaux et une fois l'infrastructure réalisée, par une nécessaire redéfinition du réseau de bus et des sens de circulation automobile.

Le projet TEO est considéré comme une opération d'aménagement d'envergure pour le territoire urbain de l'agglomération briochine. Il est attendu que la concomitance de réalisation de ce projet avec la mise en service de la LGV BPL soit positive et participe de la réussite des deux projets.

Nous sommes favorables au développement de tramways et de bus à haut niveau de service (BHNS) dans davantage de collectivités locales afin de rendre plus attractif les transports en communs et donc espérer un report modal depuis la voiture particulière. Les couloirs réservés à un BHNS peuvent en outre bénéficier aux autres lignes de bus pour rechercher un gain de temps et donc gagner en attractivité pour l'ensemble des transports en commun.

L'intermodalité est un enjeu unanimement intégré par les acteurs, qu'ils soient décideurs ou aménageurs. Au niveau international (Conférences de lutte contre le changement climatique, politique européenne des transports et RTE-T) comme au niveau national (Lois Grenelle et politique des transports, planification à travers le SNIT), les décideurs encouragent en effet à développer l'intermodalité et à réserver une place de choix au transport ferroviaire dans le système en raison de ses avantages en termes de faible émission de gaz à effets de serre.
L'analyse des quelques projets détaillés dans ce chapitre montre que de nombreuses réalisations sont prévues ou réalisées pour développer cette intermodalité. Les projets font apparaître que la nécessité de faire de l'enjeu de l'intermodalité un levier de diffusion de la grande vitesse ferroviaire est largement perçue. Le plus souvent en lien direct et parfois intégrés *a posteriori* au projet Bretagne à Grande Vitesse, tous ces projets constituent néanmoins un véritable accompagnement des territoires en vue de la nouvelle offre de transport.

Nous retenons que des synergies entre acteurs régionaux, départementaux et locaux sont à anticiper, organiser et optimiser rapidement pour répondre à ces enjeux.

Nous abondons dans le sens de certains acteurs qui ont fait part de leur souhait d'une meilleure coordination entre les autorités organisatrices de transports. Une organisation plus structurée aurait comme bénéfice de garantir la cohérence entre les différents plans de déplacements urbains et schémas des déplacements élaborés aux échelles locales d'une part et les documents de planifications élaborés aux échelles départementale et régionale.

C'est aux autorités organisatrices des transports qu'il revient d'élaborer ensemble un schéma intermodal des transports qui doit articuler les différents plans locaux. Cette étape d'identification précise de l'offre (maillage, points d'arrêts, fréquences etc.) dans les réseaux est nécessairement préalable à celle de l'aménagement des nœuds du réseau régional.

Chapitre 4

Les leviers de l’aménagement et de l’urbanisme

Chapitre 4 : Les leviers de l'aménagement et de l'urbanisme 215

1.Les enjeux de l'aménagement et de l'urbanisme 219

1.1. Renforcer la cohésion territoriale 219
1.1.1. A l'échelle européenne 219
1.1.2. A l'échelle nationale et interrégionale 220
1.1.3. A l'échelle régionale 220

1.2. Respecter l'environnement 226
1.2.1. En limitant l'artificialisation des territoires 226
1.2.2. En limitant la consommation de foncier 227

2.Les aménagements à l'échelle des quartiers 228

2.1. Les enjeux des quartiers de la gare 228
2.1.1. Libérer du foncier 228
2.1.2. Intégrer l'intermodalité dans les projets d'aménagement de quartiers 229
2.1.3. Faire des quartiers de gare des lieux de destination 229

2.2. Des exemples d'aménagement de quartiers de gare 230
2.2.1. Une « gare-parc » à Quimper 230
2.2.2. La ZAC d'EuroRennes 235

2.3. Des exemples d'aménagement de quartiers proches de celui de la gare 243
2.3.1. Les quartiers à l'Est et au Nord de la gare pour Quimper 244
2.3.2. La caserne Charner à Saint Brieuc 247

3.Les aménagements à l'échelle des gares 253

3.1. La gare : objet de réflexion urbanistique intense 253
3.1.1. La gare et la grande vitesse 253
3.1.2. La gare, coupure urbaine 253

3.2. Des exemples d'aménagement de gares 254
3.2.1. Une nouvelle gare tournée vers le centre-ville pour Lorient 254
3.2.2. L'enjeu foncier du PEM de Saint-Brieuc 257
3.2.3. La dimension urbanistique du PEM de Rennes 260

3.3. Les services attendus dans les gares 262
3.3.1. Des services ciblés sur les échanges intermodaux 262
3.3.2. Un service d'information essentiel 264
3.3.3. D'autres services (annexes) à développer 265

4.Les outils d'urbanisme axés sur les transports 266
4.1. Les acteurs impliqués dans l'aménagement des gares et projets urbains 266

4.2. La ZAC, outil le plus mobilisé 267

4.3. Les OAP, nouveaux outils au service des opérations de quartier 267

4.4. Un outil expérimental d'urbanisme orienté vers le rail 268

Une fois l'organisation de l'offre de transports définie puis articulée pour optimiser l'intermodalité du réseau et donc garantir une meilleure diffusion de la grande vitesse ferroviaire, apparaît l'importance de se concentrer sur l'aménagement des nœuds du réseau : les pôles d'échanges. Ce chapitre traite donc de la dimension urbanistique des pôles d'échanges, une autre dimension majeure aux côtés de celle relative aux transports. Parmi les collectivités ayant répondu au questionnaire de la Commission *« Aménagement et développement des territoires, environnement » du CESER*, 85 % attendent des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse. Parmi ces collectivités, plus de 50 % ont un ou des projets d'aménagements urbains, et 25 % des projets immobiliers en lien avec l'arrivée du TGV ou de liaisons plus rapides (ce qui représente respectivement près de 42 % et 19 % du total des répondants). Avant d'analyser quelques projets de pôles d'échanges en termes d'urbanisme (2), nous revenons sur les enjeux que l'aménagement du territoire et de sa déclinaison urbaine représentent pour le projet Bretagne à Grande Vitesse (1).

1. Les enjeux de l'aménagement et de l'urbanisme

Les enjeux de l'aménagement du territoire, et de sa déclinaison urbaine, sont importants en termes de cohésion territoriale, qui comprend des interrogations concernant la métropolisation (1.1) et la préservation de l'environnement (1.2).

1.1. Renforcer la cohésion territoriale

La grande vitesse ferroviaire, par les modifications de l'espace-temps qu'elle produit a un effet sur les territoires qu'elle relie. En apparence, il semble plutôt y avoir concurrence entre les territoires. Pourtant l'objectif premier de l'aménagement du territoire est de renforcer la cohésion territoriale. Le TGV ne doit pas augmenter les concurrences mais au contraire générer des opportunités de développement de solidarités. L'évolution des territoires en lien avec la grande vitesse ferroviaire est perceptible à différentes échelles.

1.1.1. A l'échelle européenne

Comme évoqué supra, l'Europe se maille d'un réseau de plus en plus dense de TGV qui contribue à rapprocher ses marges entre elles (toujours en distance-temps). L'insertion de la LGV Bretagne-Pays de la Loire dans le réseau européen de transports et de la grande vitesse ferroviaire constitue un saut qualitatif vers la connectivité des villes européennes. La Bretagne dans son ensemble, et les villes directement reliées à ce réseau bénéficient de ce rapprochement synonyme d'une meilleure accessibilité.

1.1.2. A l'échelle nationale et interrégionale

A l'échelle nationale, Rennes, qui était déjà relativement bien reliée à la capitale nationale depuis l'arrivée du TGV Atlantique, gagnera plus d'une demi-heure supplémentaire et sera donc mieux connectée à la capitale nationale. En comparaison, les accessibilités de quelques autres villes seront : Metz à 1h30, Nantes et Strasbourg à 1h50, Lyon à 2h, Poitiers à 2h30 ou Marseille à 3h. Il s'opère donc un rééquilibrage partiel entre l'Est et l'Ouest du territoire national puisque les lignes à grande vitesse ont été développées d'abord au Sud, au Nord et à l'Est au départ de Paris. La connectivité entre l'Ouest et le Sud-Est sera améliorée par la construction du « barreau sud », toujours selon la logique consistant à traverser la France sans passer par le centre de Paris.
Avec la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire, le rééquilibrage demeurera partiel, la pointe bretonne sera encore éloignée (en distance-temps) du centre de l'Europe.

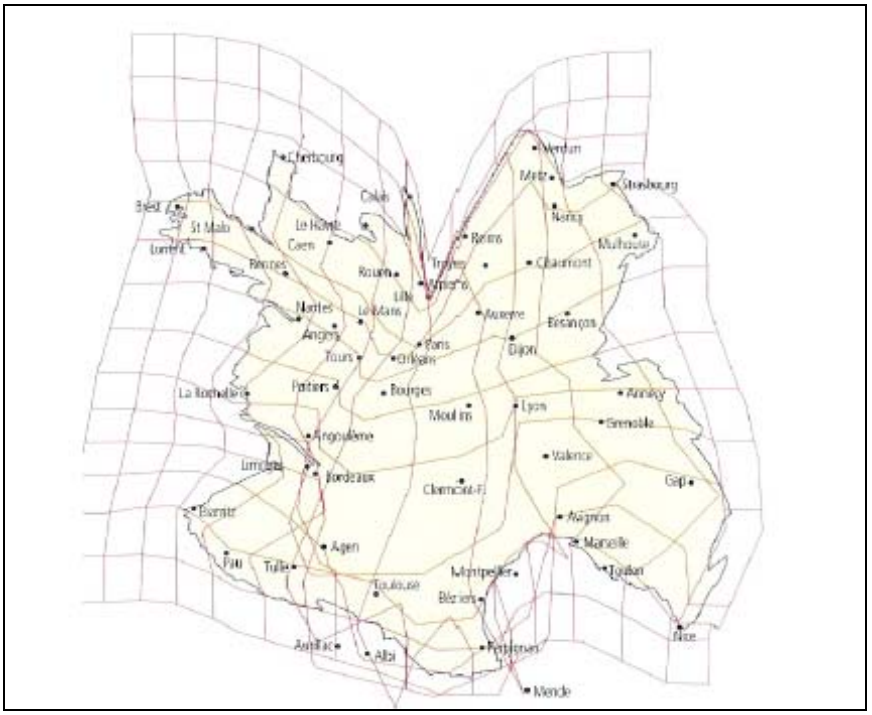
1.1.3. A l'échelle régionale

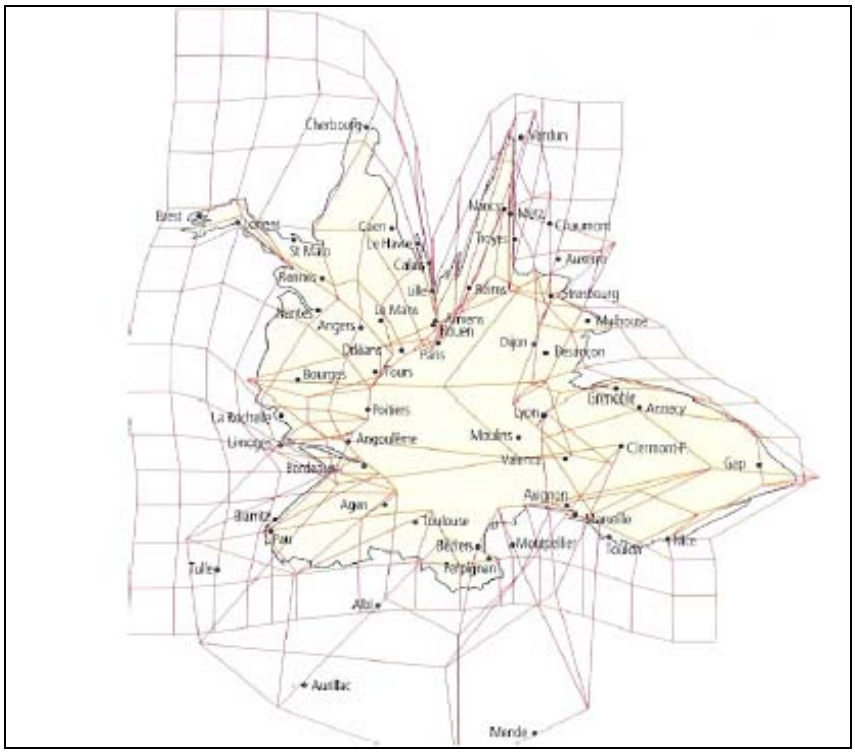
- Un bénéfice à partager sur l'ensemble du territoire régional

Nous nous intéressons aussi à l'échelle intra-régionale où la cohésion territoriale doit être renforcée ; c'est un enjeu majeur de l'optimisation de l'effet Bretagne à Grande Vitesse au bénéfice de l'ensemble des territoires de la région. Une attention particulière doit être portée à la pointe du Finistère et aux autres territoires les moins accessibles. La Commission *« Aménagement et développement des territoires, environnement »* a constaté lors de plusieurs de ses auditions que les réflexions sur le « rééquilibrage territorial » en lien avec le projet Bretagne à Grande Vitesse semblaient manquer.

Les effets bénéfiques des projets liés à la grande vitesse ferroviaire doivent pouvoir être ressentis sur l'ensemble du territoire desservi et non uniquement aux abords des gares bénéficiant directement d'arrêts TGV. Dans chaque ville où s'arrête le train, le problème devient la fréquence des arrêts. Dans les villes moyennes en dehors des dessertes TGV (comme Pontivy, Loudéac ou Dinan), et dans les territoires ruraux, le rabattement vers ces gares est la préoccupation des voyageurs.

Figure 88. Cartes en anamorphoses 2007 et projection 2020





Source : P.MENERAULT, 2010.

La première réponse semble être celle de la mobilisation de chaque collectivité. Aussi, certaines se sont-elles exprimées sur leur volonté politique en faveur de la cohésion territoriale :

« Avec les services de l'Etat en région et au sein du B15, Quimper rappelle la nécessaire cohésion bretonne. Il faut défendre ensemble le projet Bretagne à Grande Vitesse et rester très strict sur le calendrier de la LGV et des aménagements Rennes-Brest Rennes-Quimper (…) Les trajets internes à la Bretagne sont aussi importants »[187].

« Pour ne pas se faire avaler par ses trois voisins, qui sont des territoires en concurrence, le Pays d'Auray doit garder son autonomie et garder son âme. La volonté politique du Pays est de favoriser un équilibrage territorial dans l'aménagement et l'économie tout en préservant les spécificités du Pays d'Auray »[188].

- Un éloignement relatif ressenti à l'Ouest de la Bretagne

Le rétrécissement de l'espace prévu par le projet Bretagne à Grande Vitesse n'est pas uniforme. La seule construction de l'infrastructure LGV peut être ressentie comme renforçant au contraire le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest de la région puisqu'elle rapproche en distance-temps Rennes de Paris. Les villes situées à l'Ouest de Rennes bénéficient de ce gain de temps, mais ne sont pas pour autant mieux connectées entre elles : les relations entre les villes bretonnes et Paris sont améliorées (avec Rennes à une heure et demi) mais les relations entre les villes bretonnes ne sont pas améliorées (Rennes restera à près 2h de Brest). Si les villes de l'Ouest ne s'éloignent pas des villes de l'Est de la Bretagne, l'effet ressenti peut être celui d'un éloignement relatif.

La plupart des collectivités interrogées pour cette étude expriment ce sentiment. Nous souhaitons un rééquilibrage qui visera à mettre le même temps pour rejoindre Paris ou la pointe bretonne depuis Rennes. Cet éloignement relatif doit être corrigé au plus vite par des aménagements ; c'est tout l'enjeu des différentes composantes du projet de modernisation des liaisons entre Rennes et Brest et entre Rennes et Quimper.

[187] Auditions de Monsieur Bernard POIGNANT (Président de Quimper Communauté), Monsieur Daniel LE BIGOT (adjoint au Maire de Quimper chargé de l'urbanisme), Monsieur Jean-Pierre BIGORGNE (adjoint au Maire de Quimper), Madame Nathalie CONNAN (Cabinet du Maire de Quimper), Madame Véronique MATHIAS (Pôle aménagement cadre de vie), Madame Anne-Laure GARNIER et Monsieur Paul PELLE (Mission Grands Projets de Quimper Communauté), le 14 septembre 2010.

[188] Auditions de Madame Françoise EVANNO (Présidente du syndicat mixte du Pays d'Auray, Maire de Pluvigner et Conseillère régionale), Monsieur Guy ROUSSEL (Vice-président du Pays d'Auray en charge du dossier PEM et adjoint au Maire d'Auray), Madame Kristell JAMME (directrice du Syndicat mixte du Pays d'Auray) et Mademoiselle Morgan HAMON (chargée de mission déplacements au Syndicat mixte du Pays d'Auray), le 15 juin 2010.

- Effet de la grande vitesse ferroviaire sur la métropolisation

La construction d'infrastructures de transport fait partie des grands domaines d'aménagement du territoire, et les termes infrastructures et « structurantes » ont longtemps été associés. Des recherches[189] sur les effets territoriaux des infrastructures telles que les autoroutes ou les LGV ont conclu à :

- « la modestie des retombées en termes d'organisation de l'espace ;
- l'absence d'effet automatique des nouvelles infrastructures sur les territoires ;
- l'importance des difficultés d'appréhender les effets en raison de la complexité des interrelations entre les réseaux et les territoires ».

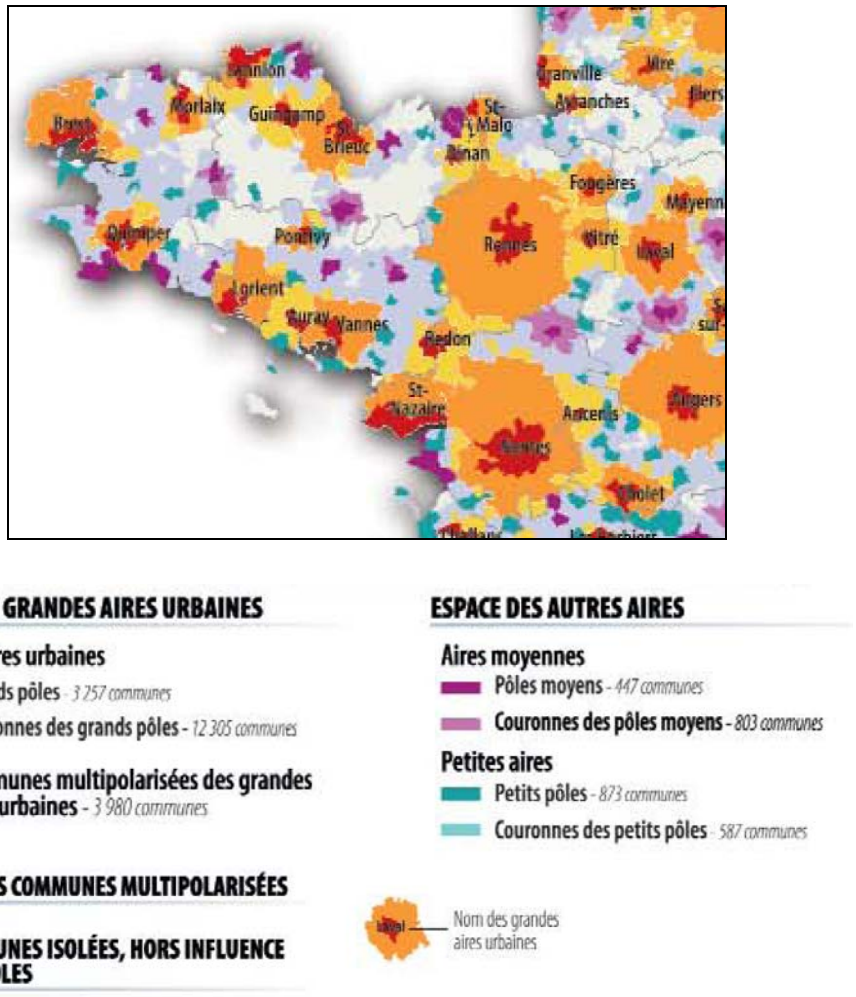
Les effets sur les dynamiques spatiales, et sur la métropolisation en particulier, sont difficiles à mettre en évidence. Certes, la mise en service de nouvelles LGV modifie l'offre de transport et génère de nouveaux flux qui vont modifier l'organisation des territoires qu'elles desservent, mais dans quelle mesure exactement ? Comment déterminer si les évolutions de l'organisation spatiale (ou territoriale, selon les approches) sont imputables essentiellement ou marginalement aux nouvelles infrastructures ?

Lorsqu'un projet d'infrastructure prévoit la construction d'une gare ex-urbanisée ou en périphérie urbaine, des d'effets ont été mesurés[190]. Pour le projet BGV, comme il n'est pas prévu de construction de nouvelles gares de ce type, mais le réaménagement de gares « de centre-ville », les effets sur une nouvelle organisation spatiale seront plus difficiles à mesurer. Quand aux effets sur la métropolisation, on ne peut que s'attendre à un renforcement de certaines caractéristiques métropolitaines du type augmentation des emplois dits « métropolitains supérieurs », mais pas d'effets sur l'étalement urbain des villes. Une meilleure connectivité « centre à centre » entre les villes aurait même un effet de rétrécissement urbain. *« Les effets territoriaux de la grande vitesse pourront aussi agir sur les migrations vers le pôle principal en provenance de territoires moins attractifs par effet de polarisation »*[191].

L'étalement urbain qui est une des manifestations de la métropolisation se poursuit néanmoins, mais les explications sont à trouver dans les modes de vie et les contraintes foncières qui augmentent les distances à parcourir entre les lieux de résidence et les lieux de travail, études. En regardant les cartes des aires urbaines et des zones d'emploi de l'Ouest de la France, on constate l'influence croissante de la ville-centre sur les territoires qui l'entourent.

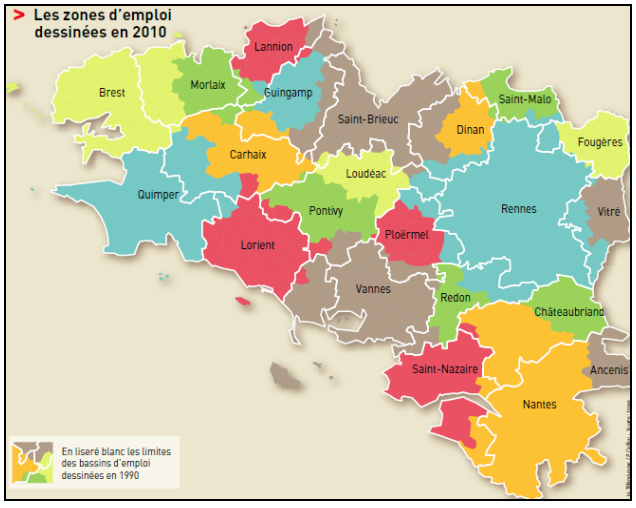
[189] L'équipe Mobilités Villes et Transport de l'Unité mixte de recherche CNRS 6049 ThéMA, université de Franche-Comté pilote un « observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône, branche Est » qui a rendu ses conclusions à mi-parcours en octobre 2009.
[190] C'est le cas, par exemple, du TGV Rhin-Rhône qui prévoit la construction de gares périphériques (situées à 10-15 km du centre-ville).
[191] Pascal MIGNEREY, dans le document « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », p 10.

Figure 89. Les aires urbaines du Grand Ouest en 2010



Source : INSEE, octobre 2011

Figure 90. Extension des zones d'emploi en Bretagne en 2010



Note de lecture : les contours blancs matérialisent les zones d'emploi en 1990.

Source : Le télégramme, 18 octobre 2011.

Une aire urbaine est définie par l'Insee comme l'espace où la majorité des actifs réside et travaille[192] et parfois qualifiée de territoire optimal pour la bonne gestion par les collectivités locales et notamment dans le domaine des transports. En Bretagne, le nombre de communes des bassins de Brest, Rennes et Nantes a progressé respectivement de 46%, 96% et 33% en onze ans (entre 1999 et 2010[193]). Suivant les voies de communication, l'aire urbaine de Rennes s'est développée vers le sud, tandis que celle de Nantes a progressé au nord.
Si les aires urbaines des deux capitales régionales sont désormais très proches, les zones d'emploi[194] sont en contact. Outre les évolutions statistiques depuis 1990 (les calculs sont basés sur les chiffres des recensements généraux de la population), les zones d'emploi ont fait l'objet d'une actualisation fin 2010[195]. Ces modifications de zonage n'enlèvent rien au fait que les zones d'emploi s'étendent en conséquence de l'éloignement des lieux d'habitation par rapport aux lieux de travail des actifs.

Avec une ligne à grande vitesse et des arrêts TGV dont la fréquence est différente en fonction essentiellement de la situation géographique de la gare, il est nécessaire de veiller à ne pas produire des disparités entre les territoires en termes d'attractivité. L'une de nos préoccupations est que soit utilisés les leviers permettant que les autres collectivités de Bretagne bénéficient autant des atouts de la grande vitesse ferroviaire que Rennes. C'est la raison pour laquelle nous insistons sur l'importance des aménagements au bénéfice des liaisons ferroviaires à l'Ouest de Rennes. C'est la condition pour que les effets positifs de la LGV bénéficient à toute la Bretagne, en commençant par améliorer les relations entre les villes bretonnes.
Il faut veiller à ce que tous les territoires de Bretagne soient connectés au mieux à ce réseau ferroviaire ouvrant sur le reste de la France et de l'Europe.

[192] Plus précisément, une aire urbaine est composée d'une ville-centre d'au moins 10 000 emplois et les communes ou unités urbaines dont au moins 40% de la population résidente a un emploi dans la ville-centre où les communes environnantes.
[193] INSEE Première n°1375, Le nouveau zonage des aires urbaines de 2010, octobre 2011.
[194] L'Insee définit la zone d'emploi comme « un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts ».
[195] Début 2011, le contour de 322 zones d'emploi françaises (364 auparavant), a été définitivement validé après expertise nationale, puis concertation en région, menée sous la responsabilité des Préfets de région auprès des acteurs locaux concernés fin 2010.

1.2. Respecter l'environnement

1.2.1. En limitant l'artificialisation des territoires

L'aménagement et à plus forte raison la construction d'infrastructures et les équipements qui y sont liés ont nécessairement des effets sur l'environnement. Le développement d'infrastructures affecte le foncier en changeant la destination fonctionnelle de portions d'espace. Il en résulte une consommation de terres (essentiellement agricoles) donc une artificialisation des territoires[196]. Si cette dernière est inévitable, elle a moins d'impacts sur l'imperméabilisation des sols que les modes de transport routier et aérien. A l'échelle de la France, 60 000 hectares de terre disparaissent chaque année, ce qui équivaut à la surface d'un département tous les 10 ans.

En Bretagne, cela représente 5 000 hectares par an[197]. Cette artificialisation des territoires se fait au détriment des terres agricoles ; elle est surtout due à l'urbanisation (logements et routes). En 2010, la plus forte progression du marché foncier breton concerne l'achat de maisons individuelles en milieu rural (+ 15,8 %), ce qui représente 2 200 ha, les espaces résidentiels et les loisirs non bâtis ont consommé 1 300 ha. La tendance récente est pourtant à la baisse : le marché des terres destinées à l'urbanisation (lotissements, infrastructures routières, zones d'activité, etc.) a chuté de 35 % entre 2009 et 2010, ce qui peut s'expliquer par le gel de projets par les collectivités en raison des incertitudes fiscales qu'elles connaissent.

Parmi les moyens réglementaires visant à prendre en compte l'environnement dans les projets d'infrastructures, les études d'impact ont pour but d'anticiper ces effets, de les quantifier autant que possible et d'indiquer des mesures compensatrices, d'autant plus que des zones fragiles sont affectées. Concernant la LGV, les phases préparatoires à la mi-janvier 2011 prévoyaient des études techniques et environnementales complémentaires (cf. chapitre 1).

Nous rappelons tout l'intérêt de diminuer au maximum les emprises des infrastructures afin de préserver les milieux les plus fragiles et/ou remarquables sur le plan faunistique ou floristique, gage de la reconquête de la biodiversité.

[196] Voir l'étude du CESER, 2007, *Pour une stratégie foncière régionale adaptée aux enjeux des politiques territoriales en Bretagne*, p.332

[197] Chiffres de la SAFER Bretagne, mai 2011.

1.2.2. En limitant la consommation de foncier

Limiter l'impact sur l'environnement passe d'abord par une consommation réduite du foncier. En matière de consommation d'espace, les modes de transports ne sont pas équivalents. Comparer l'impact sur le foncier des différents modes de transport peut donner un aperçu de la pression foncière générale des transports sur les espaces et de la part relative du ferroviaire. Le CESER avait ainsi cherché à évaluer l'emprise foncière des voies de communication en Bretagne et était parvenu au résultat de 17,6 % de part ferroviaire dans l'emprise des transports. *« En estimant la largeur moyenne de l'emprise d'une autoroute à 50 m, celle d'une 2X2 voies à 30 m, celle d'une nationale classique à 20 m, celle d'une route départementale à 12 m, celle de la voirie communale à 8 m, la largeur d'une voie ferrée à 10 m, l'emprise d'un canal ou d'une rivière aménagée pour la navigation et des chemins de halage à 40 m, nous pouvons multiplier ces chiffres avec les longueurs de réseaux pour aboutir à une estimation pour la Bretagne de plus de 650 millions de mètres carrés, soit plus de la moitié de la superficie du Golfe du Morbihan »*[198].

Comme le CESER l'avait mentionné dans son étude sur une stratégie foncière, l'artificialisation des espaces se fait davantage par la construction de logements et des infrastructures routières induites qu'au niveau des infrastructures ferroviaires.

Cette artificialisation est au centre des réflexions foncières qui ont lieu au sein des récentes[199] Commissions départementales des espaces agricoles (CDEA). Leur création s'inscrit dans la mise en œuvre de la politique de préservation du foncier agricole en France, *« se fixant comme objectif de réduire de moitié le rythme de consommation des terres agricoles d'ici 2020 ».* Présidée par le Préfet, chaque commission associe des représentants des collectivités territoriales, de l'Etat, des agriculteurs, des propriétaires fonciers, des notaires et des associations agréées de protection de l'environnement. Elle doit être consultée pour certaines procédures et autorisations d'urbanisme au regard de l'objectif de réduction de la consommation des espaces agricoles. Si elles ont été créées pour limiter la consommation des surfaces à des fins énergétiques (panneaux solaires au sol) et être un lieu d'échange sur les projets éoliens, elles constituent un nouveau lieu de discussion sur les consommations foncières.

Les aménagements d'envergure qu'entrainent les infrastructures telles que celles réalisées dans le cadre du projet Bretagne à grande vitesse imposent des études d'impact et des études centrées sur le foncier.

[198] CESR, 2007, *Pour une stratégie foncière régionale adaptée aux enjeux des politiques territoriales en Bretagne*, p52.

[199] Loi n°2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche, publiée au JO du 28 juillet 2010.

Les études foncières préalables devraient mettre l'accent sur la limitation de la consommation d'espace avant de se concentrer sur les compensations à mettre en place en réponse à l'artificialisation des territoires.
Les reflexions foncières doivent s'inscrire en cohérence avec les outils de concertation existants.

2. Les aménagements à l'échelle des quartiers

2.1. Les enjeux des quartiers de la gare

2.1.1. Libérer du foncier

Après avoir joué un rôle important dans la structuration des villes, les gares se sont majoritairement dégradées, les quartiers de gare se marginalisant de plus en plus. En 1981, l'ouverture de la première ligne TGV Paris-Lyon a entraîné le réaménagement ou la création de gares, l'augmentation de la fréquentation et la réhabilitation de certains quartiers de gare le long de la LGV. Des établissements tertiaires et des fonctions de direction se sont implantés à proximité de la gare du fait d'une offre foncière et immobilière attractive.
Et aujourd'hui, la pression foncière est particulièrement forte dans le tissu urbain dense où se situe la majorité des gares (puisqu'on n'aborde pas les gares nouvelles, absentes en Bretagne). Si l'on prend l'exemple de Vannes, *« le foncier est dans des prix similaires aux autres villes de cette taille. Par contre, les prix de l'immobilier se rapprochent de ceux de Rennes et Nantes. Les loyers tournent autour des 100 à 120 euros/m²/an. La valorisation du foncier se fait à 150 euros/m² ».*

Nous constatons la consommation foncière nécessaire à la construction d'infrastructures ferroviaires. Bien qu'elle soit moindre que les infrastructures routières ou aéroportuaires, elles doivent répondre aux exigences en termes de services rendus aux populations dont le territoire a été artificialisé.

Les pressions foncières engendrées par les aménagements décidés à l'échelle des gares et de leurs quartiers ne doivent pas mettre en péril les projets. Aussi, nous préconisons que la constitution de réserves foncières dans ces zones fasse partie des priorités des collectivités. Elles peuvent saisir l'établissement public foncier régional (Foncier de Bretagne) qui est un outil au service des collectivités pour leur garantir un portage de leurs projets fonciers.

2.1.2. Intégrer l'intermodalité dans les projets d'aménagement de quartiers

Sites par excellence de la multimodalité mais aussi de l'intermodalité, comme nous l'avons vu supra, les gares et leur environnement proche sont définis par rapport à une forme et une concentration urbaine nouvelles au regard et au service de la mobilité en lien avec la ville, le cœur de ville. L'échelle du quartier de gare est donc l'objet de nombreux projets d'aménagement.
Devant contenir les zones d'échanges intermodales, des espaces d'accueil, des zones de services et de commerces « de passage », des centres d'affaires, de détente, des logements, *etc.*, le quartier de la gare doit être conçu comme un espace dense de transition entre l'extérieur et le centre ville, la ville toute entière, son agglomération, son pays, et au-delà.
Les villes qui engagent des réflexions et des travaux autour de leur pôle gare profitent de l'opportunité pour redéfinir des quartiers entiers plus ou moins proches du pôle gare ; ces villes bénéficieront *in fine* d'une meilleure accessibilité depuis ce pôle.

2.1.3. Faire des quartiers de gare des lieux de destination

L'attente, en termes d'urbanisme, dans le domaine des services rendus aux populations (au-delà même des voyageurs) jouant sur la qualité du cadre de vie, est forte. Les services du quotidien implantés dans la gare ou à proximité peuvent augmenter la qualité de vie du quartier : petits commerces, marchés, restauration, services publics, etc. Un cadre plus agréable dans le lieu le plus accessible de la ville peut en faire un **lieu de destination, en plus d'un lieu de passage** pour les voyageurs.
Les projets d'aménagements de quartiers de gare prévoient de plus en plus souvent des espaces de « respiration urbaine » végétalisés et essentiellement piétons. La présence d'espaces publics où peuvent être organisés animations culturelles, espaces de détente, jeux pour enfants, etc. fait également partie des éléments améliorant un cadre de vie. On pourrait y ajouter un accès facilité à des équipements de loisirs.

L'aménagement ou la transformation du quartier de la gare n'est pas sans risques en terme de mixité sociale : on assiste parfois au phénomène de « gentrification[200] ». Un rapport de la DATAR sur les effets de la grande vitesse indique : *« Il n'y a pas d'accroissement direct du nombre d'habitants, mais plutôt modification du type de population, les populations à revenus importants s'installant dans les quartiers de gare qui auront été rénovés ou rebâtis à l'occasion de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire »*[201]. Ce remplacement massif d'une catégorie d'habitants par une autre, aux revenus plus élevés que

[200] Ce terme, emprunté à la géographie sociale, peut être synonyme d'embourgeoisement.
[201] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, document DATAR, « Les effets de la grande vitesse ferroviaire » présenté à la Commission *« Aménagement et développement des territoires, environnement »* du CESER de Bretagne le 9 février 2010, p.11.

l'on appelle la gentrification joue contre la mixité sociale alors que celle-ci est un élément de dynamisme et d'une certaine qualité de vie d'un quartier. Ce phénomène de ségrégation socio-spatiale est souvent la conséquence de l'augmentation des loyers ou des prix de vente suite à une opération de rénovation ou de requalification urbaine.

Les quartiers de gares cristallisent des enjeux d'intermodalité, de cadre de vie en lien avec les services en présence, mais aussi en lien avec la mixité sociale, les aménagements d'espaces publics.

Nous préconisons que l'ensemble des dimensions fonctionnelles soit intégré dans les projets urbains où la réflexion est centrée sur le fonctionnement d'un nouveau quartier autour de la gare.

2.2. Des exemples d'aménagement de quartiers de gare

Plusieurs agglomérations de Bretagne ont défini un projet de réaménagement et de rénovation de leur gare ferroviaire et de ses abords, pour en faire un véritable pôle d'échanges intermodal fonctionnel. Parmi les collectivités rencontrées par la Commission, deux exemples peuvent être mis en avant : Quimper qui veut intégrer son PEM dans un espace vert (selon le concept de « gare-parc ») et Lorient qui souhaite reconstruire sa gare afin de la tourner vers le centre de la ville pour gagner en visibilité et en accessibilité.

2.2.1. Une « gare-parc » à Quimper[202]

Pour l'agglomération et la ville de Quimper, le projet Bretagne à Grande Vitesse représente un gain de temps attendu de 45 minutes pour relier Paris (aujourd'hui 4h15 au mieux). Les prévisions d'augmentation des échanges en gare vont nécessiter l'aménagement de la gare et de l'accueil des voyageurs, mais aussi des aménagements urbains à proximité immédiate de la gare, pour en faire une véritable plateforme intermodale. L'objectif de relier Quimper et Paris en trois heure est perçu comme d'autant plus prioritaire qu'au delà de la ville se trouvent encore de nombreux habitants.
Des réflexions et aménagements à l'échelle du quartier de la gare et des quartiers environnants sont également en cours concernant l'attractivité économique (cf. Figure 104, schéma de cohérence).
Le projet d'urbanisme dans lequel s'insère la gare de Quimper, et plus largement son pôle d'échanges multimodal (PEM), est développé sur un site aujourd'hui soumis à trois contraintes spécifiques :

- la gare est en zone inondable[203] ce qui implique un surcoût dans les

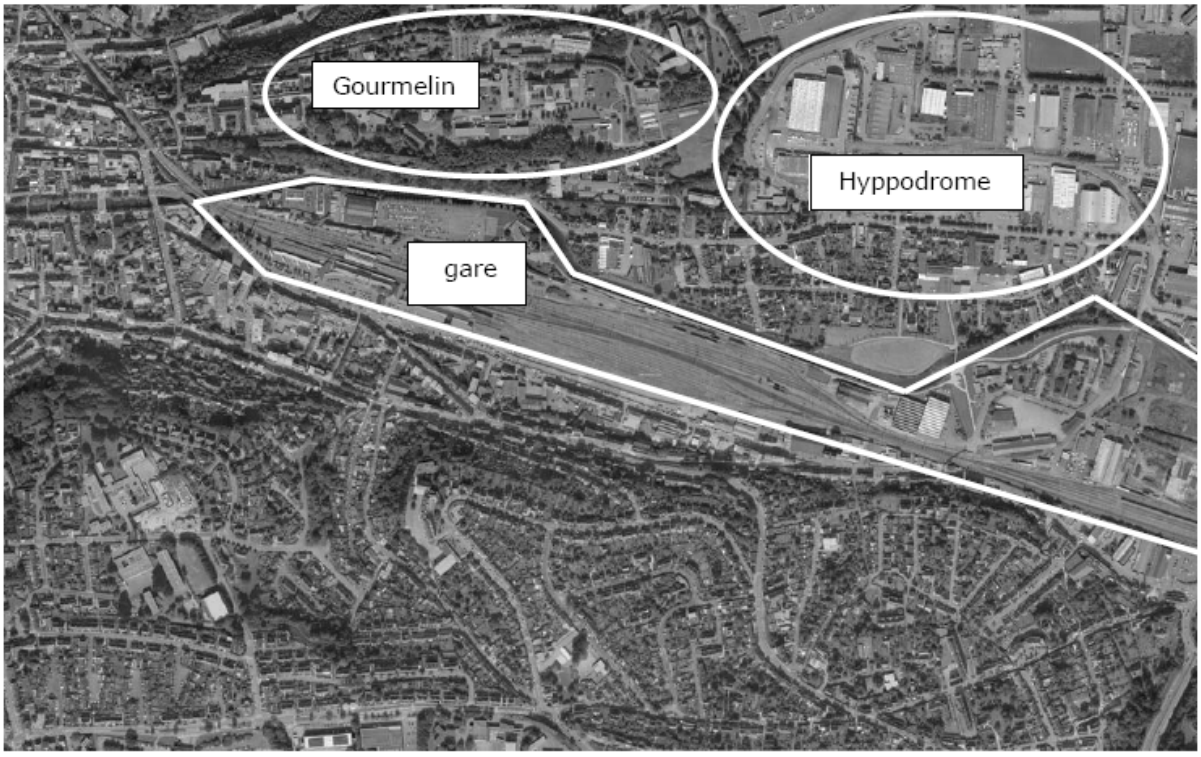
[202] Audition de plusieurs représentants de Quimper Communauté et de la ville de Quimper, dont Monsieur Bernard POIGNANT son président et maire, le 14 septembre 2010.

constructions (bâtiments sur pilotis avec parking en rez-de-chaussée, par exemple) ;

- le foncier autour de la gare est très rare et la collectivité n'en est pas propriétaire, ce qui oblige à préempter. La SNCF est propriétaire d'une partie du foncier, mais uniquement en zone inondable ;
- le site ferroviaire de la gare est obligé, pour raison militaire, de garder un accès à un quai spécifique pour l'armée (transport de troupes ou de matériels).

Une étude urbaine a été réalisée de mai 2008 à juillet 2009 pour aboutir à un « schéma de référence » (cf. chapitre 4). Elle visait à intégrer le développement du secteur de la gare dans celui de l'agglomération dans son ensemble. L'étude a porté sur plusieurs quartiers (200 hectares) dont chacun a fait l'objet d'une réflexion spécifique dans la politique d'aménagement urbain autour du pôle gare.

Figure 91. Les quartiers en cours d'aménagement autour du pôle gare

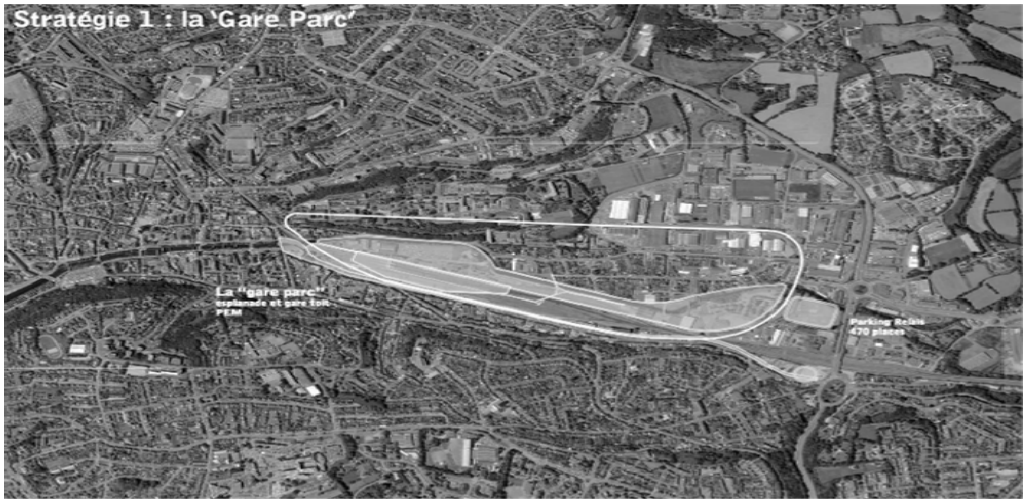


Source : Quimper Communauté, 2010.

[203] Sur le Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) cette zone est en rouge, ce qui indique un risque important.

Le principe qui sous-tend le projet de gare-parc est de considérer le secteur de la gare comme un grand parc urbain où la rivière et la verdure doivent être très présentes. L'originalité de la démarche est de faire de la zone inondable un atout afin de concrétiser la notion de « gare-parc ».

Figure 92. Stratégie 1 : « la gare-parc »



Source : Quimper Communauté, 2010.

Le projet comprend une gare ferroviaire au cœur du PEM, une esplanade en partie couverte, un parking relais de 470 places à l'Est de la zone. Pour ce dernier, une variante propose sa réalisation en ouvrage (construction d'un bâtiment) plus près de la gare.

La gare ne sera pas déplacée. *« Les partenaires, en particulier la SNCF, ne sont plus sur l'idée de raser la gare SNCF et d'en construire une plus grande pour absorber les nouveaux flux de voyageurs dans les années à venir. Elle conservera globalement sa physionomie actuelle même si le bâtiment en L, qui héberge notamment la Mission locale et les sociétés de location de voitures, pourrait évoluer. Même s'il faut trouver le moyen de la tourner plus vers le centre-ville à l'Ouest »*[204].

Des urbanistes ont cherché une solution pour pallier la rupture physique de l'îlot du Pont Firmin. L'hypothèse d'une passerelle entre la gare et le quartier Gourmelen a été étudiée, mais elle a été jugée *« trop coûteuse et pas assez pertinente»*[205].

Les études n'ont pas envisagé l'aménagement d'un véritable accès nord de la gare. « *Cela ne semble pas déterminant, même s'il faudra améliorer l'accès à la gare par le parking de la salle omnisports* ».

L'aménagement du quartier de la gare comprend bien entendu une dimension transport forte, avec un souci de favoriser l'intermodalité. *« Le projet urbain du*

[204] Audition de Monsieur Daniel LE BIGOT, adjoint à l'urbanisme, Quimper Communauté, le 14 septembre 2010.
[205] Idem.

parvis de la gare, inclus dans un concept de gare-parc, ne fonctionnera que s'il est bien connecté avec les futurs sites propres pour bus sur les quais de l'Odet. Car il faudra une fluidité la plus harmonieuse possible entre les gares SNCF et de transports urbains »[206]. Le renforcement des liens entre la gare et les transports urbains est une volonté de Quimper Communauté et entre la gare et les transports interurbains, une volonté du Conseil général du Finistère. La montée en charge sera progressive pour faire face aux projections statistiques qui sont de l'ordre d'un doublement de la fréquentation de la gare d'ici à 2020, comme suite de la mise en service de la LGV et de l'arrivée de TGV supplémentaires.

Un aménagement de la gare en pôle d'échanges multimodal est donc prévu. Il veut remplir trois objectifs :

1) Adapter le site à une **augmentation de la fréquentation**:

- pour les trains, la fréquentation doit passer de 950 000 voyageurs à 1 600 000 (dont pour les seuls TER de 400 000 à 815 000) d'ici 2020 ;
- les cars départementaux comptent 465 000 voyageurs vers Quimper dont 70 % transitent par la gare routière ;
- les bus de l'agglomération ont dénombré 5 132 000 voyageurs en 2009, l'objectif fixé est d'augmenter de 40 % leur fréquentation d'ici 2020.

2) **Améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**, par des aménagements lourds pour permettre l'accès aux trains, aux cars et aux bus. Les circulations devront être adaptées sur l'ensemble du site.

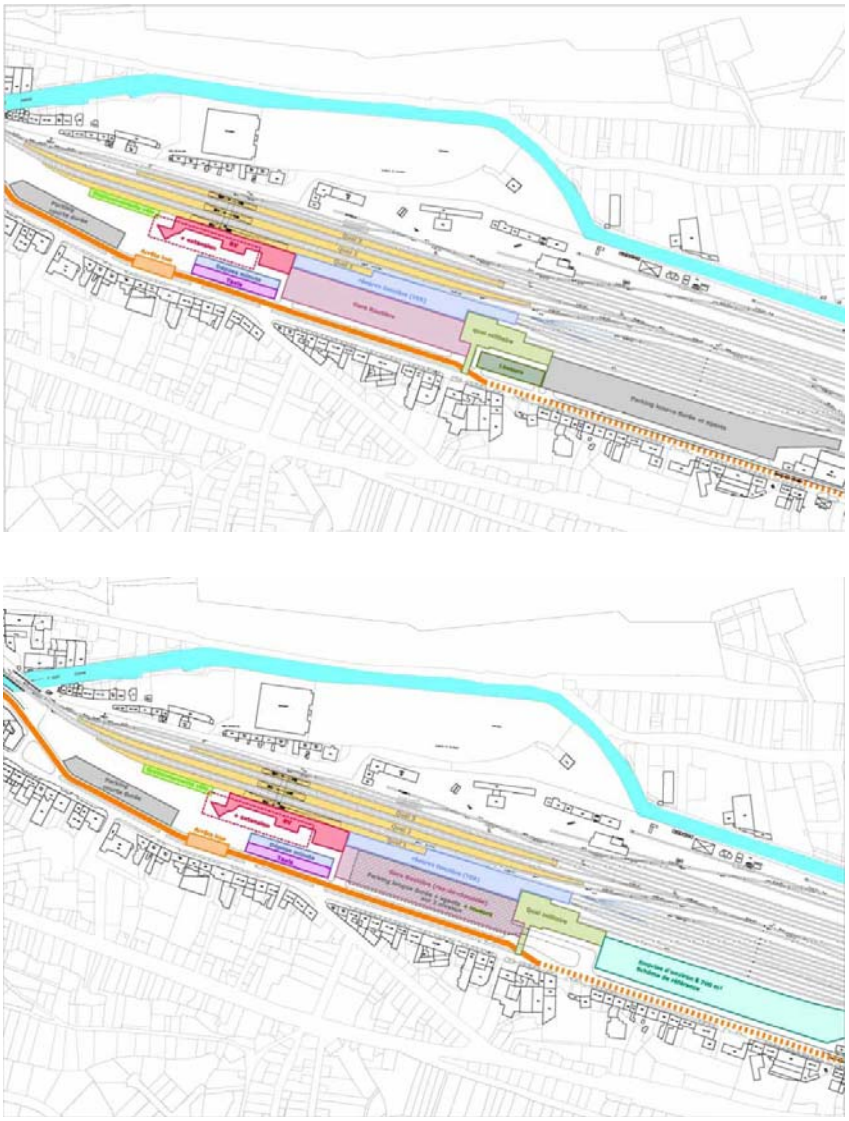
3) **Développer l'intermodalité** sur le site de la gare (par une meilleure coordination entre les AOT, une information centralisée de tous les modes de transports et des réflexions pour une billettique commune).

Le doublement du trafic ne devant pas se faire dès 2014-2015, l'espace gare est considéré comme bien proportionné. Il nécessite néanmoins des adaptations, en particulier pour rendre tous les quais accessibles aux personnes à mobilité réduite. *« Plus que la montée en puissance des TGV, c'est celle des TER qui apparaît la plus sensible. Cela signifie qu'il faut repenser l'articulation entre les modes de transports et de déplacements, y compris les voitures, les taxis, les vélos et piétons dans le secteur. La gare routière et les parkings actuels vont changer de place. Un nouveau parking à étages à l'emplacement de la SERNAM est même imaginé »*[207].

Ces aménagements sur le site de la gare et particulièrement l'évolution des quais ont fait l'objet d'une autre étude réalisée par la filiale EFFIA de la SNCF. Il en est résulté un diagnostic, une étude des besoins de chaque partenaire et des propositions de scénarios. Le premier prévoit une gare routière à niveau et un espace réservé aux loueurs de véhicules, alors que le second envisage une gare routière en rez-de-chaussée surmontée de deux niveaux de parking (et pas d'espace réservé aux loueurs.

[206] Audition de plusieurs représentants de Quimper Communauté et de la Ville de Quimper, le 14 septembre 2010.
[207] Audition de Monsieur Daniel LE BIGOT, adjoint à l'urbanisme, Quimper Communauté, le 14 septembre 2010.

Figure 93. Les scénarios d'aménagement de la gare



Source : Quimper Communauté, 2010.

Les prochaines évolutions pour faire du projet de PEM un projet urbain sont :

- d'inscrire l'aménagement dans un projet d'urbanisme pour le quartier ;
- d'étudier la possibilité d'un pôle de développement économique ;
- de requalifier l'avenue de la Libération ;
- de créer un « environnement paysager ».

L'aménagement du quartier de la gare de Quimper vise la transformation du quartier en gare-parc où les espaces verts sont très présents, comme s'il s'agissait d'un parc urbain. L'originalité est de faire de la contrainte de la zone inondable un atout paysager. La gare-parc inclut néanmoins la création d'un pôle d'échange multimodal qui doit relever les défis d'une fréquentation accrue tant dans les TER, les cars que les bus. L'aménagement du PEM nécessite ainsi le déplacement de la gare routière et de plusieurs parkings.

A la lumière de l'exemple de l'aménagement du quartier de la gare de Quimper, nous insistons sur la nécessité pour les collectivités d'anticiper et de construire une réflexion permettant d'accompagner le changement.

2.2.2. La ZAC d'EuroRennes[208]

Le prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes va induire de profondes modifications d'aménagement urbain, en particulier dans le quartier de la gare où se concentrent de nombreux projets de transports. Le projet EuroRennes est né de la nécessaire reconfiguration de la gare et de son quartier en lien avec deux projets majeurs pour la ville :

- la mise en service de la LGV jusqu'à Rennes (Cesson-Sévigné) en 2017 ;
- la construction de la deuxième ligne de métro rennaise à l'horizon 2018-2020.

Le renforcement des échanges intermodaux en gare de Rennes est au cœur des aménagements avec une vocation d'insertion dans le projet de développement de l'agglomération.
EuroRennes est en réalité l'imbrication de deux projets : la transformation d'une grande gare en pôle d'échanges multimodal (PEM) et l'aménagement du quartier de la gare dans son ensemble. Pour ce second projet, la démarche choisie est une zone d'aménagement concerté (ZAC).

Deux études sont menées en parallèle sur deux périmètres imbriqués :

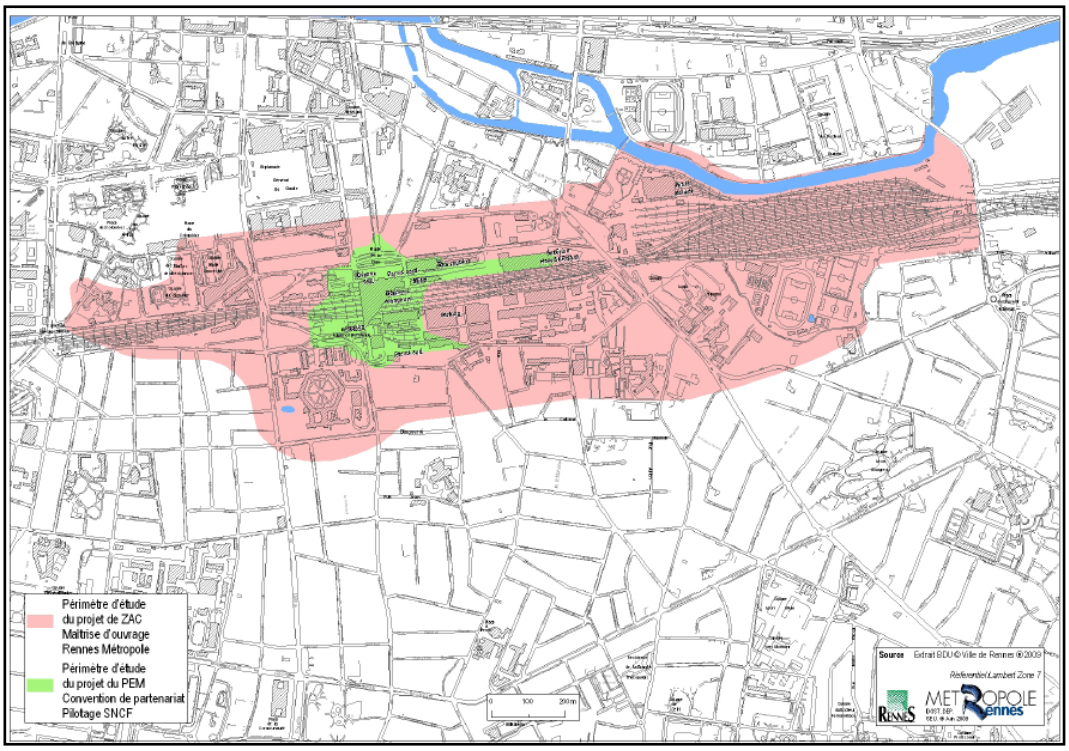
- le périmètre d'étude du projet de PEM (en vert sur le plan ci-contre) ;
- le périmètre d'étude du projet de ZAC (en rose).

Rennes Métropole désigne la ZAC d'EuroRennes opération d'intérêt communautaire le 23 avril 2009 et en assure la maîtrise d'ouvrage. Les maîtres d'œuvre urbains sont désignés en décembre par le Conseil de Rennes Métropole :

- FGP (Ferrier, Gazeau, Paillard) en tant qu'architectes-urbanistes ;
- L'agence TER en tant que paysagistes ;
- OGI (Omnium Général d'Ingénierie), bureau d'étude technique.

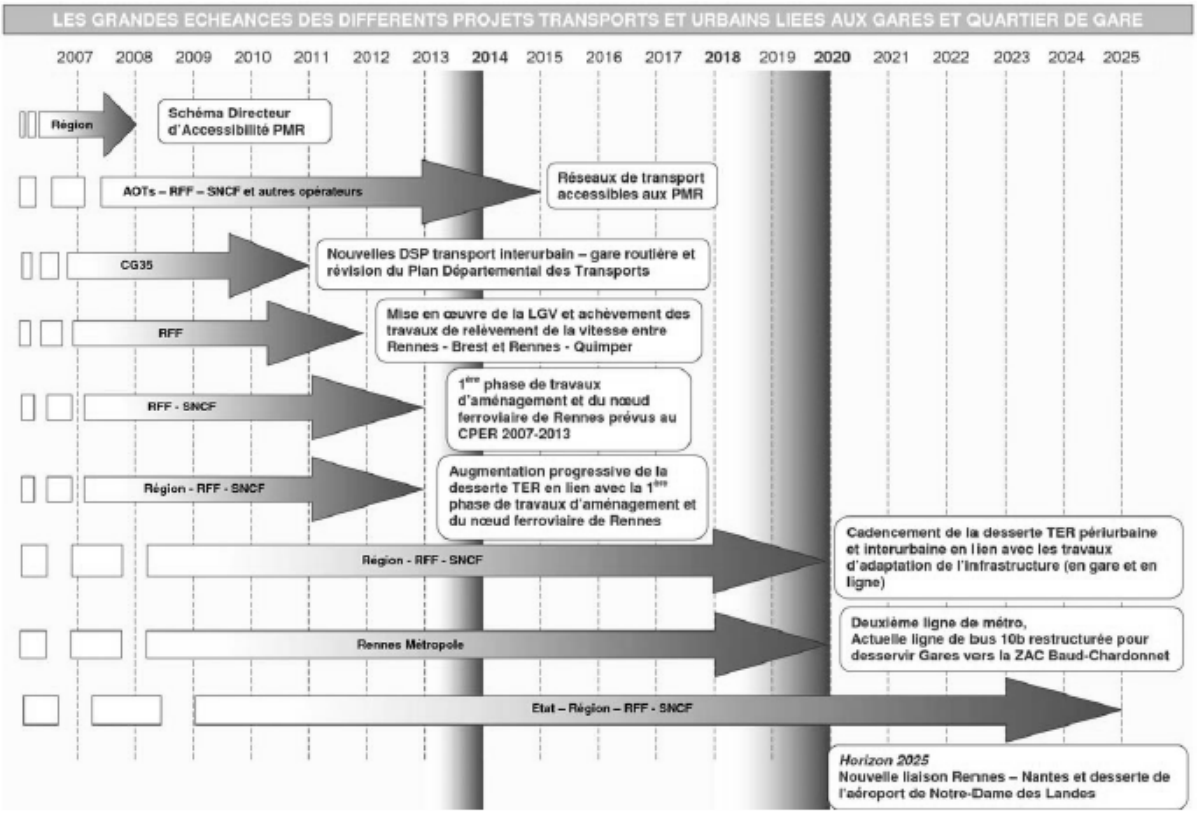
[208] Auditions de Monsieur Christian LE PETIT, directeur général de l'Aménagement urbain de Rennes et Rennes Métropole et Monsieur Antoine MONNERIE, chargé de mission ZAC d'EuroRennes, Rennes Métropole, le 27 avril 2010.

Figure 94. EuroRennes : deux projets imbriqués



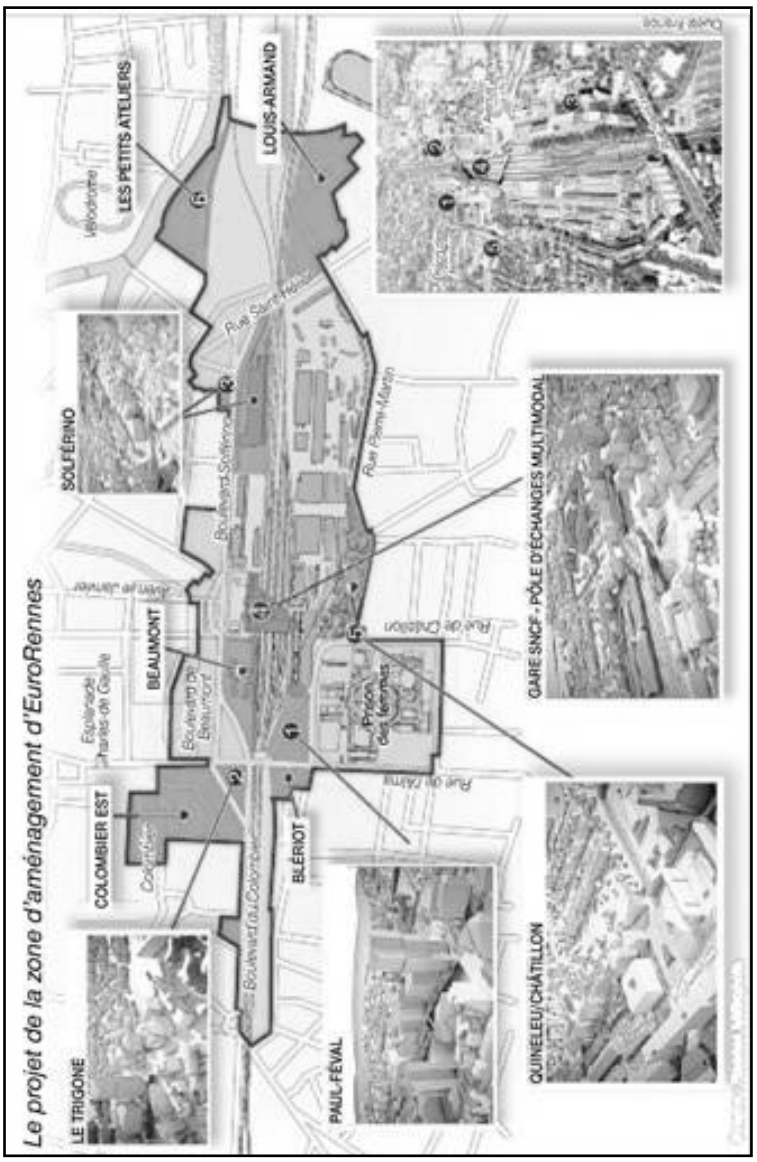
Source : Rennes Métropole, 2010.

Figure 95. Les échéances des projets de transport liés aux gare et quartier de gare



Source : Rennes Métropole, 2010.

Figure 96. Les îlots qui vont évoluer dans la ZAC d'EuroRennes



Source : Ouest France, 15 novembre 2011.

Les enjeux de la ZAC sont ceux d'une gare déjà insérée dans le tissu urbain dense. Les enjeux de mobilité sont dès lors croisés avec les enjeux urbains : création d'un véritable quartier de centre-ville avec des flux importants et une programmation mixte (tertiaire, commerces, habitat, etc.).

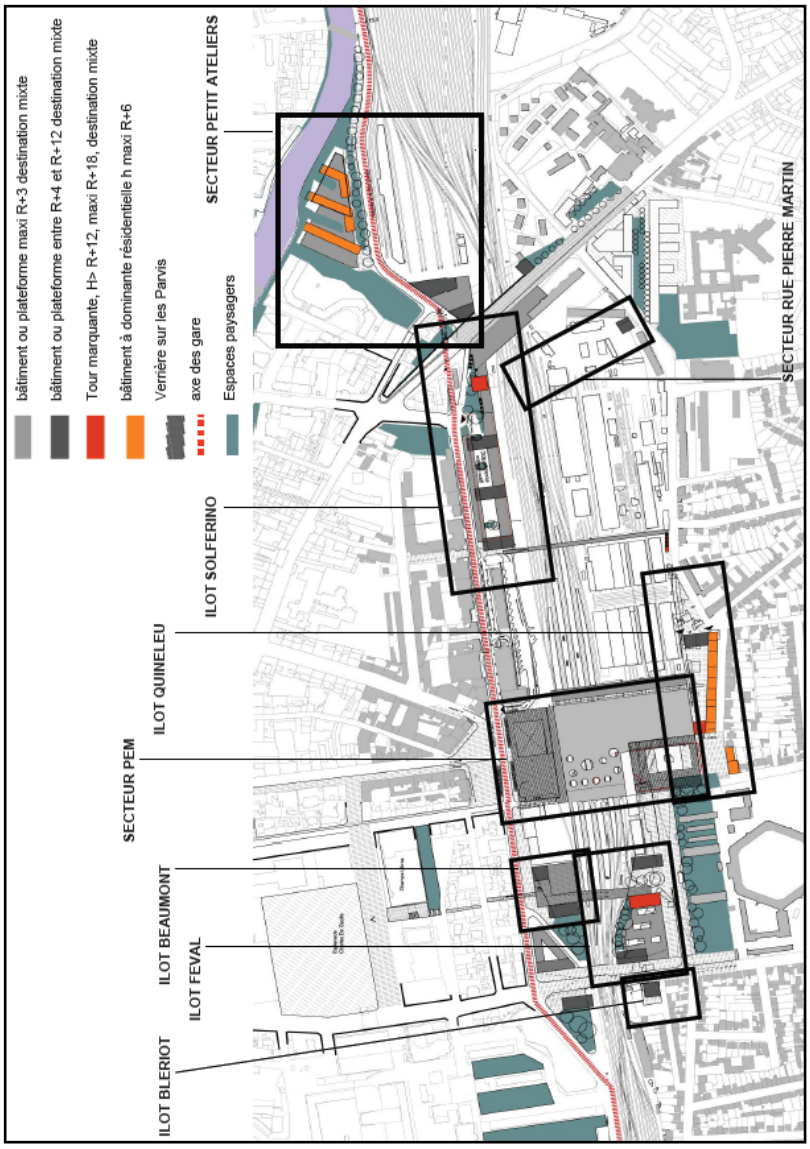
Des projets sont à l'étude[209] concernant les enjeux du renouvellement urbain par îlot. La construction d'immeubles tertiaires et de logements est envisagée dans la plupart de ces îlots :

- Bleriot : 11 000 m² de tertiaire ;
- Feval : 38 800 m² de tertiaire ;

[209] Etude de STUDIO 09 réalisée pour Rennes Métropole, 2010.

- Beaumont : 10 200 m² de tertiaire et 2 500 m² d'équipements ;
- Quineleu : 21 000 m² de tertiaire et 10 300 de logements ;
- les Petits Ateliers : 29 200 m² de logements.

Figure 97. Les enjeux de la ZAC par îlot

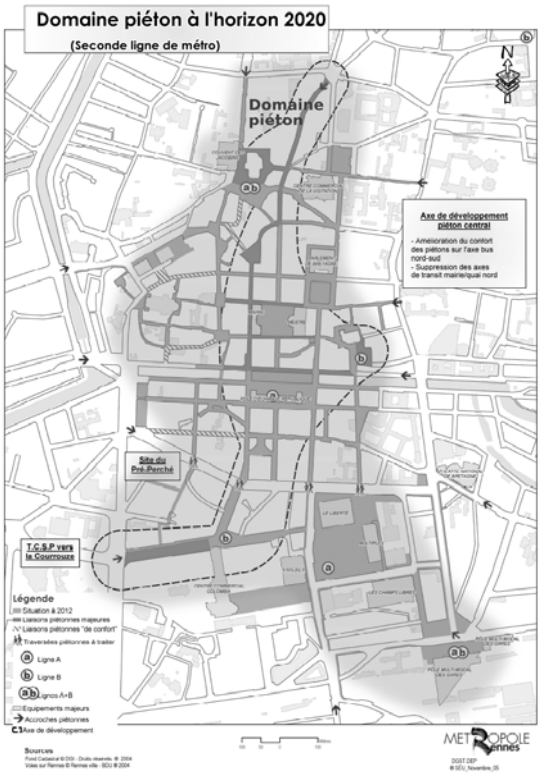


Source : Rennes Métropole, 2010.

Le secteur du PEM est concerné par l'enjeu transport et donc principalement l'intermodalité, s'y ajoute l'îlot Solferino qui comprend la gare routière et où 34 500 m² de tertiaire sont prévus.

En termes de fonctionnement des flux dans le quartier, il paraît nécessaire de créer des liaisons Nord-Sud et pour étendre le centre-ville à ce quartier de la gare.

Figure 98. Les cheminements piétons à l'horizon 2020

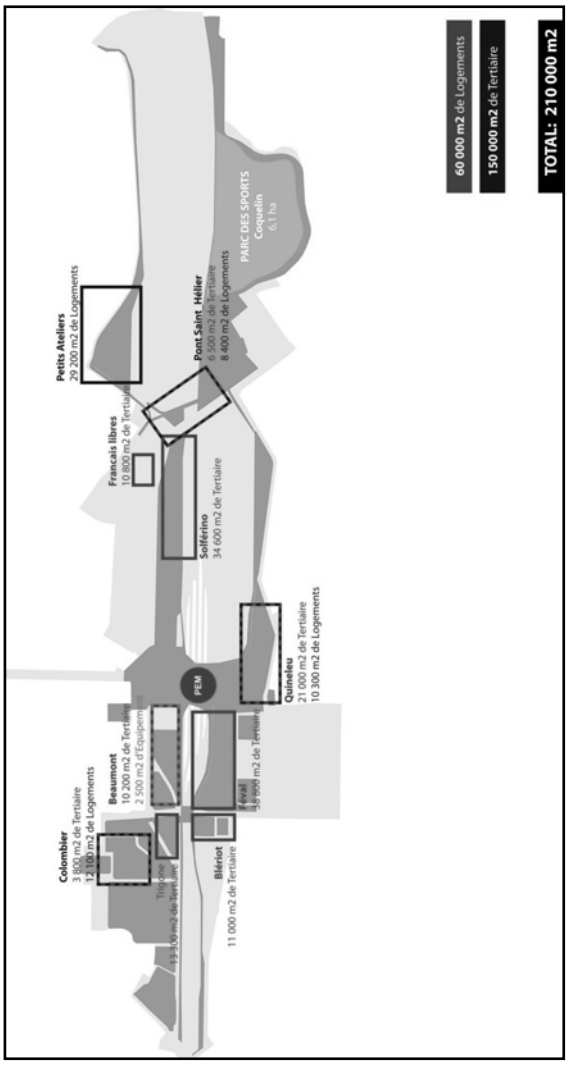


Source : Rennes Métropole, 2010.

La ZAC prévoit une emprise importante pour les immeubles avec un potentiel constructible de la zone compris entre 200 000 m² et 250 000 m² de SHON (surface hors œuvre nette). Le développement de la mixité des fonctions (150 000 m² de bureaux et commerces, 60 000 m² de logements) est important pour le projet afin que le quartier n'ait pas un profil uniquement tertiaire. *« Pour autant, les conseillers en immobilier sont peu favorables à la mixité, alors qu'ailleurs cela se fait comme aux Pays-Bas ou en Grande-Bretagne »*[210]. Sur le périmètre de la ZAC, le type d'immeuble classique serait en R+7[211], à l'exception de deux immeubles qui pourraient être plus hauts.

[210] Audition de Monsieur Antoine MONNERIE (Rennes Métropole), le 27 avril 2010.
[211] Cela correspond à un rez-de-chaussée surmonté de sept étages.

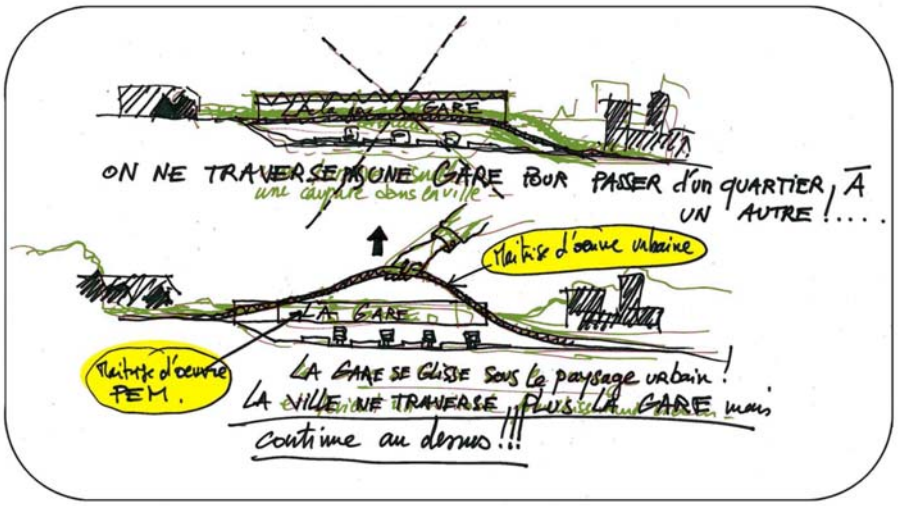
Figure 99. La mixité fonctionnelle : part des logements et du tertiaire



Source : Rennes Métropole, 2010.

Le quartier de la gare est souvent considéré comme la limite méridionale du centre-ville, voire comme une rupture entre le Nord et le Sud de la ville. Le projet de ZAC intègre ce constat et cherche à créer davantage de liaisons piétonnes traversant la gare. La ZAC doit permettre d'améliorer les liaisons entre le centre-ville (au Nord de la gare) et les équipements culturels situés à proximité immédiate de la gare comme les Champs libres, l'Esplanade Charles de Gaulle (Nord) et les quartiers résidentiels Sud-gare.

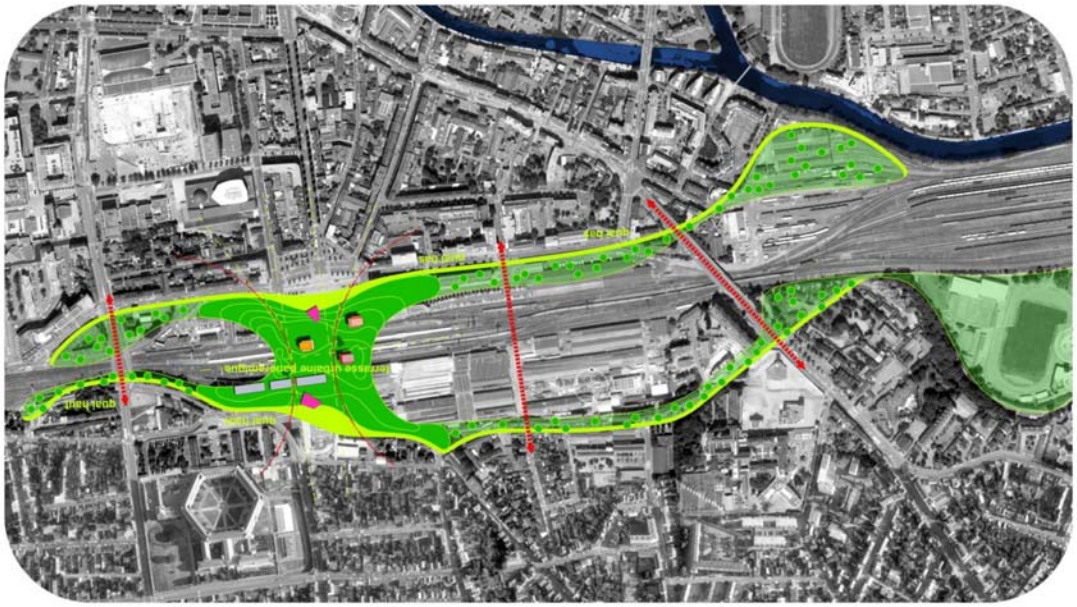
Figure 100. Le principe de passage des piétons au dessus de la gare



Le sol de la ville conquiert le toit de la gare au lieu de la traverser.

Source : Rennes Métropole, 2010.

Figure 101. La gare, couture urbaine entre le Nord et le Sud

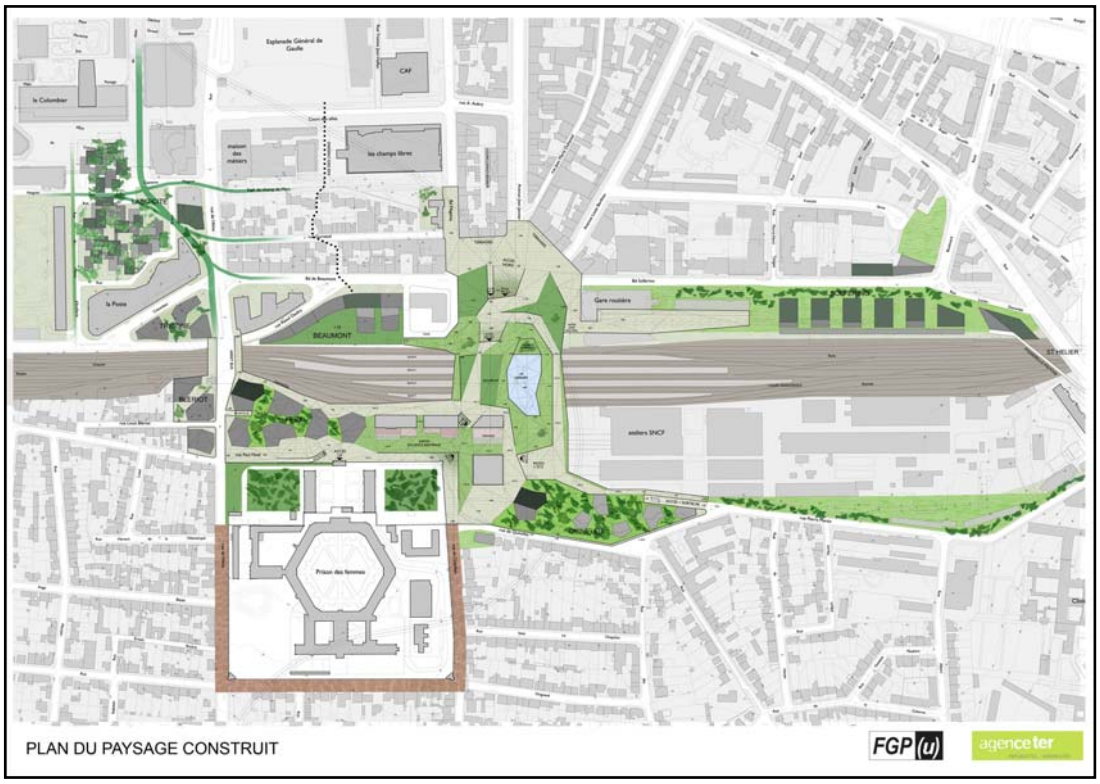


Le nouveau centre ville crée un sol construit continu reliant le Nord et Sud.

Les quais hauts et bas requalifient les rives du fleuve ferroviaire jusqu'aux berges de La Vilaine.

Source : Rennes Métropole, 2010.

Figure 102. La végétalisation des dalles d'EuroRennes



Source : Rennes Métropole, 2010.

Figure 103. EuroRennes en trois dimensions



Source : Rennes Métropole, 2010.

L'opération EuroRennes a également intégré une phase de concertation auprès du monde économique (premier trimestre 2010) entre :

- la Chambre de commerce et d'industrie régionale, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, le Pays de Rennes, etc. ;

- les acteurs économiques du centre-ville : commerçants, hôteliers, entreprises installées sur le périmètre de la ZAC ;

- les acteurs de l'immobilier.

Suite à la création de la ZAC EuroRennes (juillet 2010), le calendrier prévoyait d'approfondir les études en 2010-2011 et de démarrer les travaux (premiers chantiers) en 2012-2013 pour une livraison des premières constructions fin 2014. A terme le quartier pourrait contenir en son centre une large dalle végétalisée traversante reliant le Nord et le Sud de la ville.

La ZAC EuroRennes est une opération d'urbanisme qui veut répondre aux multiples enjeux d'une gare, aux flux grandissants, située au centre d'une aire urbaine qui est aussi un point d'entrée régional. Si la gestion des flux est primordiale, les enjeux de mixité des fonctions urbaines du quartier sont aussi traités dans le projet de ZAC, ainsi que la requalification de ce quartier de gare en quartier « de centre-ville », assurant une liaison entre le Nord et le Sud de la ville.

La dimension urbanistique d'un projet comme celui de la ZAC EuroRennes montre la multitude d'éléments à prendre en compte pour réussir un tel projet et notamment les besoins des différents acteurs, utilisant ou vivant dans le quartier de la gare. Nous préconisons en conséquence que les collectivités anticipent les projets d'aménagement des quartiers non seulement avec les urbanistes mais aussi en associant l'ensemble des acteurs concernés : usagers de transports, habitants, entreprises, associations, Chambres consulaires, agences de développement et acteurs du tourisme.

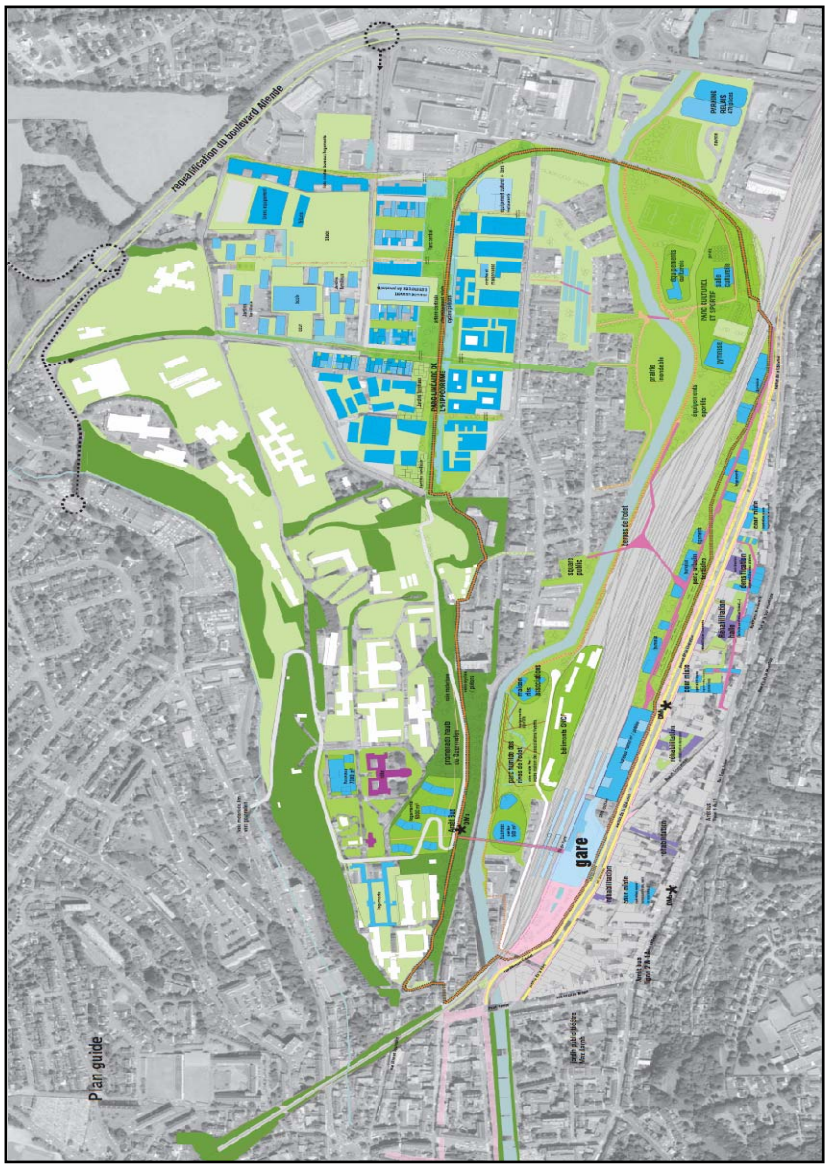
2.3. Des exemples d'aménagement de quartiers proches de la gare

Le projet Bretagne à Grande Vitesse fait naître des opportunités d'aménagements, comme pour les quartiers autour de la gare de Quimper, ou encore la caserne Charner à Saint-Brieuc.

2.3.1. Les quartiers à l'Est et au Nord de la gare pour Quimper

A quimper, en accompagnement du projet Bretagne à grande vitesse, deux études ont été commanditées : la première concerne le pôle d'échanges multimodal ; la seconde est l'étude urbaine qui a abouti à l'élaboration d'un « schéma de référence », véritable schéma d'urbanisme à l'échelle de plusieurs quartiers autour de la gare.

Figure 104. Le schéma de référence

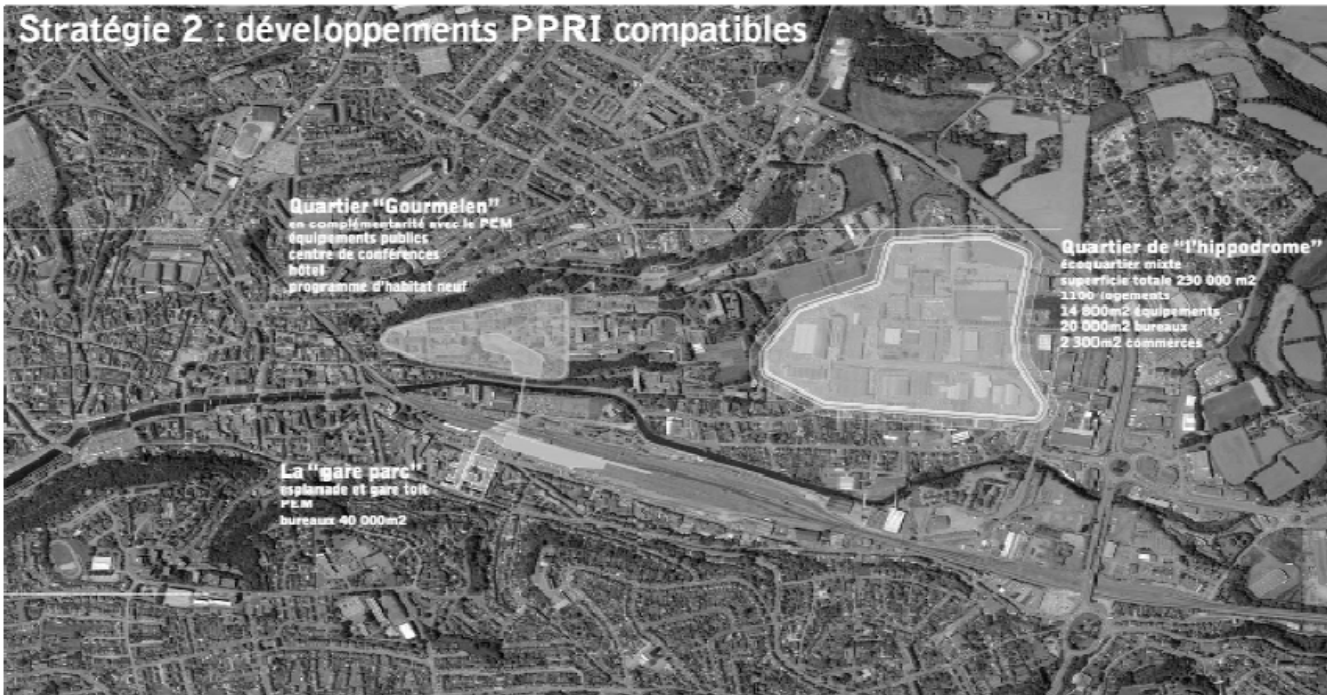


Source : Quimper Communauté, 2010.

La réflexion urbaine s'est développée autour de quatre stratégies combinées :
1. La stratégie de la « gare parc » (cf. supra, point 3.2.1).

2. La stratégie de développements compatibles avec les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI).

Figure 105. La stratégie 2



Source : Quimper Communauté, 2010.

Cette stratégie comprend trois opérations :

- une zone de 40 000 m² de tertiaire serait construite très proches du PEM ;
- au Nord de la gare se développe le quartier de Gourmelen en complémentarité avec le PEM. Cette zone d'activités doit tendre vers la mixité fonctionnelle, avec du logement et des activités, et doit bénéficier d'une réflexion sur l'avantage que procure la proximité de la gare. Il comptera des équipements publics, un centre de conférences, un hôtel, un programme d'habitat neuf, *etc ;*
- plus à l'Est, ce qui deviendra l'éco-quartier de l'Hippodrome, d'une superficie totale de 230 000 m², avec 1 100 logements, 14 800 m² d'équipements, 20 000 m² de tertiaire et 2 300 m² de commerces. Cet aménagement intègre le départ annoncé de plusieurs usines.

3. La stratégie d'activation du parc par des équipements publics sur le site de la presqu'île et sur l'un des sites de l'entreprise Armorlux où sera développé un équipement sportif, culturel et événementiel.

4. La stratégie d'aménagement du nord de l'avenue de la Libération.
L'objectif est de réhabiliter une entrée de ville en réutilisant des emprises fret et l'actuel quai militaire pour y développer, entre autres, un pôle tertiaire sur pilotis.

Figure 106. La stratégie 3



Source : Quimper Communauté, 2010.

Figure 107. La stratégie 4

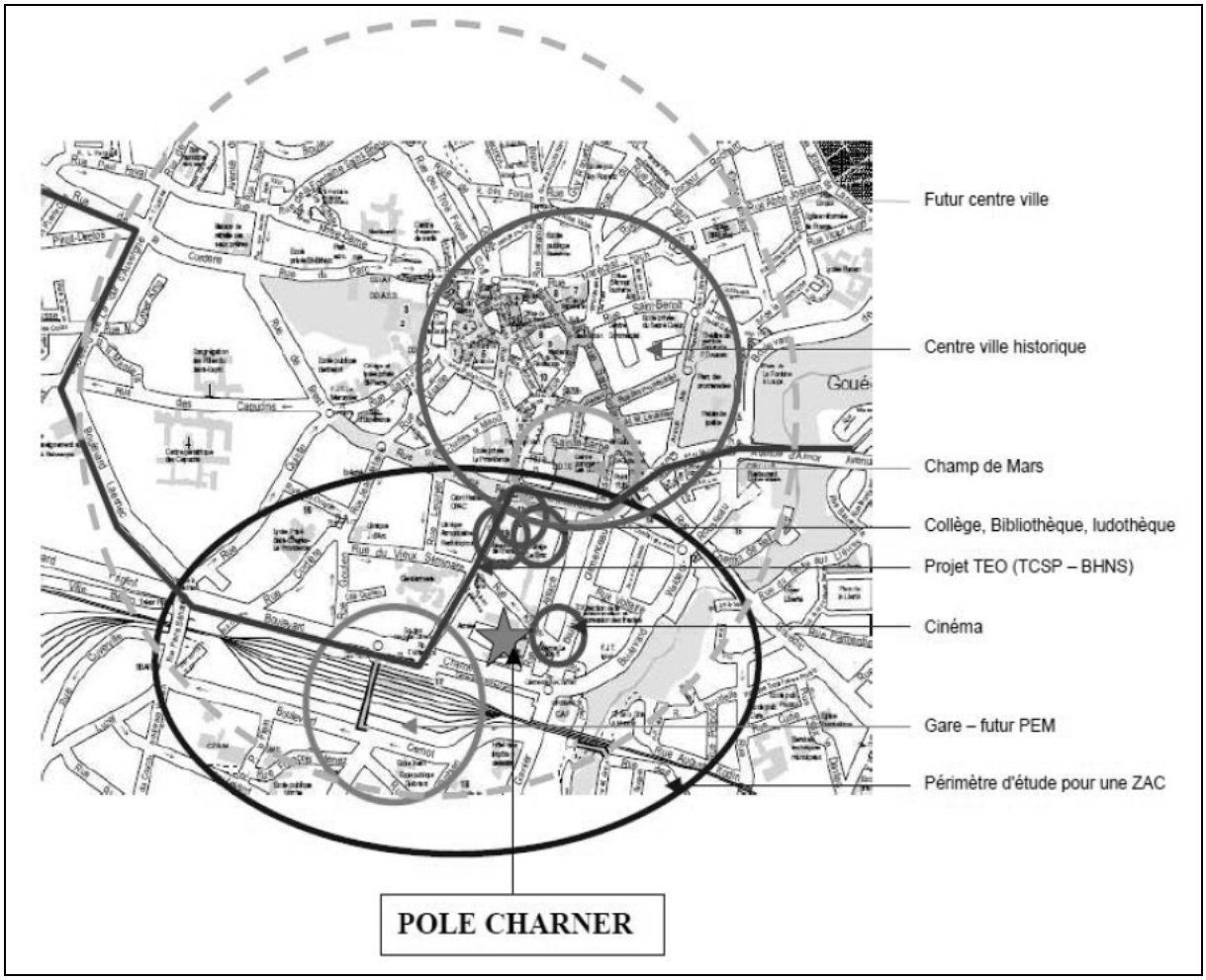


Source : Quimper Communauté, 2010.

2.3.2. La caserne Charner à Saint Brieuc[212]

Le site de la caserne Charner à Saint-Brieuc constitue un autre exemple d'aménagement réalisé en parallèle du projet de réalisation d'un pôle d'échanges multimodal. Il est situé au Nord-Est de la gare, donc à proximité de nombreux projets dans le centre-ville et intégré au périmètre d'une future ZAC.

Figure 108. Le site de la caserne Charner dans le tissu urbain briochin



Source : mairie de Saint-Brieuc, 2010.

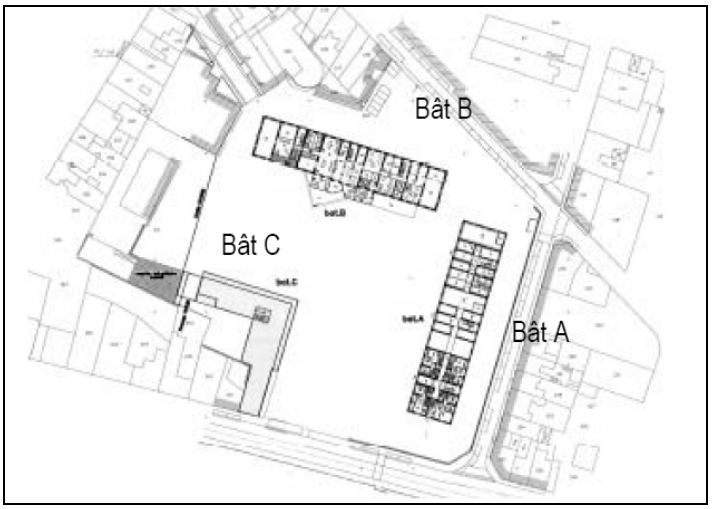
Différentes hypothèses d'occupation et d'aménagement de cette caserne se sont succédées depuis qu'elle n'est plus occupée par l'armée, mais aucun projet n'avait jusqu'alors pu être mis en œuvre. Le projet Bretagne à Grande Vitesse et son effet sur l'ensemble des modifications urbaines prévues dans le quartier de la gare semblent avoir fait aboutir le projet.

[212] Auditions de Madame Marie-Claire DIOURON, première adjointe au Maire en charge de l'environnement, du développement, de la rénovation urbaine et de la coopération intercommunale et Madame Nolwenn ROUAULT, responsable de la direction développement, urbanisme et affaires économiques, mairie de Saint-Brieuc, le 6 juillet 2010 à Saint-Brieuc.

Aujourd'hui, le projet Charner, ancienne caserne militaire en centre ville, est celui d'une réhabilitation du site et des bâtiments grâce à des équipements en lien avec la gare. Les objectifs du projet d'aménagement sont de :
- créer un pôle attractif multi-services à proximité immédiate de la gare TGV, en lien avec le projet Bretagne à Grande Vitesse ;
- proposer une offre réelle d'hôtellerie de standing en centre-ville répondant aux besoins du centre de congrès ;
- lier les sites entre eux : la gare TGV, le centre de congrès,le Champ-de-Mars, le centre historique et le port du Légué situés sur un axe de développement touristique et culturel Nord Sud (prévu au Plan d'aménagement et de développement durable) ;
- assurer le développement du programme dans des conditions compatibles avec le contexte économique.

Concrètement le projet comprend :
- la construction de logements de standing ;
- la mise en valeur de deux immeubles emblématiques (pour un hôtel *** et un centre d'affaires) ;
- la construction d'une école municipale des beaux arts ;
- l'aménagement d'un nouvel espace public ;
- la réalisation d'un parking sous-terrain.

Figure 109. Localisation des bâtiments de la caserne



Source : mairie de Saint-Brieuc, 2010.

Le bâtiment A doit être conservé pour accueillir les logements de standing. Le programme consiste en la création de 39 logements qui seront destinés à l'accession à la propriété. Le bâtiment est cédé en l'état pour un prix net vendeur qui a été établi à 1,1 million d'euros.

Figure 110. Plan du premier étage du bâtiment consacré aux logements



Source : mairie de Saint-Brieuc, 2010.

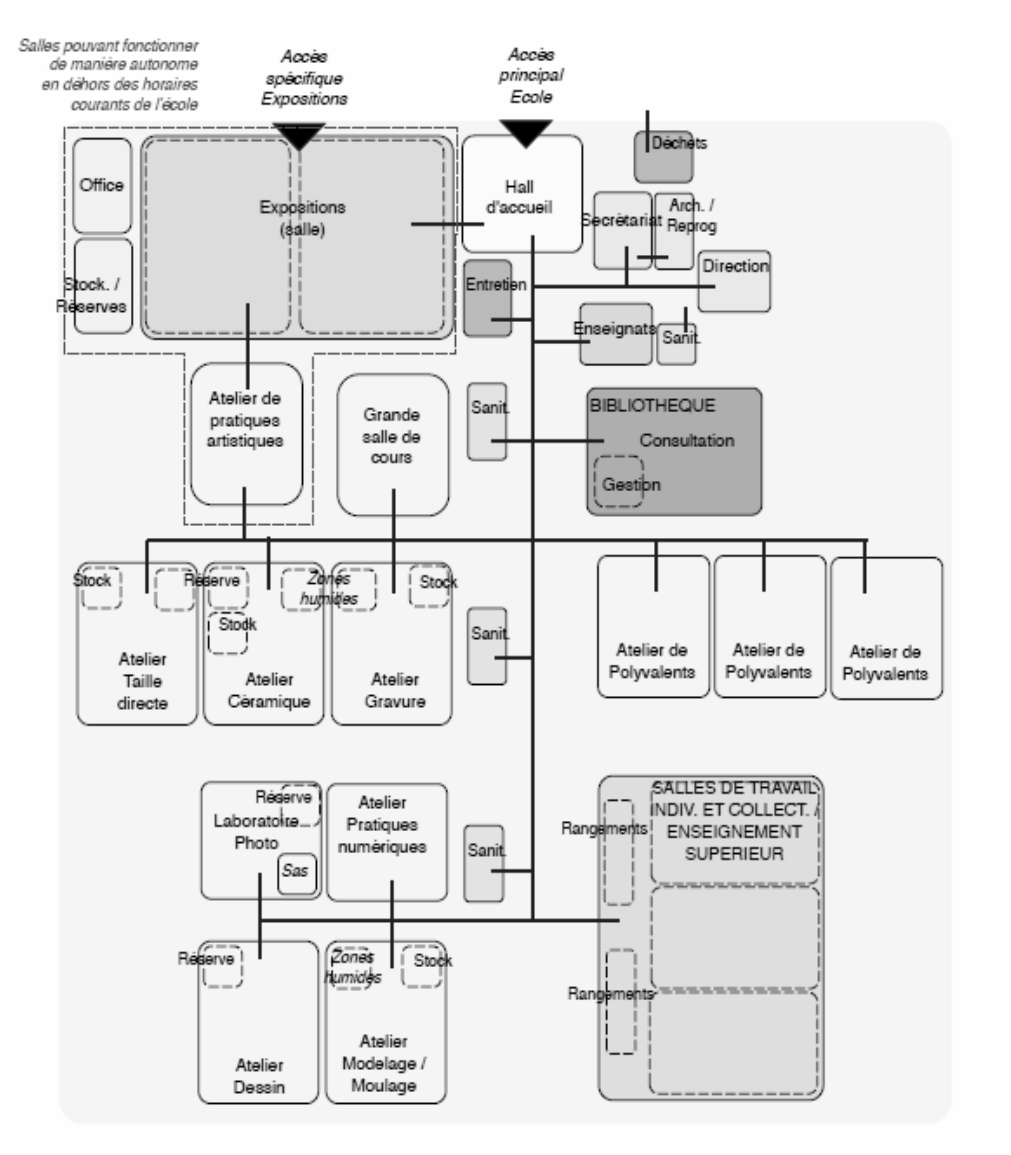
Une ZAC est prévue dans ce quartier incluant la gare pour une maîtrise foncière globale et pour une maîtrise des logements en particulier. Le programme local de l'habitat (PLH) en cours de révision prévoit 5 400 logements neufs en six ans pour l'agglomération briochine. 633 logements seront reconstruits dans le cadre de l'Agence nationale pour le renouvellement urbain (ANRU), mais essentiellement localisés dans les quartiers périphériques et au-delà. Dans le cadre de la ZAC, le secteur de la gare est aussi identifié pour le logement, avec l'objectif d'augmenter la mixité sociale. D'autant plus que, dans le centre-ville, de nombreux logements sont vacants. L'intérêt de la ZAC est aussi de limiter la hausse des prix qui pourrait résulter de la mise en service de la LGV. « Mais à Saint-Brieuc, les effets sur les prix du foncier et de l'immobilier seront toujours moindres qu'à Rennes ou à Saint-Malo »[213].

C'est le bâtiment B qui accueillera l'hôtel ***, un restaurant et le centre d'affaires. Dans ce bâtiment, 3250 m² de SHON sont réservés pour la réalisation de 68 chambres, 350 m² pour l'implantation d'un restaurant d'une centaine de couverts et 1050 m² de SHON pour l'aménagement d'un centre d'affaires d'une surface minimum de 900 m². Les conditions essentielles de la vente sont de prévoir l'implantation d'une grande enseigne de chaîne hôtelière pour l'exploitation d'un hôtel *** et le maintien du bâtiment existant. Le prix de vente du bâtiment existant a été fixé à 482 500 euros net vendeur.

L'école des Beaux-Arts sera située dans le bâtiment A (premier étage). La maîtrise d'œuvre en a été confiée au cabinet Bonnot pour un coût retenu de 3,5 millions d'euros.

[213] Auditions de Monsieur Gilbert GASPAILLARD (Vice-président du Pays et de l'Agglomération de Saint-Brieuc en charge de l'économie), Madame Béatrice HEROULT (Directrice du développement économique de Saint-Brieuc Agglomération), Monsieur Jean-Charles ORVEILLON (Directeur du Pays de Saint-Brieuc), Madame Marie-Claire DIOURON (1ère adjointe au Maire de Saint Brieuc), Madame Nolwenn ROUAULT (Mairie de St Brieuc), le 06 juillet 2010.

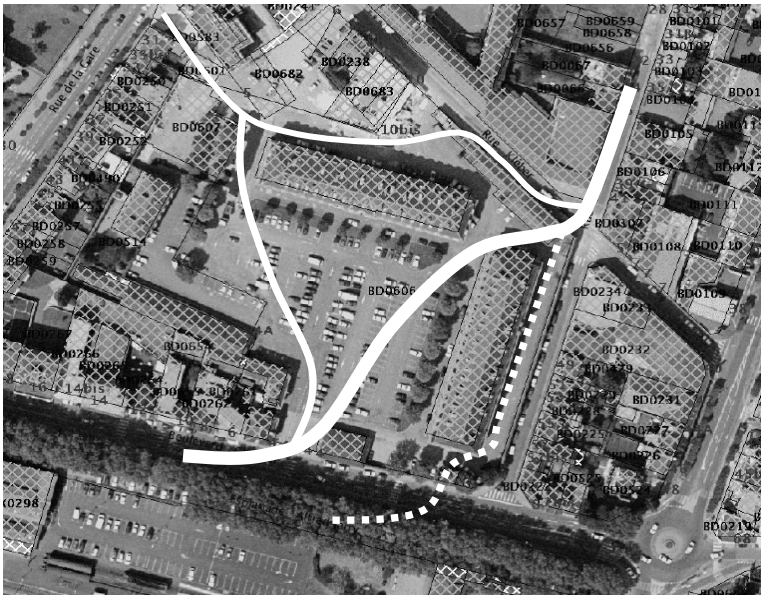
Figure 111. L'école des Beaux-Arts



Source : mairie de Saint-Brieuc, 2010.

Les objectifs de l'aménagement des espaces publics (environ 10 000 m²) sont :
- de redonner la priorité aux piétons pour améliorer l'accessibilité au site et renforcer son attractivité par le renforcement des liaisons piétonnières et la limitation de la circulation sur le site à l'accès des pompiers ;
- d'ouvrir le site sur l'extérieur pour une meilleure visibilité des aménagements par la démolition partielle des murs d'enceinte et la destruction des bâtiments ne présentant pas d'intérêt architectural ;
- d'améliorer la qualité des espaces publics grâce au traitement paysager, au mobilier urbain qui sera conforme aux récents aménagements et par l'utilisation de matériaux de qualité ;
- d'animer les lieux par un traitement aquatique possible en journée et par un éclairage des bâtiments en soirée, par l'accueil de manifestations en lien avec l'école des Beaux-Arts et par l'aménagement d'espaces propices aux échanges et à la détente.

Figure 112. Les espaces publics et les cheminements piétons



Source : mairie de Saint-Brieuc, 2010.

Figure 113. Vue d'ensemble des aménagements des espaces publics



Source : mairie de Saint-Brieuc, 2010.

Le projet Charner prévoit aussi l'aménagement d'un parc de stationnement sous-terrain. L'accès se fera depuis la rue Kléber par un tunnel présentant une légère pente vers le niveau –1. La sortie des véhicules se fera par une rampe à légère pente vers le boulevard Charner qui sera alors mis en sens unique descendant à l'horizon de la réalisation de l'aménagement du PEM. À l'intérieur du parking, la circulation se fera à sens unique sur des voies de 5,5 mètres. De plus, grâce à une conception spécifique des planchers (plancher béton armé reposant sur des poutres précontraintes de 15,5 m de portée), il n'y aura pas de poteaux entre les places de stationnement. Les accès piétons se feront par trois escaliers et deux ascenseurs.

Calendrier du projet Charner (en juillet 2010) :
- 26 mai 2009 : le Conseil municipal affiche sa volonté de créer un parc de stationnement de 300 places (dans le cadre de l'étude de PEM) ;
- juin 2010 : délivrance du permis de construire du parking ;
- octobre 2010: début des travaux ;
- décembre 2010 : signature de l'acte de vente du bâtiment B et démarrage des travaux de l'hôtel, du restaurant et du centre d'affaires ;
- printemps 2011 : livraison de la dalle du parking et démarrage des travaux d'aménagement des espaces publics ;
- septembre 2011 : démarrage des travaux de l'école des Beaux-Arts et des logements ;
- janvier 2012 : inauguration des espaces publics et du parc de stationnement et potentiellement l'hôtel ***, le restaurant et le centre d'affaires ;
- septembre 2012 : inauguration de l'école des Beaux-Arts et des logements.

Le projet Bretagne à grande vitesse est aussi l'occasion de réfléchir à l'aménagement de quartiers autres que celui de la gare, mais qui sont en relation avec elle, comme les quartiers de Gourmelin, de l'Hippodrome et de la presqu'île à Quimper. Un projet de PEM peut alimenter des projets urbains qui reconsidèrent toute l'accessibilité aux quartiers en lien avec la nouvelle offre de transport. Le quartier de la caserne Charner est en revanche très proche de la gare de Saint-Brieuc, mais la problématique y est davantage tournée vers la mixité fonctionnelle (logements, pôle multi-services, tertiaires, équipements éducatifs et culturels, espaces publics et stationnement). Une bonne accessibilité depuis et vers la gare y est également prévue.

Nous préconisons que la construction d'une LGV et la modification de l'offre de transport qu'elle induit soient considérées comme des opportunités de réaménagement de quartiers au-delà de celui de la gare. Les éléments à prendre en compte sont les articulations possibles entre ces quartiers et celui de la gare, et plus généralement, le fonctionnement des déplacements en lien avec les différentes fonctions des quartiers.

Nous proposons de favoriser la mixité à plusieurs niveaux : dans les fonctions urbaines du quartier de la gare et des quartiers environnants et au sein des immeubles ou îlots en ce qui concerne les logements.

Enfin, ces aménagements de quartiers imposent une maîtrise foncière par les collectivités qui doivent se rapprocher de l'établissement public foncier de Bretagne pour les faciliter.

3. Les aménagements à l'échelle des gares

Les gares étaient au XIXème et au début du XXème siècle un élément important du développement urbain et économique d'une ville ; l'essor industriel se construisait aux abords des gares. Par la suite, les gares ont joué un rôle dans la structuration des métropoles et de leurs banlieues. Puis, dans ces métropoles, bien que souvent centrales dans le tissu urbain, elles ont connu une période de marginalisation. En revanche, elles connaissent depuis 30 ans un regain d'attention en lien avec l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

3.1. La gare : objet de réflexion urbanistique intense

3.1.1. La gare et la grande vitesse

« L'impact du TGV dépend tout autant de la taille des villes desservies que de la localisation des gares, centrales ou périphériques, ou de la stratégie mise en place par les acteurs locaux. Selon la DATAR, *la réussite de l'implantation d'une LGV dépend du positionnement des gares. Pour une métropole qui souhaite développer des activités d'affaire, une gare en centre-ville bien desservie est essentielle. Pour l'attractivité résidentielle, une gare en centre-ville ou péri-urbaine est envisageable. Pour les autres villes, c'est la qualité de la desserte qui prédomine »*[214]. Les gares sont en premier lieu affectées par l'arrivée du TGV ou l'augmentation du nombre d'arrêts ; les villes concernées sont engagées dans des aménagements d'envergure très variable. Ces aménagements seront donc fonction des caractéristiques des flux, du nombre d'arrêts, de l'offre multimodale qui aura dû être définie en amont.

3.1.2. La gare, coupure urbaine

Des chercheurs ont analysé des gares et des quartiers de gare en tant que lieux de vie[215] et montré que celles-ci étaient parfois des lieux d'une coupure urbaine (quartiers coupés par les voies ferrées). La question du franchissement des voies, en passerelle ou en souterrain, au delà de la fonction de circulation interne à la gare, porte un enjeu de franchissement urbain qui puisse favoriser la perméabilité à l'échelle du quartier. De ce point de vue la gare et les espaces ferroviaires sont parfois perçus comme faisant obstacle à la circulation dans le quartier de gare. La gare est alors porteuse d'une image négative d'obstacle urbain.

[214] DATAR, « Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire », Territoires n°2, automne 2010, p16.
[215] L'HOSTIS A., *et alii*, « Rapport final du projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail », novembre 2009, 84 p. L'étude dont il est ici question constitue l'action 1 « Étude des pôles d'échange comme lieux de vie».

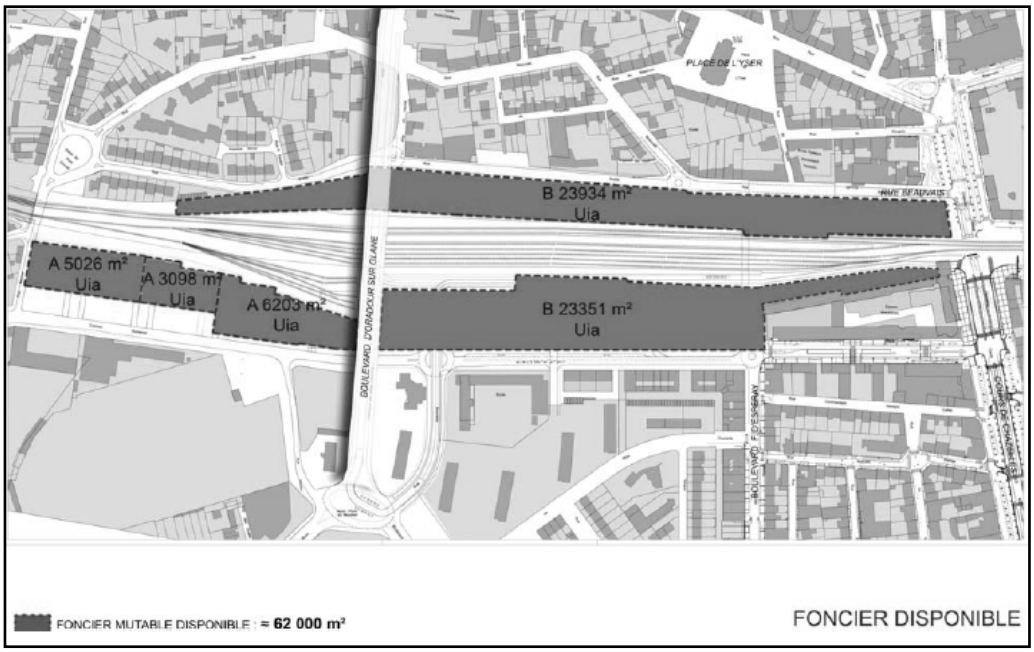
3.2. Des exemples d'aménagement de gares

3.2.1. Une nouvelle gare tournée vers le centre-ville pour Lorient[216]

L'essentiel du projet de PEM de Lorient, au-delà des opérations menées en faveur des différents modes de transport, est de repositionner la gare dans la ville. « A Lorient, il n'y a pas de quartier, pas de rue de la gare. La gare est en fait déconnectée du centre de la ville ».
Cela implique de repositionner les accès principaux au pôle d'échanges multimodal au Sud la gare SNCF, de créer un réseau de bus en étoile centré sur la gare et de répondre ainsi favorablement aux souhaits des habitants. « **On pourra alors commencer à parler d'un quartier gare** ».
Le premier enjeu est de créer une nouvelle polarité urbaine pour la ville et pour l'agglomération.

Parmi les enjeux urbains du PEM, il s'agit de mettre en place une continuité des espaces du pôle d'échanges vers le centre-ville en requalifiant les emprises ferroviaires en faveur de zones urbaines.
Pour ce projet, de grands espaces sont disponibles : espaces liés à la SERNAM qui ne fonctionne plus. Le foncier appartient soit à la ville, soit à la SNCF, soit à RFF.

Figure 114. Du foncier disponible proche de la gare

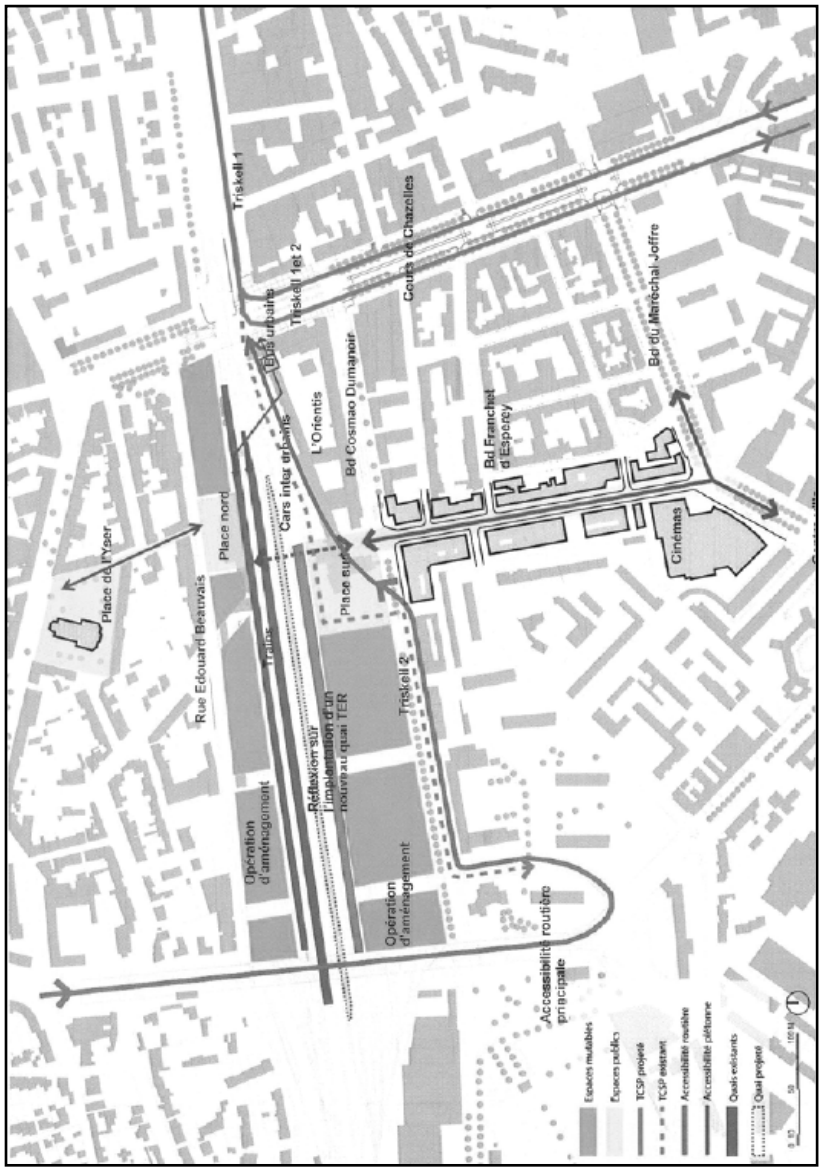


Source : Cap L'Orient, 2010.

[216] Audition de Monsieur Jean-François RAULT, directeur de Cap L'Orient, le 14 septembre 2010.

Il est prévu de construire 100 000 m² dont un tiers de bureaux, un tiers de commerces et un tiers d'habitat (dont 25 % de logements sociaux), et ainsi faire de ce quartier un espace central respectant la mixité sociale.

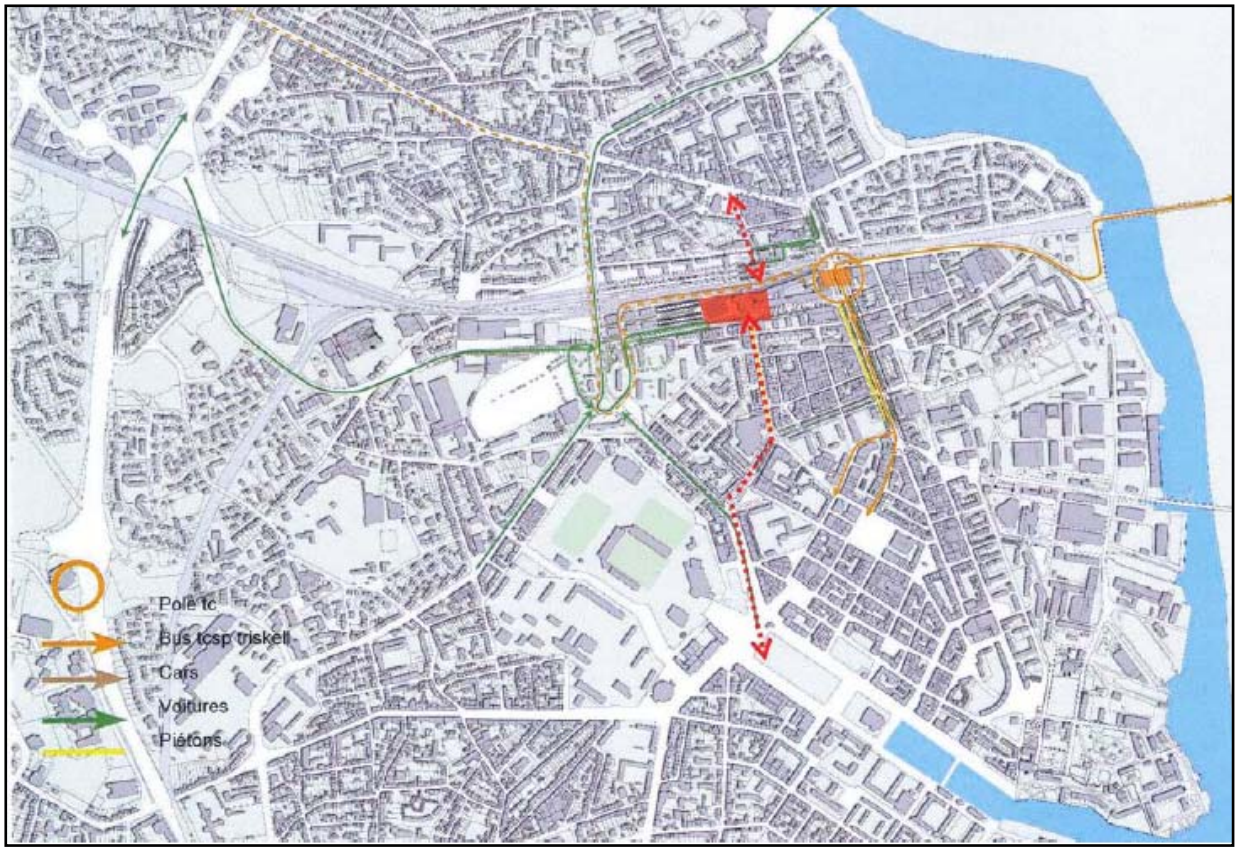
Figure 115. Les projets d'aménagements (espaces publics, quai supplémentaire…)



Source : Cap L'Orient, 2010.

Un des autres enjeux urbanistique du PEM est de parvenir à organiser une continuité nord-sud de part et d'autre des voies ferrées.

Figure 116. La continuité nord-sud



Source : Cap L'Orient, 2010.

Il s'agit également de permettre l'émergence d'un éco-quartier favorisant la déambulation à travers des espaces publics renouvelés, par exemple en créant un véritable espace public dans la perspective du boulevard Franchet d'Esperey.

Le projet d'aménagement de la gare de Lorient présente d'importants enjeux en termes d'urbanisme dont le plus ambitieux est de repositionner la gare dans la ville. Cela nécessite de requalifier des emprises ferroviaires en zones urbanisées. Le foncier est disponible pour cette opération qui respecte une mixité des fonctions urbaines et vise une mixité sociale dans les logements. Il s'agit aussi de réussir la liaison entre le Nord et le Sud de la gare et de favoriser les cheminements piétons à travers des espaces publics renouvelés.

3.2.2. L'enjeu foncier du PEM de Saint-Brieuc

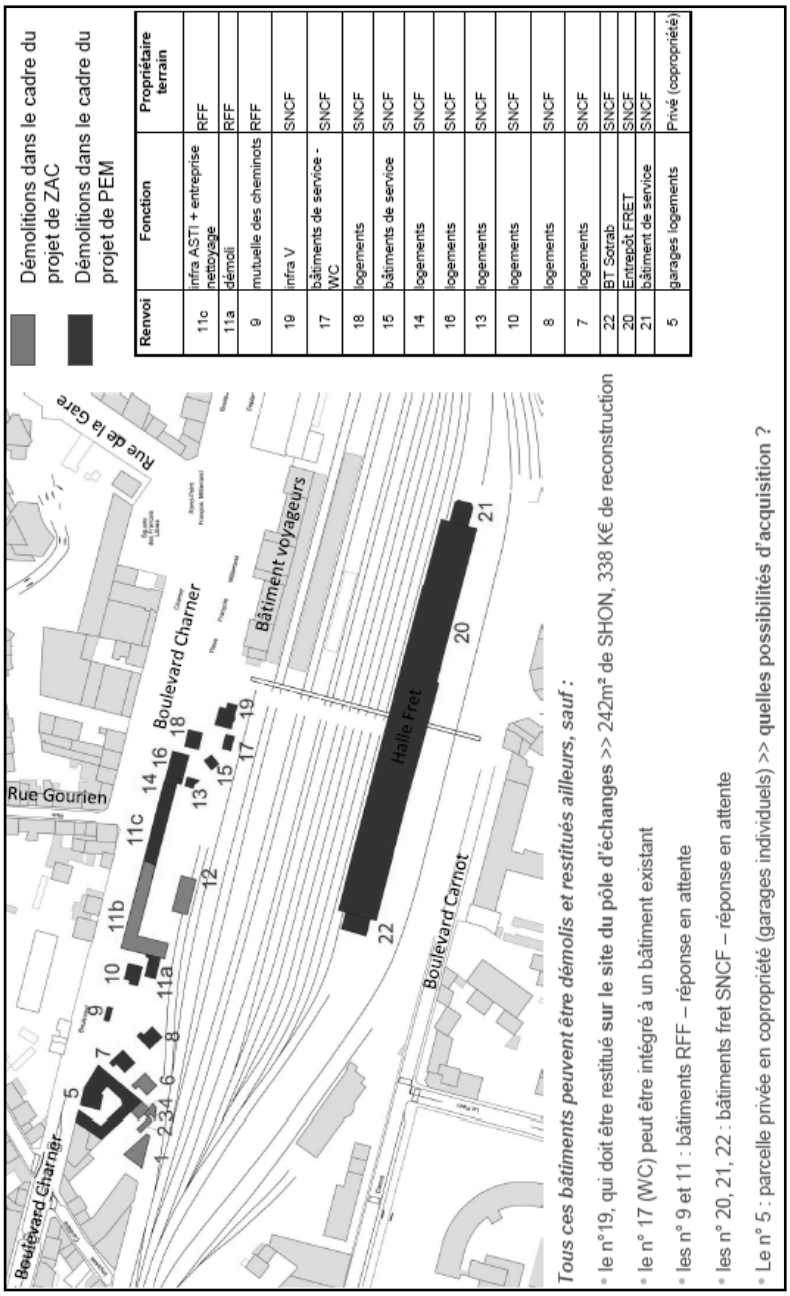
Une évaluation des effets du projet de PEM sur l'existant fait partie du projet d'aménagement de la gare de Saint-Brieuc, notamment l'évaluation du foncier et du bâti à rendre disponibles par des achats et des démolitions. Quelques fonctions devront être *in fine* retrouvées sur le site comme l'infirmerie de la SNCF, ou ailleurs dans le cadre des aménagements à venir de la ZAC.

Le projet définit aussi l'insertion urbaine de la gare avec une attention spécifique pour des aménagements de qualité par le recours à des matériaux habituellement utilisés pour des aménagements de places de centre-ville.

Le projet prévoit également la végétalisation des espaces :plantations d'arbres sur le boulevard Charner et plantation sur le boulevard Carnot de part et d'autre de l'axe de la rue Jules Ferry pour mettre en valeur le dôme de la gare, par exemple.

Le traitement de la dimension foncière dans le projet de pôle d'échanges multimodal de Saint-Brieuc est un exemple parmi d'autres de ce qu'il est envisageable de mettre en place pour lever les éventuels verrous fonciers.

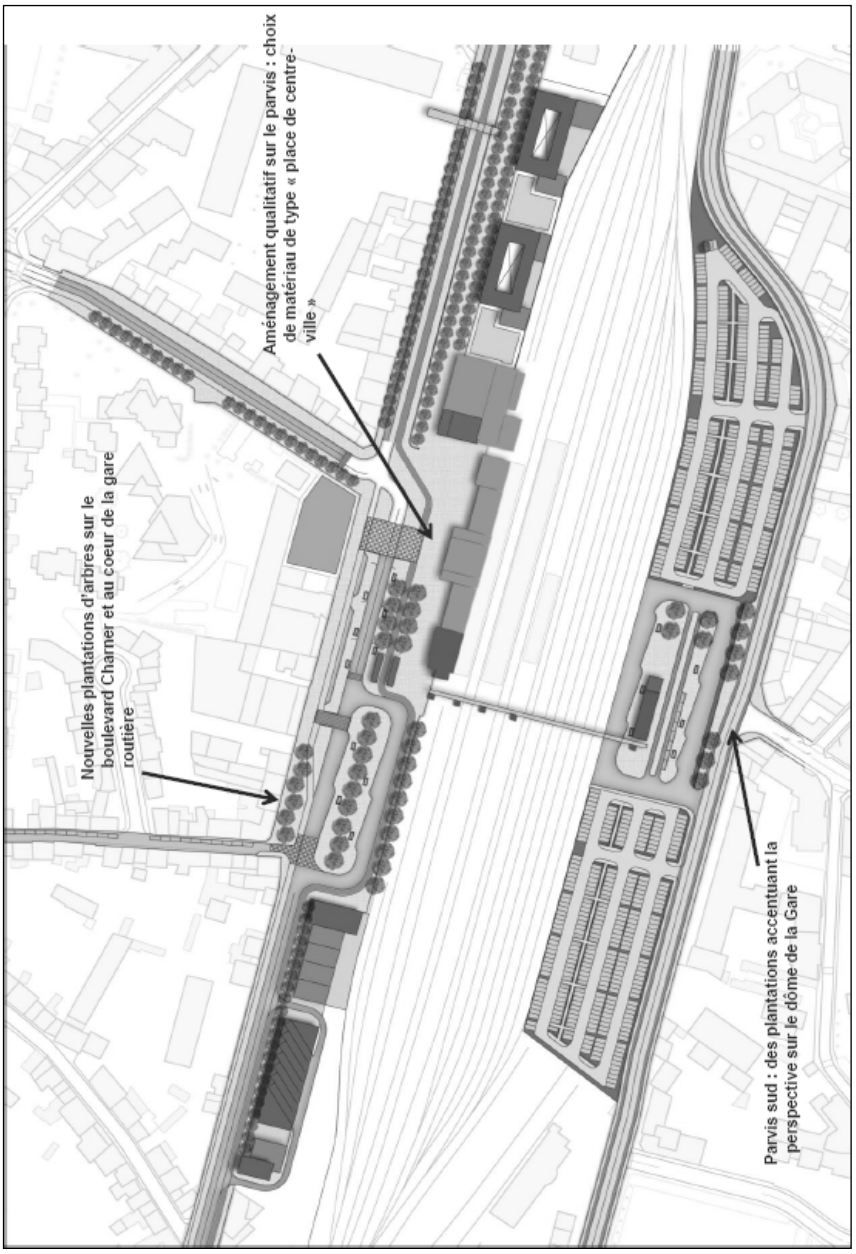
Figure 117. Les démolitions prévues sur le site



Renvoi	Fonction	Propriétaire terrain
11c	infra ASTI + entreprise nettoyage	RFF
11a	démoli	RFF
9	mutuelle des cheminots	RFF
19	infra V	SNCF
17	bâtiments de service - WC	SNCF
18	logements	SNCF
15	bâtiments de service	SNCF
14	logements	SNCF
16	logements	SNCF
13	logements	SNCF
10	logements	SNCF
8	logements	SNCF
7	logements	SNCF
22	BT Sotrab	SNCF
20	Entrepôt FRET	SNCF
21	bâtiment de service	SNCF
5	garages logements	Privé (copropriété)

Source : Ville de Saint-Brieuc, 2010.

Figure 118. Les aménagements qualitatifs et la végétalisation



Source : Ville de Saint-Brieuc, 2010.

3.2.3. La dimension urbanistique du PEM de Rennes

Comme nous l'avons illustré plus haut, le projet de PEM est imbriqué dans celui de la ZAC, réunis sous le vocable EuroRennes. La gare de Rennes est un nœud important du réseau ferré local car au centre de la ville, de l'agglomération, du Pays, de l'aire urbaine rennaise et du département d'Ille-et-Vilaine. Davantage à l'Est qu'au centre de la Bretagne, c'est aussi un point d'entrée régional. Les enjeux urbains sont tels que le projet de gare doit non seulement être imbriqué dans celui de ZAC, mais aussi pensé comme fonctionnant dans un ensemble urbain plus vaste. *« La gare est une composante de la ville, il faut qu'elle soit dans la ville »*[217].

Le projet EuroRennes est conçu sur une période de vingt ans (2006 – 2025) et rassemble, depuis l'origine, huit partenaires dans le cadre d'un groupement de commandes : Rennes Métropole, la Ville de Rennes, le Syndicat mixte de la gare routière (SGR), la SNCF, RFF, le Conseil général d'Ille et Vilaine, la Région Bretagne et l'État.

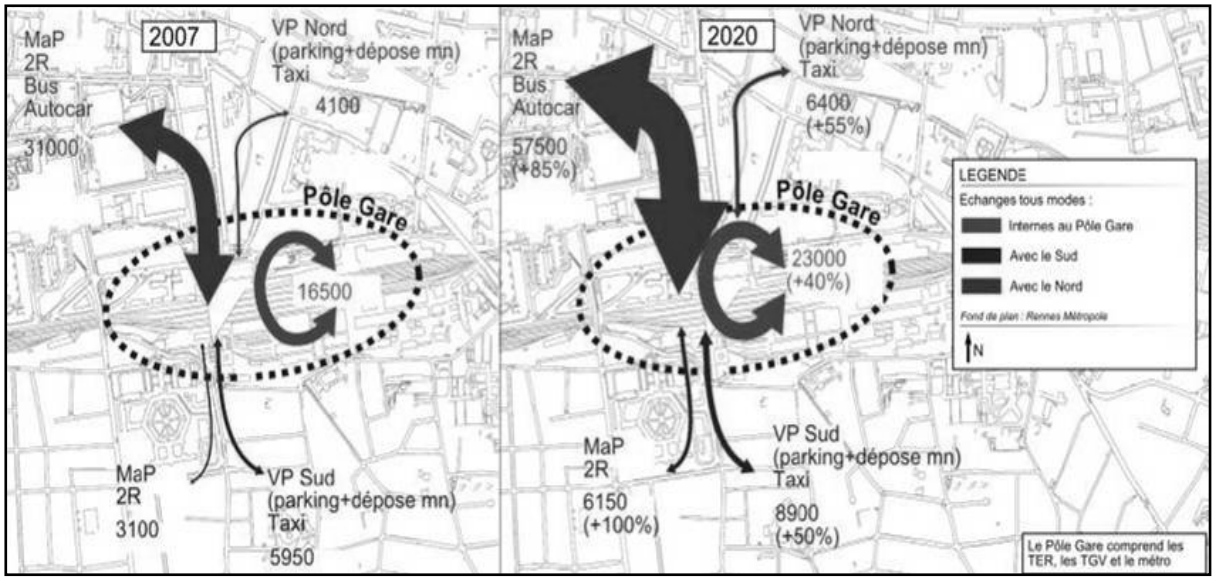
Si le PEM doit d'abord répondre à l'enjeu de l'intermodalité pour faire face à l'augmentation des trafics, le projet incarne une dimension urbanistique importante d'insertion dans le quartier, l'espace urbain et au-delà. Le projet met aujourd'hui l'accent sur les relations avec les quartiers autour de la gare et les équipements qu'ils offrent (Champs Libres, Théâtre nations de Bretagne, salles de concert, etc).

La vocation de la gare est de devenir une couture plutôt qu'une coupure urbaine entre le centre-ville et les quartiers sud gare. L'enjeu est de taille car aujourd'hui les flux traversant la gare sont très déséquilibrés entre le Nord et le Sud et les prévisions de trafic pour 2020 s'orientent vers une accentuation de ce déséquilibre.

Couture et centre à la fois, l'enjeu urbanistique des pôles d'échanges est de parvenir à développer une programmation urbaine qui valorise la centralité inhérente à toute agglomération dans ses fonctions tertiaires, la qualité de ses services, ses emplois métropolitains supérieurs, son offre de logements, ses espaces publics, etc.

[217] Auditions de Monsieur Christian LE PETIT, directeur général de l'Aménagement urbain de Rennes et Rennes Métropole et Monsieur Antoine MONNERIE, chargé de mission ZAC d'EuroRennes, Rennes Métropole, le 27 avril 2010.

Figure 119. L'accessibilité urbaine au pôle gare en 2007 et 2020



Source : Rennes Métropole, 2010.

Le premier rang régional de la gare de Rennes en termes de flux actuels et prévus lui confère, au-delà de son rôle intermodal, celui de nœud métropolitain et départemental ainsi que celui de point d'entrée en Bretagne. En conséquence, les enjeux urbanistiques sont de taille, avec la nécessité de réussir à relier depuis la gare, les principaux équipements culturels et tertiaires à proximité, mais aussi le Nord et le Sud de la ville et à une échelle plus large encore, de fluidifier les déplacements de l'ensemble des voyageurs depuis, vers et à l'intérieur de la Bretagne.

Nous préconisons d'accompagner les aménagements concentrés sur la dimension transport des pôles d'échanges que sont les gares, de projets urbains plus vastes, incluant les dynamiques de quartiers (liaison entre les différents équipements, déplacements doux favorisés à travers des espaces publics renouvelés et végétalisés) et la dynamique métropolitaine dans son ensemble (gare couture urbaine). L'emboîtement des échelles se poursuit par l'intégration intercommunale de la gare jusqu'au territoire régional.

Le projet urbain doit être réfléchi en amont de celui de la gare afin de l'intégrer plus facilement et d'optimiser son insertion dans le tissu urbain existant. Nous pensons qu'il est opportun d'aller jusqu'à concevoir des équipements de façon partagée entre l'aménagement de la gare et le projet urbain global.

Nous mettons en avant la nécessité d'anticiper en portant une attention particulière aux questions foncières en amont des aménagements de gares.

3.3. Les services attendus dans les gares

La vocation première d'une gare étant le transport ferroviaire, ce qui implique de favoriser l'intermodalité pour en améliorer les échanges, l'objectif recherché est de passer le moins de temps possible dans la gare. Le premier travail est donc de fluidifier les flux de passagers, cependant des services peuvent être localisés dans l'espace des gares pour faciliter un certain nombre d'activités. Les services attendus en gare vont être très divers en fonction des utilisateurs. Certains souhaiteront avoir la possibilité de se reposer, de transformer ce temps en loisirs, d'autres voudront au contraire l'intégrer dans leur temps de travail, d'autres encore voudront trouver dans ce lieu de transition entre leur travail et leur domicile des services quotidiens (poste, téléphonie, pharmacie, etc.).

3.3.1. Des services ciblés sur les échanges intermodaux

Pour la gare de Rennes, le projet de ZAC souligne l'importance du commerce, car aujourd'hui les commerces de la gare et à sa proximité sont à peine rentables. Il faut pouvoir définir le type de commerces susceptibles de s'installer et de se développer dans ce nouveau quartier de la gare, et ce, en lien avec les commerces du centre-ville (pôle Colombia en particulier), mais aussi ceux du des périphéries (Centre Alma, en développement au Sud de la ville).

Une étude spécifique sur les commerces[218] a donné ses premières conclusions. La programmation commerciale aborde trois niveaux de questionnement :
- les besoins liés aux flux de voyageurs accueillis sur le PEM ;
- les besoins de proximité liés aux fonctions tertiaires et de logement envisagées sur le périmètre de la ZAC ;
- l'hypothèse d'un nouveau lieu de destination de nature à renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville de Rennes.

Les premières orientations sont alors différentes selon les zones. Pour le PEM, un renforcement de l'offre de commerces et de services est envisagé. A proximité, la réflexion s'oriente sur une offre de quartier pour répondre aux besoins des populations résidentes et/ou actives, avec une réflexion spécifique sur une localisation à envisager au Sud de la gare en fonction du projet urbain en cours d'élaboration. Enfin, pour le pôle de destination, l'identification d'un potentiel de développement de nature à conforter la dynamique commerciale du Sud du centre-ville est prévue.

Le tableau ci-après synthétise les réponses apportées par des acteurs d'associations d'usagers et de consommateurs, des acteurs du tourisme, des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche et des entreprises, tous situés en Bretagne.

[218] Etude commandée auprès du cabinet Cushman & Wakefield.

Tableau 11. Résultat de l'enquête par questionnaires du CESER (en %)

Type de service	indispensable	nécessaire	utile	inutile	Intitulé su service
Pôle de services liés au voyage	**92,8**	2,4	4,8	0	parc de stationnement
	42,5	10	37,5	10	parc de stationnement surveillé
	64,4	17,8	15,6	2,2	taxi
	21,6	18,9	**48,7**	10,8	service de transport de bagages
	50	16,7	33,3	0	location de véhicules
	20,5	20,5	**48,7**	10,3	location de vélos
	33,3	23,1	**33,3**	10,3	informations touristiques
Pôle de services administratifs	5,1	23	**48,9**	23	guichet unique des services de l'Etat
	5	25	**45**	25	guichet unique des services des collectivités ter.
Pôle de services de santé	37,5	20	**40**	2,5	poste de premiers secours
	2,5	10	**45**	42,5	service d'accueil et de conseils santé
	0	10,3	30,8	**58,9**	services administratifs de santé (CPAM,..)
Pôle de services aux professionnels	10,3	15,4	**46**	28,3	salles de réunion (en location à durée limitée)
	5,3	15,8	**42**	36,8	bureaux (en location à durée limitée)
	7,5	12,5	**60**	20	équipements de bureautique (imprimantes,..)
Pôle commercial	**47,4**	26,3	21	5,3	hôtel, autre offre d'hébergement
	43,6	33,3	23,1	0	bar, restaurant
	27	16,2	**51,4**	5,4	quelques commerces de proximité
	13,2	5,3	**50**	31,5	galerie marchande
	5,1	2,6	23,1	**69,2**	grande surface
	10,5	7,9	**52,6**	29	commerces alimentaires
	13,2	13,2	**42,1**	31,5	commerces de services (pressing, pharmacie,)
	76,2	11,9	11,9	0	distributeur de billets
	20,5	5,1	25,6	**48,8**	banques, assurances

Source : CESER, juin 2011.

Les services qui apparaissent pour la majorité des acteurs comme indispensables en gare ou à proximité immédiate sont les suivants (en gris foncé dans le tableau) : parc de stationnement, taxi, location de véhicules, hébergement, bar ou restaurant et distributeur de billets. Parmi les services moins désirés (en gris clair dans le tableau) on peut nommer les services administratifs, les grandes surfaces et commerces alimentaires, les services bancaires et assurance.
Dans une large mesure, les services aux professionnels sont considérés comme plutôt utiles. Cependant, un tiers des représentants des entreprises apprécierait des locaux disponibles en location de courte de durée.

Les acteurs du tourisme et les associations d'usagers et de consommateurs se prononcent fortement en faveur de l'accès cycliste à la gare et aux services liés (arceaux, locaux protégés etc.), alors que les entreprises et les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche mettent en avant la nécessité de faciliter l'accès en voiture et taxi. Ils sont largement favorables aux services relatifs aux parkings (dimensionnement adapté, surveillance de nuit et éventuellement gratuité).

Les différents acteurs interrogés font d'autres suggestions de services en gare :

- accès plus facile aux quais pour les personnes à mobilité réduite ;
- navette régulière vers le centre-ville ou vers l'aéroport ;
- salle d'attente confortable ;
- accès Internet wifi gratuit et des prises électriques en gare ;
- espace consigne pour déposer des bagages ;
- informations sur les lignes de bus et autres transports au départ de la gare.

3.3.2. Un service d'information essentiel

De nombreux acteurs, et notamment parmi les associations de consommateurs et d'usagers des transports, insistent sur la nécessaire information en gare concernant :
- l'offre de transport et les correspondances (horaire, localisation, cheminement) ;
- les perturbations le plus rapidement possible et les solutions proposées pour y pallier (certaines associations trouvent l'information parfois insuffisante « lorsqu'il y a des perturbations ») ;
- les services disponibles dans la gare.

Nous pouvons imaginer que les informations se rapportant aux transports soient à la fois affichées en gare, selon une signalétique optimale (ce qui pourrait impliquer une harmonisation entre les gares) et disponibles en temps réel sur les différents équipements informatiques individuels. Pour autant, la signalétique en gare doit être claire de façon à ne pas défavoriser les passagers non équipées des dernières technologies disponibles.

3.3.3. D'autres services (annexes) à développer

Nous pourrions encore imaginer d'autres services « sur le trajet domicile-travail » comme des crèches ou haltes garderies. Si les services liés à la santé ont peu intéressé les acteurs interrogés, certaines gares accueillent néanmoins un laboratoire d'analyse[219], ce qui offre un aspect pratique pour les examens se pratiquant à jeun et qui peuvent donc se faire sur le trajet entre le domicile et le travail, tôt le matin. Nous pouvons aussi imaginer des services « d'attente en gare » comme des salles de sport, de yoga, des salons de bien-être, massages, des salles de repos, des espaces d'écoute musicale[220], des médiathèques, davantage d'animations culturelles, par exemple. On assiste aujourd'hui au développement de telles dynamiques d'aménagement dans le domaine de l'urbanisme commercial. Des centres commerciaux intègrent d'importants espaces de jeux pour enfants, de plus en plus de salles de sport, de salons, et offrent parfois des programmes d'animation culturelle.

La dimension urbanisme des aménagements de gares dépend de la dimension transport de celles-ci et en particulier du degré d'intermodalité prévu ou en fonctionnement. Les différentes fonctions des gares qui s'ajoutent à celle de transporter les personnes et les marchandises par le train font l'objet d'attentions spécifiques. L'objectif des projets d'urbanisme va donc souvent être de faire de la gare un lieu de destination en plus d'un lieu de passage plus fréquenté. A l'échelle du quartier de la gare cela se traduira par la transformation de la gare coupure urbaine en couture urbaine. L'urbanisme met l'accent sur les autres fonctions des quartiers et leur articulation avec les quartiers limitrophes et/ou présentant des équipements dont on souhaite augmenter l'accessibilité.

Nous insistons sur le fait que la fonction première d'une gare est bien de faciliter les échanges, d'abord au service des différentes catégories de voyageurs.
La réflexion doit néanmoins être ouverte concernant d'autres services répondant également aux besoins des habitants du quartier.
C'est bien dans cette articulation avec ces autres fonctions que l'urbanisme en général et les aménagements de détail des gares sont des leviers d'optimisation de l'effet du projet Bretagne à Grande Vitesse.

[219] La gare de la Défense à Paris par exemple.
[220] Certaines enseignes de vente de musique jouent ce rôle, par exemple dans la gare de Lyon Pardieu.

4. Les outils d'urbanisme axés sur les transports

Nous avons constaté que les démarches présentées mobilisaient souvent le même outil pour la réalisation des projets urbains regardant de près ou de plus loin les gares. Nous présentons rapidement un outil créé en 2011 ainsi qu'un exemple innovant de projet d'urbanisme axé sur le transport ferroviaire. Au préalable, nous rappelons ici quel est l'ensemble des acteurs impliqués dans les différents projets urbains liés aux gares.

4.1. Les acteurs impliqués dans l'aménagement des gares et les autres projets urbains

Les aménagements entrepris pour mettre en œuvre les stratégies urbaines de développement des gares (ce qui comprend l'aménagement de PEM), de leurs quartiers et d'autres quartiers en lien avec la gare concernent de nombreux acteurs qui n'interviennent pas systématiquement, ni parfois, suffisamment en amont des projets.

Pour un projet d'aménagement de quartier, c'est la **collectivité locale** (commune ou intercommunalité dotée de la compétence urbanisme) qui est le maître d'ouvrage et mobilise ses différents services internes (les transports, aménagement de l'espace/urbanisme, habitat et cadre de vie pour les principaux) et d'autres services selon les fonctions attribuées au futur quartier. Les acteurs co-financeurs du projet interviennent en amont sur les orientations, sur les principes d'aménagement du quartier : **les autres collectivités territoriales** (Etat, Régions, départements). Bien d'autres acteurs sont concernés par l'utilisation qu'ils feront du quartier : habitants représentés par les **Conseils de quartiers** et les **associations** présentes ou intervenant dans le quartier ; **entreprises** publiques ou privées qui pourraient installer leur siège ou une partie de leurs activités dans le quartier ; **Chambres consulaires** qui peuvent accompagner les entreprises dans l'expression de leurs besoins ; **acteurs du tourisme** qui pourront valoriser les équipements culturels ou de loisir du quartier.

Pour les projets de PEM, la signature d'un contrat de pôle fait intervenir de nombreux maîtres d'ouvrages pour mener les différentes opérations selon leur localisation et leur nature.

Tableau 12. Les maîtres d'ouvrage d'un projet de PEM

Opération	Maître d'ouvrage
Infrastructures ferroviaires	RFF
Parvis de la gare	ville
Bâtiments voyageurs	SNCF
Mobilier et signalétique	SNCF
Ouvrages de franchissement (mixte)	RFF (et ville ou agglomération)
Gare routière	Conseil général
Gare urbaine	agglomération
Parc de stationnement	ville ou SNCF
ZAC	ville ou agglomération

Source : Conseil régional de Bretagne, 2010.

4.2. La ZAC, outil le plus mobilisé

Les zones d'aménagement concerté (ZAC) sont des outils d'aménagement très courants pour la réalisation d'opérations d'aménagement et d'équipement de terrains. **La ZAC est une opération publique** dont la décision de création revient aux collectivités publiques, même si sa mise en œuvre peut être confiée à des personnes privées. La collectivité maître d'ouvrage détermine les modalités de sa réalisation et en assure le contrôle. Sans objectif précisément défini *a priori*, l'intérêt d'une telle opération est que les élus conservent la maîtrise du projet. De plus, la démarche offre une large place à la concertation avec la population. Enfin, la vente des terrains et les travaux de construction qui vont suivre permettent de financer l'aménagement de la zone.

4.3. Les OAP, nouveaux outils au service des opérations de quartier

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) représentent un nouvel outil[221] mobilisable au service des problématiques de requalification, réhabilitation de quartiers. S'ils ne sont pas conçus spécifiquement pour les quartiers de la gare, les OAP peuvent néanmoins servir ces quartiers spécifiques.

Les (OAP) doivent désormais[222] être définies dans le cadre des plans locaux d'urbanisme (PLU). « *Elles portent sur des quartiers ou des secteurs à mettre en*

[221] Les OAP remplaceront à terme les orientations d'aménagement éventuellement présentes dans les plans locaux d'urbanisme.
[222] Article L123-1-4 du Code de l'urbanisme modifié par la Loi Grenelle 2 du 10 juillet 2010.

valeur ou à réhabiliter. (…) elles peuvent définir des actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain, assurer le développement de la commune. Pour les PLU intercommunaux, les OAP définissent des orientations sur l'habitat, les transports et les déplacement ».

4.4. Un outil expérimental d'urbanisme orienté vers le rail

Des travaux qui ne sont pas restés au stade d'études, mais relèvent de la **recherche-action**, ont établi un **outil d'aménagement urbain centré sur le rail**. Le principe général consiste à considérer le développement de la ville et de ses quartiers à partir du rail. La démarche est née de la confrontation entre l'observation des structures et des organisations urbaines et celle des pratiques et des conditions de déplacements. Un premier projet (Bahn-Ville 1), très théorique, s'était déroulé de 2001 à 2006 ; il s'est prolongé par une expérimentation dans l'agglomération stéphanoise jusqu'en 2009 (Bahn-Ville 2).
L'idée sous-jacente du projet est de **concevoir le développement d'une forme urbaine moins dépendante de la voiture** en mettant directement en relation le développement de la ville avec celui du transport ferroviaire. Penser un tel urbanisme peut se faire à quatre conditions :

- anticiper les besoins en foncier et le rendre accessible ;
- tourner le territoire vers le rail en revalorisant le quartier de la gare et en **anticipant les effets d'une nouvelle offre ferroviaire** ;
- amener de nouveaux passagers dans les trains ;
- intégrer les gares à la ville.

Ces quatre conditions imposent *in fine* de concevoir une **ville plus compacte**, avec une densité augmentée dans plusieurs quartiers dont celui de la gare, une plus grande **mixité des fonctions** et la **requalification des espaces publics**. Nous retrouvons ici nos préconisations concernant les leviers de l'intermodalité et plus encore ceux de l'urbanisme.
Les moyens de parvenir à cette « ville conçue à partir des gares » ont été explorés à travers trois questions :

- 1. Comment **faire du train un mode de transport au service d'une ville de proximité** ?

Pour répondre à l'enjeu de l'intermodalité, il faut réussir la rencontre entre *« le mode ferroviaire qui projette dans la longue distance et un urbanisme de proximité organisé autour des gares »*[223]. C'est là que la mise en relation du mode ferroviaire avec les modes doux peut être privilégiée. Une analyse centrée

[223] L'HOTIS A. et alii, 2009, *Concevoir la ville à partir des gares*, Rapport final du projet Bahn.Ville2 sur un urbanisme orienté vers le rail, p35.

sur les modes d'accès aux gares (haltes TER et gare TGV) montre que les modes doux sont largement privilégiés : ajoutés aux transports en commun, ils représentent 75 % des accès au train. Le profil d'accès à la gare TGV est différent avec une part plus équilibrée entre les trois modes : doux, transports en commun et voiture.

Concernant la portée de la desserte, il faut aussi éventuellement **arbitrer entre logique de proximité** (relations de voisinage immédiat impliquant de nombreux arrêts) **et logique de rabattement** (relations plus lointaines impliquant moins d'arrêt pour atteindre plus rapidement la gare).

Des analyses ciblées sur *« les chaînes intermodales horaires autour de la gare montrent que l'utilisation du train est pertinente pour de nombreux chemins minimaux vers les lieux stratégiques de l'agglomération »*[224] (hôtel de ville, hôpitaux, zones de logements étudiants, universités, équipements culturels et zones industrielles).

- 2. Comment aller vers **des projets intégrés de développement urbain et ferroviaire** ?

Pour répondre à cet enjeu d'urbanisme de décloisonnement entre la fonction transport et les autres fonctions urbaines, l'attention est portée sur les espaces à proximité des gares. Concernant les cheminements, il s'agit de requalifier les espaces publics pour créer :

- une ambiance agréable (par des embellissements de façades, du mobilier urbain de qualité) ;
- une fluidité (élargissement des trottoirs, augmentation de la phase rouge pour faciliter la traversée des piétons) ;
- un sentiment de sécurité (barrières de protection, séparation des flux, éclairage) ;
- des services (restauration rapide, commerces et *« tout services identifiés comme utiles »*[225]) ;
- une lisibilité (mise en valeur des bâtiments de la gare pour une bonne perspective visuelle, signalétique de l'accès à la gare et aux différents réseaux de transport ainsi qu'aux services) le long du trajet.

Pour mieux prendre en compte les besoins de déplacements dans les quartiers de gare, les chercheurs proposent la création de « Commissions des Interfaces entre Urbanisme et Déplacement », essentiellement dans les communes de taille moyenne où l'échange entre porteurs de projets, financeurs et usagers ne se fait pas ou très peu.

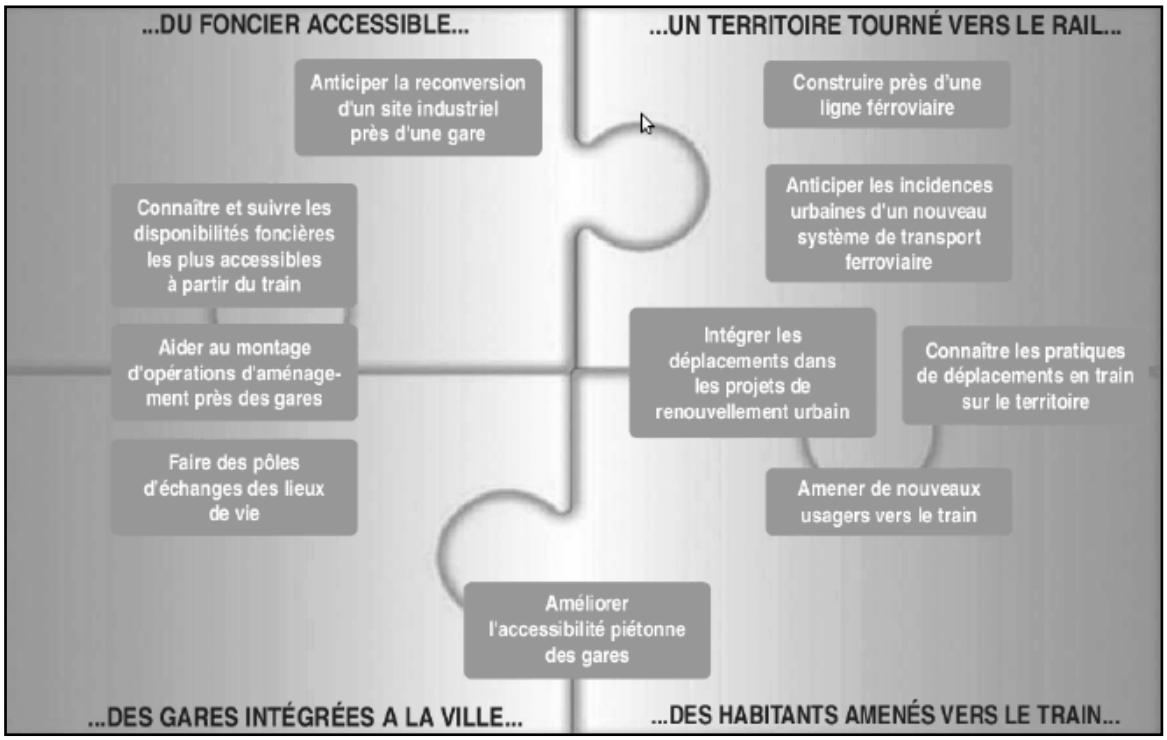
- 3. Comment **changer l'image du fer en ville** ?

Pour répondre à l'enjeu d'image, composante de l'attractivité, les chercheurs ont constaté que les représentations vis-à-vis des gares étaient plutôt négatives. Ils se sont donc interrogés sur l'image du mode ferroviaire dans la ville en posant la

[224] Ibid, p46.
[225] Ibid, p54. Ces services ne sont pas précisés.

question de la représentation du fer par les usagers, les passants et les citoyens en général, et les décideurs, qu'ils soient publics ou privés. Les chercheurs ont ainsi identifié la nécessité d'un renouveau du rail dans la ville qui suppose une **profonde modification des représentations** du fer et des gares.

Figure 120. Les quatre conditions d'un urbanisme orienté vers le rail



Source : Programme Bahn-Ville 2, 2009.

Nous préconisons le recours aux outils d'urbanisme les plus adaptés à l'aménagement des quartiers de gare tels que les zones d'aménagement concerté (ZAC), ou encore d'établir des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) spécifiques aux zones des gares au sein des plans locaux d'urbanisme.
Les démarches expérimentales telles que celle consistant à concevoir la ville à partir de l'organisation des infrastructures ferroviaires et des gares méritent d'être étendues dans nos territoires.
Généraliser les lieux d'échanges et de mutualisation sur les dimensions transports/déplacements et urbanisme des projets d'aménagement peut aussi augmenter les chances de réussite de ces projets.

Après avoir observé l'intermodalité et l'avoir identifiée comme premier levier d'optimisation des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse, les questions d'urbanisme cristallisées dans les gares et leurs quartiers se présentent comme le deuxième levier d'action.

Le levier de l'urbanisme est à la fois mobilisé pour augmenter les effets de la grande vitesse ferroviaire et sa diffusion par les autres modes de transports, mais aussi pour réussir l'insertion de la gare et de son quartier dans la ville, voire leur transformation en lieux de destination.

A l'échelle des quartiers de la gare ou à proximité, cela nécessite de concevoir des projets d'aménagement intégrant une mixité dans les fonctions urbaines (domicile, travail, services de proximité, qualité des espaces publics) et favoriser une mixité sociale dans les logements.

A l'échelle des gares, l'attention est portée sur les circulations et l'insertion de la gare dans son quartier et au-delà. A côté des priorités en terme de fluidification des flux, les aménageurs des gares se penchent aussi sur les autres services fournis par ce lieu au bénéfice du voyageur ou de l'habitant du quartier.

En résumé, pour utiliser le levier de l'urbanisme permettant que toutes les collectivités de Bretagne bénéficient des atouts de la grande vitesse ferroviaire, nous préconisons :

- d'anticiper les projets d'aménagement des gares et de leurs quartiers par une concertation entre les collectivités, les habitants et les autres acteurs économiques du quartier (les entreprises, les associations, les Chambres consulaires, les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, les acteurs du tourisme, pour ne citer que les principaux) pour la prise en compte de leurs besoins ;

- de concevoir le projet urbain en amont de celui de la gare afin de l'intégrer plus facilement et d'optimiser son insertion dans le tissu existant, voire de concevoir des équipements de façon partagée entre l'aménagement de gare et le projet urbain ;

- de favoriser la mixité urbaine en lien avec les besoins des voyageurs et des habitants ;

- de recourir aux différents établissements fonciers pour la maîtrise foncière des opérations d'aménagement ;

- de considérer le projet Bretagne à Grande Vitesse comme générateur d'opportunités de réaménagement de quartiers au-delà de celui de la gare (nouvelle lecture urbaine via une meilleure articulation entre les quartiers).

A 5 ans de la mise en service de la LGV, il est impératif que la concertation entre l'ensemble des acteurs s'engage au plus vite sur les enjeux de l'urbanisme qui accompagnent le projet Bretagne à Grande Vitesse.

Chapitre 5

Les acteurs bretons et l'attractivité de leurs territoires

Chapitre 5 : Les acteurs bretons et l'attractivité de leurs territoires 273

1.L'enjeu de l'accessibilité des territoires bretons 277

1.1. L'accessibilité, une condition de l'attractivité 279

1.2. La dimension physique de l'accessibilité et l'offre de transport 280
1.2.1. L'augmentation des performances du fer : longueur, capacité ferroviaire et vitesse de circulation 280
1.2.2. Le choix des dessertes 281
1.2.3. Des correspondances à optimiser 282
1.2.4. L'efficacité du rabattement vers les gares 283
1.2.5. L'augmentation des fréquences 285
1.2.6. La mise en place progressive du cadencement 285

1.3. La dimension sociale de l'accessibilité et la politique tarifaire 286
1.3.1. L'effet de la vitesse sur les coûts d'exploitation 286
1.3.2. Les mécanismes de fixation des prix des billets de trains 287

1.4. Une conséquence de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : l'évolution des mobilités… 289
1.4.1. Avec l'amélioration du service ferroviaire 289
1.4.2. L'offre de mobilité se diversifie 289
1.4.3. Les comportements de mobilité évoluent 290

1.5. … vers des reports modaux, mais sous conditions 293
1.5.1. Le seuil des 3 heures 293
1.5.2. La limite de la distance à parcourir 294
1.5.3. La limite de deux ou trois correspondances 294

2.Les effets attendus de la grande vitesse ferroviaire sur l'attractivité économique 295

2.1. Les retombées économiques du projet BGV 295
2.1.1. L'attractivité économique : premier effet attendu par les acteurs bretons 296
2.1.2. Les conséquences économiques sont pourtant difficiles à évaluer 297

2.2. Les effets sur les entreprises 299
2.2.1. Un effet différencié 300
2.2.2. La concurrence et les délocalisations/relocalisations 300
2.2.3. L'anticipation de la part des entreprises bretonnes 303

2.3. Les effets sur l'immobilier 304
2.3.1. La grande vitesse ferroviaire provoque d'abord un effet d'opportunité dans l'immobilier 304
2.3.2. Une dynamique immobilière à maîtriser 305

2.4. Les effets sur l'économie résidentielle 306
2.4.1. L'économie résidentielle est importante en Bretagne 306
2.4.2. L'effet du TGV sur l'économie résidentielle 308

2.5. Les effets sur la formation 309
2.5.1. Pour la formation professionnelle 309
2.5.2. Dans l'enseignement supérieur et la recherche 310

3.L'attractivité touristique de la Bretagne renforcée par BGV 313

3.1. La réalité du tourisme en Bretagne 313
3.1.1. Le tourisme breton en quelques chiffres 313
3.1.2. Les acteurs du tourisme en Bretagne 314

3.2. Un environnement de qualité est un enjeu pour l'attractivité touristique de la Bretagne 316

3.3. Les effets attendus du projet BGV sur le tourisme 317
3.3.1. Sur le bassin de chalandise touristique 317
3.3.2. Sur les chiffres du tourisme 318
3.3.3. Sur l'équilibre territorial 319
3.3.4. Sur les sites touristiques dynamiques 319
3.3.5. Sur les catégories de touristes 321
3.3.6. Sur la saison touristique 322
3.3.7. Sur le tourisme urbain 323
3.3.8. Sur le tourisme d'affaire 324
3.3.9. Sur le tourisme vert 326
3.3.10.Sur les aéroports régionaux 326

3.4. L'anticipation de la part des acteurs du tourisme 328
3.4.1. De la part des communes et agglomérations 328
3.4.2. De la part des Régions 329

4.L'image au service de l'attractivité des territoires 331

4.1. Un effet d'image ressenti à différentes échelles 331
4.1.1. Les gares, véritables phares de l'Ouest 331
4.1.2. Les « villes TGV » 332
4.1.3. Les territoires environnants 333
4.1.4. La région 333

4.2. La communication sur le projet Bretagne à Grande Vitesse 333
4.2.1. Par un plan de communication BGV 334
4.2.2. Par un marketing territorial valorisant l'accessibilité 336

Nous estimons que le levier que représente l'attractivité économique est complémentaire des deux leviers que sont l'intermodalité et l'urbanisme. Le premier levier est celui d'une intermodalité réfléchie en amont et des plans de déplacement intermodaux établis et organisés dans les territoires autour des différents nœuds des réseaux au premier rang desquels les gares. Le deuxième levier consiste à insérer ces nœuds fonctionnels dans le tissu urbain. Le troisième levier consiste à accompagner le développement économique en lien avec cette nouvelle offre de transport. La dimension attractivité économique des aménagements de gares et de leurs quartiers doit être intégrée en même temps que les autres dimensions à travers les espaces prévus pour les activités commerciale et tertiaire (cf. chapitre précédent concernant les exemples de projets d'aménagements de PEM).

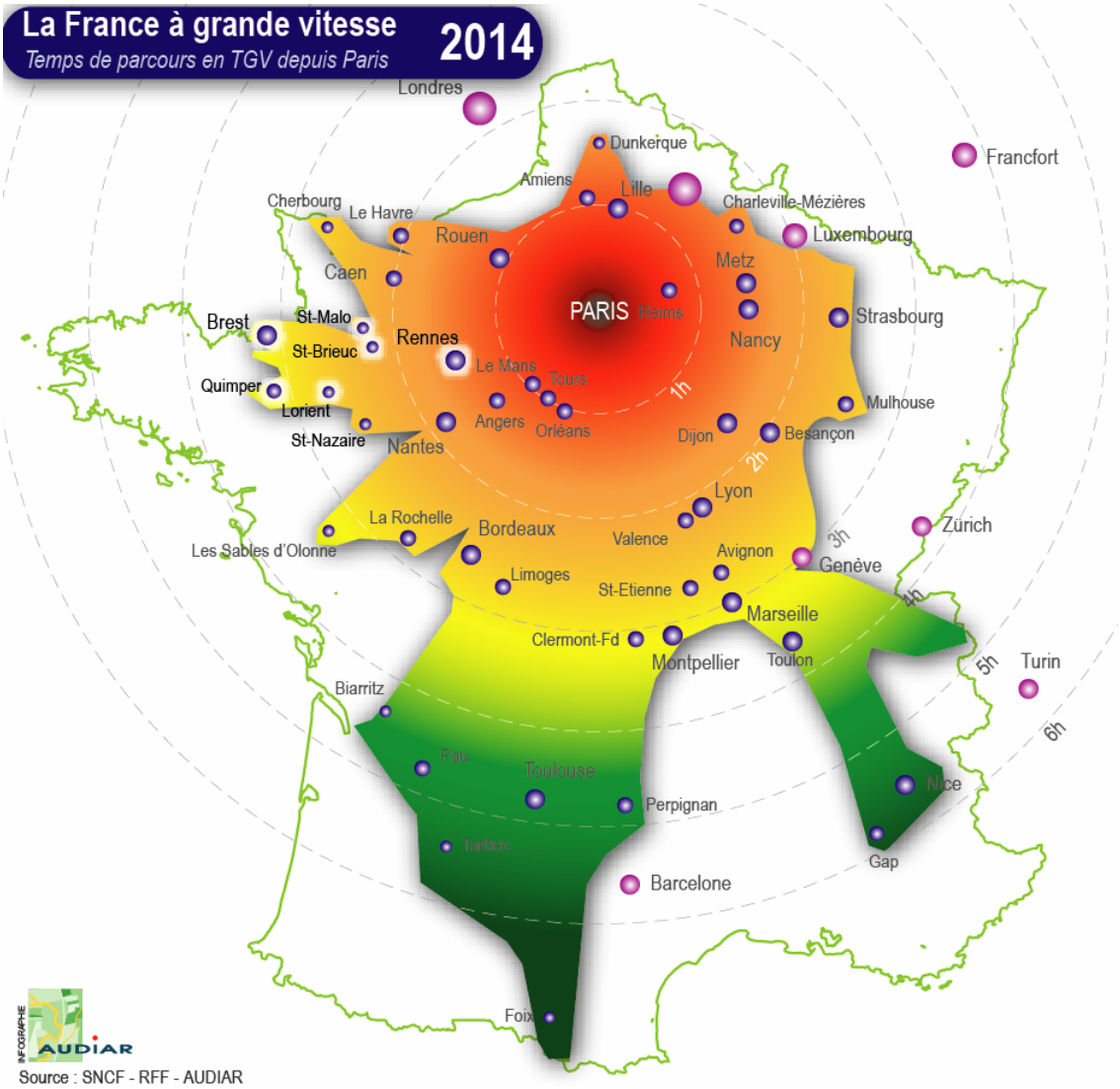
Toujours dans l'objectif de mieux préparer les acteurs à l'aboutissement du projet Bretagne à Grande Vitesse, nous regarderons donc ici plus précisément les leviers à actionner pour attirer de l'activité économique dans les gares et dans leurs quartiers. Mais pas uniquement, car la nouvelle offre de transport et particulièrement le gain de temps permis par la mise en service d'une LGV génèrent des attentes multiples. Cela nous amène à porter la réflexion sur d'autres leviers à mobiliser pour relever les défis posés par l'immobilier, l'économie résidentielle, l'enseignement supérieur et la recherche notamment et le secteur du tourisme en particulier. Les auditions et l'analyse des résultats de l'enquête par questionnaires menée entre juin 2010 et septembre 2011 seront notre principale source.

Le présent chapitre commence par expliciter le lien entre accessibilité et attractivité, deux notions qui sont à distinguer mais qui sont toutes deux au cœur de notre réflexion (1). Les effets attendus pour l'attractivité économique sont ensuite analysés dans leurs différentes composantes (entreprises, immobilier, emplois, formation…) pour en identifier les leviers d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse (2). Le secteur économique qu'est le tourisme fait l'objet d'une partie importante de ce chapitre (3) en raison de l'enjeu que représente le projet Bretagne à Grande Vitesse pour le tourisme en Bretagne. Enfin, les effets d'image produits par la grande vitesse ferroviaire sur l'attractivité des territoires pouvant constituer un autre levier d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse, ce dernier point conclura le chapitre (4).

1. L'enjeu de l'accessibilité des territoires bretons

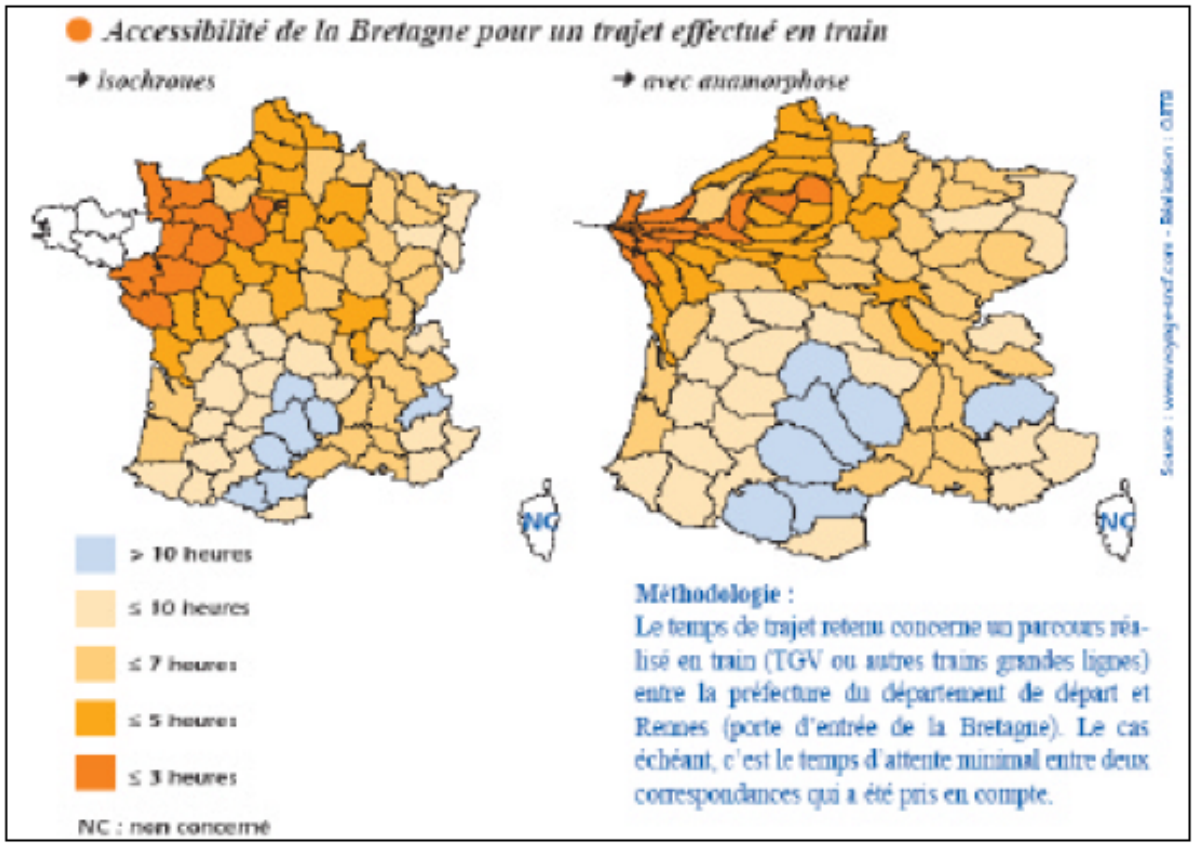
Avant de préciser dans quelle mesure l'accessibilité est une condition de l'attractivité (1.1), tant dans ses dimensions physiques (1.2) que sociales (1.3), nous pouvons constater l'amélioration de l'accessibilité produite par le transport ferroviaire, et particulièrement par le train. Les cartes en anamorphose à l'échelle de la France rendent particulièrement évident le raccourcissement des distances-temps depuis et vers la Bretagne (ici les calculs ont été établis pour Rennes).

Figure 121. Les distances-temps diminuées lors de la mise en service de la LGV BPL



Source : AUDIAR, 2010.

Figure 122. Les temps de parcours (de chaque département vers Rennes)



Source : MORGOAT Enquête Tourisme 2005.

1.1. L'accessibilité, une condition de l'attractivité

L'accessibilité est un préalable à l'attractivité, elle en est même une condition : une région qui n'est pas bien reliée au reste du territoire national et européen (et au monde) n'est pas attractive, particulièrement pour les actifs dont la plupart doivent se déplacer régulièrement. La question du temps de parcours (et l'aspect pratique, avec le moins possible de ruptures de charge) pour atteindre sa destination demeure posée. L'accessibilité est caractérisée par des aspects physiques : les infrastructures (lignes, dessertes, fréquences, gestion des ruptures de charge) d'une part et les nœuds, les points d'arrêts et les pôles d'échanges (qui peuvent être les trois à la fois) d'autre part. L'accessibilité n'est pas seulement physique, elle est aussi sociale et de ce fait dépendante des prix des transports, ainsi que de la culture de la mobilité.

1.2. La dimension physique de l'accessibilité et l'offre de transport

Si l'on considère que *« l'efficacité de la grande vitesse repose sur l'adaptation du triptyque capacité du train - vitesse de circulation - distance entre les arrêts »*[226], il faut rappeler ici quelques éléments techniques concernant le rail.

L'accessibilité physique au train commence au sortir du lieu de résidence de chacun et s'achève avec une place assise dans une rame. Ce trajet doit donc être facilité par un bon dimensionnement du nombre de rames particulièrement aux heures de pointe et par le moins de rupture de charges de manière générale.

L'accessibilité dépend de la densité des infrastructures (linéaires d'infrastructures, type de chaque réseau et nœuds de ce maillage), mais aussi des dessertes, des fréquences des arrêts, des correspondances, de l'efficacité du rabattement vers les gares, de la facilité d'accès aux rames pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite. La question du cadencement est ici rapidement abordée en raison de son effet potentiel sur l'accessibilité.

1.2.1. L'augmentation des performances du fer : longueur, capacité ferroviaire et vitesse de circulation

Le rail au sens d'infrastructure linéaire est en extension. Rappelons que le maillage ferroviaire breton s'est densifié depuis le XIXème siècle, malgré une certaine contraction du réseau classique depuis les années 1930, jusqu'à comptabiliser aujourd'hui près de **1 200 kilomètres de voies classiques** et bientôt **214 kilomètres de LGV**.
La capacité est le volume de marchandises ou le nombre de personnes transportées dans les trains. Les différents types de TGV permettent de faire voyager de 300 à 700 personnes (une ou deux rames duplex) à 300 ou 320 km/h (sur les LGV). Si les rames duplex peuvent circuler à 320 km/h, cela nécessite d'équiper le réseau et les rames du système de navigation européen ERTMS qui permettrait de faire circuler 15, voire 16 trains par heure. Il faudrait également changer la signalétique (en généralisant les blocs automatiques lumineux ou BAL).

Cela représente des trains longs et rapides en comparaison de ce qui existe dans d'autres pays européens, en Allemagne par exemple, les ICE transportent 200 à 250 passagers à une vitesse de 200 à 250 km/h[227].

[226] Audition de Monsieur Claude LIEBERMANN, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, président du comité de pilotage de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire, animateur des missions de financement de différents projets de lignes à grande vitesse (LGV Est Européenne, Contournement de Nîmes et de Montpellier, LGV Rhin-Rhône), le 12 janvier 2010.

Les TER transportent aujourd'hui jusqu'à 200 personnes à 160 km/h. Le Conseil régional a investi dans 17 rames duplex Régio2N Bombardier de 330 à 510 places qui devraient être livrées à partir de 2014.

Si le linéaire de voies peut encore être allongé, c'est pour le moment sur les dessertes et les correspondances que l'on peut jouer pour améliorer l'accessibilité.

1.2.2. Le choix des dessertes

Le nombre et la localisation des dessertes déterminent l'accessibilité ferroviaire des territoires. Considérant que le nombre des dessertes relève de la fréquence (voire infra), nous ne regardons ici que leurs localisations. Tout est question d'arbitrage entre des trains comptant de nombreux arrêts pour élargir la population directement desservie et des trains directs optimisant les temps de parcours d'un bout à l'autre de la ligne. Au niveau même des dessertes par autocar, une association[228] propose, par exemple, deux types de trajets : l'un desservant toutes les communes traversées, l'autre assurant une liaison directe pour un trajet rapide.

Pour le TGV, la question des dessertes est encore plus complexe car il ne faut pas perdre l'effet positif de la grande vitesse, mais au contraire essayer de la diffuser le plus largement possible. Pourtant, dans une logique de marché, la desserte TGV est construite en fonction du poids démographique et économique des villes à desservir, les premières LGV avaient pour vocation de rapprocher les grandes villes françaises de leurs voisines européennes (Londres, Bruxelles, Amsterdam, Francfort, Turin, Genève …). Le géographe Laurent CHAPELON le dit plus directement : *« Les TGV sont faits pour relier les grandes métropoles »*[229].
On considère que pour un arrêt TGV dans une gare de centre-ville, il faut compter une dizaine de minutes[230] (décélération en entrée de gare, arrêt, chargement, attente éventuelle d'un sillon libre, et accélération en sortie de gare). *« La multiplication des arrêts dans les gares centrales limite donc l'efficacité du TGV en terme de temps de parcours, ce qui affecte notamment le report modal entre l'avion et le TGV »*[231].

En France, on constate de plus en plus de dessertes de villes moins peuplées : le TGV poursuit sa course sur des lignes électrifiées qui ne sont plus des voies

[227] En Allemagne les valeurs du tryptique « capacité-vitesse-desserte » se situent entre 200 à 250, ce qui présente davantage de souplesse que le système français.
[228] La Maison de la consommation et de l'environnement – MCE à Rennes (qui a répondu collectivement pour 18 associations).
[229] Laurent CHAPELON, « Le Sud à grande vitesse : es effets du TGV à l'horizon 2020 », article en ligne : http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1626.
[230] Pour les gares de pleine ligne, ou « gares bis » qui ne sont pas en centre-ville, ce temps descend à 7 minutes, mais pour le moment la Bretagne n'est pas concernée par ce type de gare.
[231] Laurent CHAPELON, « Le Sud à grande vitesse : es effets du TGV à l'horizon 2020 », article en ligne : http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=1626.

spécifiques à grande vitesse. De fait, le TGV s'arrête dans des gares sur des lignes traditionnelles existantes. La desserte bretonne par le TGV est l'illustration de cette faculté du TGV jusqu'en 2017, avant que ne soit mise en service une ligne à grande vitesse sur le territoire régional. Pour le moment, le SRMDT souligne l'hétérogénéité de la desserte ferroviaire TGV du territoire breton avec :

- des territoires bien irrigués : autour des « communes gares TGV » ;

– des territoires éloignés, mais bénéficiant d'un rabattement sur gare performant ;

– des territoires éloignés et mal desservis.

Reste la question financière, *« les gains des dernières minutes sont les plus chers, surtout si tous les territoires desservis demandent des arrêts »*[232].

Concernant le projet Bretagne à Grande Vitesse, les agences d'urbanisme et de développement de Bretagne[233] ont analysé l'accessibilité des gares à Paris dans les aires urbaines et l'accessibilité des espaces ruraux par l'étude du temps de ralliement de la gare la plus proche. Ils ont calculé un indice d'accessibilité (à Paris). Cet indice synthétique est construit à partir du temps de trajet à Paris et de la fréquence des trains tenant compte de la hiérarchie des gares. L'analyse porte sur 28 aires urbaines (dont 8 non connectées au TGV). Il en résulte un classement des gares en 5 rangs d'accessibilité :
- rang 1 : Rennes
- rang 2 : St-Brieuc et Vitré
- rang 3 : Redon, Lamballe, St-Malo, Vannes, Guingamp, Lorient, Morlaix, Auray
- rang 4 : Quimper, Brest et Dol de Bretagne
- rang 5 : Quimperlé, Plouaret, Lannion, Rosporden, Landerneau

1.2.3. Des correspondances à optimiser

Nous avons déjà insisté sur la nécessité de limiter les ruptures de charges, mais dans les cas où elles seraient inévitables, elles doivent être optimisées. C'est tout l'enjeu des correspondances. Claude Liebermann rappelle que « ceux qui font les dessertes, ce sont les passagers qui, tant que l'offre n'est pas mise en place, ne sont pas connus. Or, un train vide ou plein, coûte la même chose à la SNCF », mais ne rapporte pas la même chose. « L'une des bonnes recettes pour remplir les trains est de réaliser de bonnes correspondances ».

Nous considérons comme lui que « pour réussir l'effort ferroviaire français, il faut diversifier l'offre de grande vitesse et faciliter les correspondances : les réhabiliter et les réorganiser ». Mais pour cela le fer est moins bien doté que

[232] Audition de Monsieur Claude LIEBERMANN, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, Président du comité de pilotage de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, le 12 janvier 2010.
[233] Voir ADEUPa, AUDELOR, AUDIAR, CAD22, 2010, *Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse*, travail collaboratif des agences d'urbanisme de Bretagne, pp.13-16.

l'aérien. Les compagnies aériennes dans les aéroports ont créé des hubs. *« Aujourd'hui, les gares ne se prêtent pas bien aux correspondances, aux changements de train. Il faut donc réhabiliter les correspondances et créer des hubs, sinon l'application du principe de cadencement ne se fera pas forcément aisément »*[234].

Parmi les réponses aux questionnaires, des entreprises ont indiqué qu'elles souhaitaient également « des correspondances adaptées pour faciliter la prise de TGV ou de l'avion ».

Améliorer la fluidité de la connexion intermodale que constitue la correspondance passe aussi par une information optimale sur ces correspondances. Nous avons déjà évoqué leur nécessaire affichage en gare, il faut y ajouter l'affichage, voire l'annonce (et en plusieurs langues) à bord des trains et des transports en commun.

Des acteurs des associations de consommateurs et d'usagers des transports ainsi que de l'enseignement supérieur et la recherche ont aussi proposé des « système d'enregistrement des bagages au départ » pour éviter de les porter lors des correspondances.

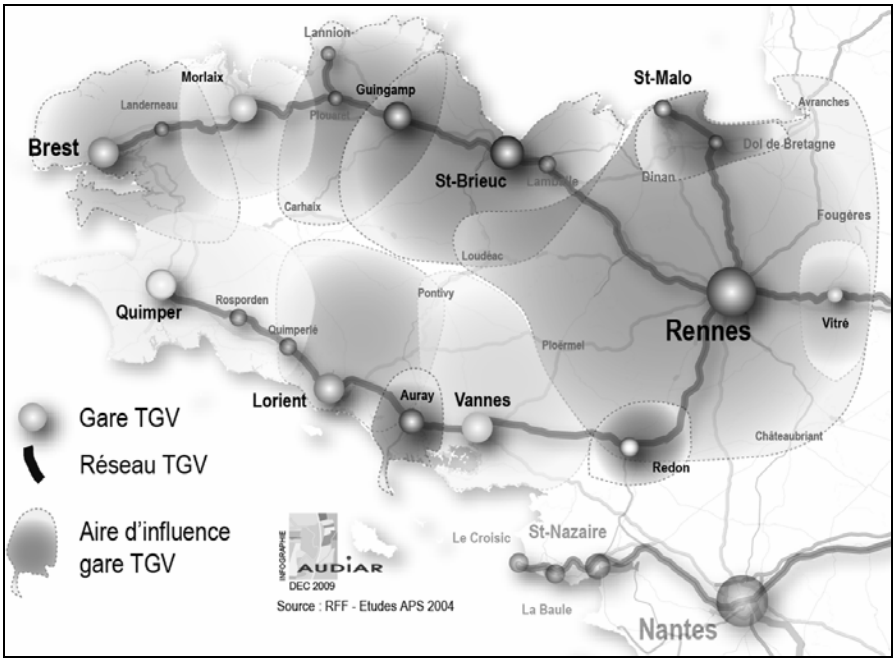
1.2.4. L'efficacité du rabattement vers les gares

Le rabattement est le trajet depuis le point de départ jusqu'à la gare, il dépend à la fois du caractère multimodal de la gare et des moyens de transports disponibles pour l'atteindre. Ainsi en Bretagne, les aires d'influences des gares, telles que définies par l'AUDIAR[235], donnent une idée du rabattement nécessaire pour que les voyageurs se rendent dans les différentes gares. La zone d'influence de la gare de Rennes couvre environ le tiers de la région.

Le TGV génère un effet tunnel qui doit être compensé par une offre locale de rabattement à concevoir en complémentarité, notamment lorsqu'il a fait évoluer certaines dessertes anciennes. Si les réseaux de transports en commun ne sont pas développés pour accéder aux gares TGV centrales, cela génère d'importants déplacements terminaux souvent très pénalisants pour les voyageurs. L'accessibilité à la gare TGV doit être assurée par des correspondances avec d'autres modes de transports et par un maillage de transports publics performant. A défaut, lorsque le transport en commun n'existe pas (encore), le dimensionnement, la localisation et les tarifs des parkings doivent permettre de ne pas perdre de temps pour accéder au TGV.

[234] Idem.
[235] Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise

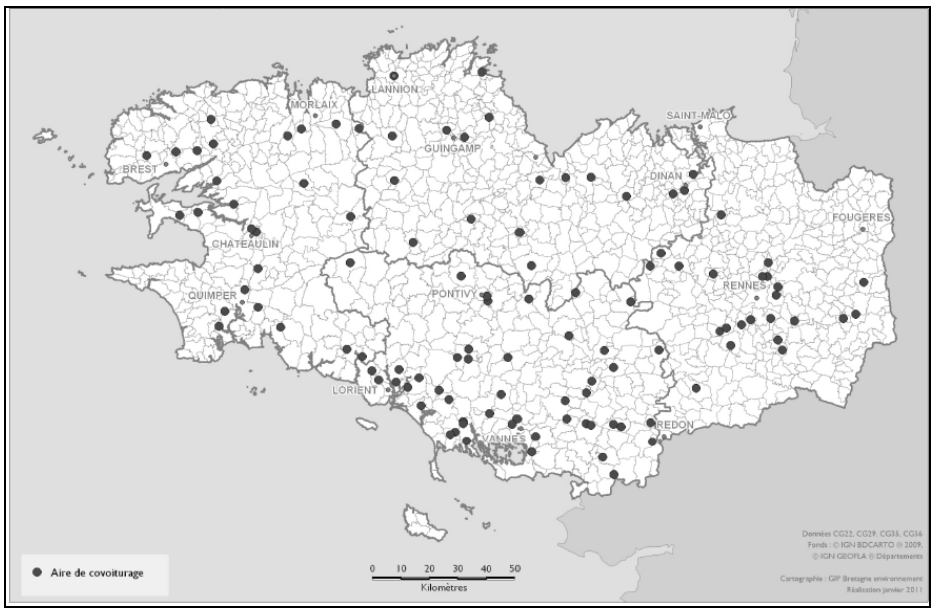
Figure 123. Aires d'influence des gares de Bretagne



Source : AUDIAR, 2010.

Le covoiturage est alors un moyen de rabattement vers les gares. En Bretagne, il connaît un vif essor depuis son apparition dans les années 2005-2006. Avec 78 aires en 2007 et 112 en 2010 (cf. carte ci-dessous), la marge de progression demeure importante pour une meilleure couverture spatiale de la Bretagne. Chaque département gère un site Internet qui facilite la mise en relation des « covoitureurs ». En 2010, ils ont facilité les déplacements de plus de 29 000 inscrits. Les collectivités qui aménagent ces aires favorisent l'évolution de telles pratiques.

Figure 124. Les aires de co-voiturage encore peu nombreuses en Bretagne



Source : site Internet de Bretagne-environnement, juin 2011.

1.2.5. L'augmentation des fréquences

Parmi les attentes liées à la mise en service de la LGV et de l'ensemble du projet Bretagne à Grande Vitesse, les acteurs questionnés, dont la moitié des associations interrogées, répondent massivement en faveur d'une augmentation de la fréquence des arrêts dans les gares qu'ils utilisent. *« Les fréquences sont considérées comme des arguments de performance de la connexion ferroviaire, tout comme les délais, le nombre de villes à moins de trois quarts d'heure »*[236].

L'augmentation des fréquences des arrêts est également un moyen de faire face à l'augmentation de passagers dans les PEM.

Pour le transporteur, cette augmentation représente davantage de trains sur les lignes. Cela correspond à davantage de sillons pour l'exploitant, ce qui ne semble pas poser problème : *« on arrivera toujours à faire circuler les trains, les sillons ne seront pas un problème. Ce sont les correspondances qui sont à réorganiser et se pose alors le problème des grilles horaires »*[237].

1.2.6. La mise en place progressive du cadencement

Le « cadencement » d'une grille de desserte consiste à organiser celle-ci de manière à offrir une possibilité de voyager à intervalles de temps réguliers, par exemple toutes les heures. Mis en place depuis longtemps en banlieue parisienne, ce type d'exploitation a été testé sur le TGV en 1997 seulement : d'abord entre Paris et Nantes où les résultats commerciaux l'ont validé, avant d'être étendu aux relations les plus denses (Paris-Lyon, Paris-Lille). Cette organisation a renforcé l'attractivité du voyage en train et a contribué à l'augmentation du nombre de voyageurs.

La généralisation du cadencement a été demandée pour 2012 par RFF sur les grandes lignes. Par exemple entre Rennes et Paris les départs sont actuellement prévus à 5 et 35 de chaque heure ; ils seront décalés à 3 et 33 et à 12 et 42 dans l'autre sens (Paris vers Rennes) en 2012.

Toutes les régions françaises ne souhaitent pas mettre en place le cadencement en même temps ; la Région Bretagne préfère attendre la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (2017) pour appliquer un nouveau cadencement aux TER[238].

[236] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, DATAR, le 9 février 2010.
[237] Audition de Monsieur Claude LIEBERMANN, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, Président du comité de pilotage de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, le 12 janvier 2010.
[238] Intervention de Monsieur Pierre JOLIVET, en réponse aux questions de la Commission *« Aménagement et développement des territoires, environnement »* le 7 juin 2011.

1.3. La dimension sociale de l'accessibilité et la politique tarifaire[239]

La tarification s'ajoute aux caractéristiques de la desserte ferroviaire (fréquence, correspondances TER, transports urbains) pour influer sur les mobilités.

L'équité dans l'accès aux transports peut contribuer à réduire la fracture territoriale, et cette question du prix du billet conditionne à elle seule l'accessibilité sociale aux transports. Si nous regardons ici particulièrement le transport ferroviaire, cette remarque est valable pour l'ensemble des transports, notamment dans un contexte de crise qui aggrave les difficultés économiques de plusieurs populations fragiles comme les jeunes, et/ou les actifs domiciliés loin de leur lieu de travail (par exemple les jeunes ménages néoruraux, rétro-littoraux ou périurbains éloignés), les chômeurs et les travailleurs pauvres qui doivent accepter une mobilité subie.

Le prix payé par les passagers est un sujet récurrent abordé dans les questionnaires et lors des auditions : *« Il ne faudra pas minimiser le problème du coût d'accès au TGV, un problème important pour les jeunes qui, de fait, sont condamnés à l'éloignement »*[240], ou encore *« nous espérons une meilleure tarification »*[241], « des prix plus bas », pour ne citer que quelques exemples. Le prix des billets de train ne doit pas devenir prohibitif, tant pour les déplacements personnels que professionnels. Les entreprises dont les personnels ont besoin d'une mobilité importante ne doivent pas se détourner du transport ferroviaire car cela pourrait, si le phénomène atteignait une masse critique, être préjudiciable à l'ensemble de l'économie de la Bretagne.

1.3.1. L'effet de la vitesse sur les coûts d'exploitation[242]

Contrairement à certaines idées reçues, la vitesse n'entraîne pas de frais supplémentaires dans les gares. La vitesse sur les lignes nouvelles est même plutôt un élément positif pour l'environnement à cause des reports de trafic des modes plus gourmands en énergie. Pour 100 euros de charges d'exploitation :

- 65 euros sont indépendants de la vitesse, ce sont les frais généraux ;
- 15 % des coûts diminuent avec la vitesse, comme par exemple, les coûts de personnel (les conducteurs et les contrôleurs). Le coût en capital diminue également avec la vitesse selon un véritable effet d'amortisseur ;

[239] Audition de Monsieur Michel LEBOEUF, Directeur des grands projets et de la prospective, SNCF, le 6 avril 2010.
[240] Audition de Messieurs Jean-François ROUXEL et Jérôme DENIS, Lamballe Communauté, le 6 juillet 2010.
[241] Questionnaire de la MCE.
[242] Audition de Monsieur Michel LEBOEUF, Directeur des grands projets et de la prospective, SNCF, le 6 avril 2010.

- seuls 20 euros augmentent avec la vitesse : ils correspondent à la consommation d'énergie et aux frais d'entretien de la voie et du matériel. L'énergie représente 4 à 5 % des charges du TGV, son coût a presque doublé en 5 ans.

1.3.2. Les mécanismes de fixation des prix des billets de trains

Le calcul du prix d'un billet TGV et celui d'un billet TER sont très différents, mais tous deux sont au final payés en partie par le contribuable (par l'intermédiaire des collectivités territoriales) et en partie par le passager. Le prix du billet TGV est fixé par la SNCF sous contrôle de l'Etat, en fonction de la distance. Il internalise aussi les charges que la SNCF, en tant que transporteur, doit payer par rapport aux recettes dégagées.

Parmi les charges, elle doit notamment payer les péages à RFF. Ces péages représentent 30 % du coût de l'exploitation et 35 % du prix du billet. En tant que propriétaire et exploitant des lignes, RFF fixe un droit de péage pour chaque sillon occupé. Ces péages sont en général fixés deux ans avant la mise en service d'une ligne. La hauteur des péages va être en lien avec la part de co-financement assurée par RFF dans le projet de LGV, qui a été établie en mai 2011 à 43 % (environ 1 milliard d'euros). C'est une participation importante qui risque de se répercuter sur le niveau des péages et donc en bout de chaîne, sur les billets de train.

Autrefois, on ne se posait pas trop la question des coûts d'infrastructure : le TGV était le bienvenu. Maintenant, pour les opérateurs, mais aussi pour les collectivités, il est indispensable de réaliser une certaine rentabilité de l'infrastructure[243]. Toutes les lignes TGV sont équilibrées et le bénéficiaires comme en Bretagne. Le bénéfice dégagé dépend de la hauteur du péage. Il existe de nombreux tarifs préférentiels en fonction de l'âge, de la situation familiale et de la fréquence d'utilisation des trains.

Le prix du billet est globalement en lien avec ce que l'exploitation totale coûte. *« Une ligne nouvelle est payée par le contribuable **et** le voyageur. Le système de revenu management[244] et la tarification repose sur le principe suivant : les clients les plus « exigeants » qui souhaitent voyager plus rapidement et avec un meilleur confort payent davantage que les clients les moins exigeants »*[245].

Le billet TER est composé à environ 65 % d'une subvention régionale (provenant de l'enveloppe transport qui accompagne depuis 2003 le transfert de cette compétence de l'Etat aux Régions). Au final, le passager paye environ 35 % du prix de son trajet. De nombreux tarifs préférentiels sont également mis en place

[243] Audition de Monsieur Claude LIEBERMANN, Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, Président du comité de pilotage de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, le 12 janvier 2010.
[244] Traduction française du « yield management », il s'agit d'un système permettant d'optimiser le remplissage des trains et de proposer différents tarifs.
[245] Audition de Monsieur Michel LEBOEUF, Directeur des grands projets et de la prospective, SNCF, le 6 avril 2010.

par la Région en fonction des ressources, de l'âge ou encore de la distance à parcourir pour favoriser le report modal pour de courts trajets[246].

Les associations de consommateurs et d'usagers des transports interrogées pour cette étude ont émis des suggestions et précisé des domaines d'amélioration concernant la clarification des tarifs par tranche d'âges, la simplification de la tarification TGV et des tarifs plus accessibles pour les trajets occasionnels.

L'accessibilité est une condition de l'attractivité, tant dans ses dimensions physique que sociale. Pour augmenter l'accessibilité physique, il faut densifier le maillage du réseau ferré, augmenter les capacités ferroviaires, les fréquences et faciliter les connexions au TGV.
Le choix des dessertes nécessite d'arbitrer entre une large diffusion de l'effet de la grande vitesse ferroviaire à travers la desserte d'un grand nombre de lieux dispersés sur un territoire et la desserte de quelques lieux concentrant les populations et les activités à travers des liaisons directes.
L'enjeu de l'aménagement du territoire est de réussir cet équilibre pour optimiser le bénéfice de l'effet de la grande vitesse ferroviaire.
La dimension sociale de l'accessibilité ne doit pas être négligée. De nombreux tarifs existent pour répondre à la multiplicité des profils de passagers. Cependant les mécanismes de fixation des prix des billets, finalement peu dépendants de la vitesse du train, montrent la faible marge de manœuvre du niveau d'intervention local, sauf pour les TER dont la Région prend en charge une grande partie du billet.

Pour la Bretagne, l'ensemble du territoire doit être connecté à la grande vitesse ferroviaire autour de pôles intermodaux. L'accessibilité physique pouvant être améliorée par l'optimisation des tracés, des dessertes, des fréquences et surtout des connexions au TGV, les acteurs économiques concernés doivent s'exprimer sur ces éléments en amont de la définition de l'offre de transport.
L'attention à porter sur les tarifs des billets de train est importante car les efforts réalisés en matière d'accessibilité physique ne doivent pas être annulés par une faible accessibilité sociale : le niveau des péages, principal élément constitutif du prix du billet, doit prendre en compte la périphéricité de la Bretagne.
Une augmentation trop forte du prix du billet pour les voyages professionnels dont l'activité repose sur une forte mobilité serait contreproductive pour l'économie régionale.

[246] Par exemple en 2009, 92 000 billets Actuël à -75 % pour les personnes à faible ressources et 2 120 billets gratuits Actuël emploi ; 26 600 billets gratuits Ribambël pour les moins de 12 ans ; 214 000 billets Pelmël pour des trajets loisirs de moins de 50 km. La même année, la région comptait par ailleurs 20 000 abonnés Uzuël dont 3 000 scolaires. Source : Comité régional des partenaires du transport public, 26 octobre 2010.

1.4. Une conséquence de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : l'évolution des mobilités…

L'amélioration de l'accessibilité ferroviaire peut atteindre un niveau tel que les pratiques peuvent changer en termes de mobilités, tant professionnelles que de loisirs, de tourisme.

1.4.1. Avec l'amélioration du service ferroviaire

- Un saut qualitatif dans les équipements

Moyen de transport synonyme d'avancée technologique, de modernité, le TGV induit un saut qualitatif dans les équipements (nouvelles rames avec de nouveaux services à bord, aménagement des quais) qui accompagne son arrivée, et à plus forte raison s'il arrive sur une LGV. Ce saut qualitatif améliore aussi l'accessibilité ferroviaire.

- Une amélioration des services disponibles à bord des trains

Les « abonnés » du train, au sens propre (car ils ont souvent des abonnements) et au sens figuré car ce sont des voyageurs quotidiens, attendent du transport qu'il optimise leur journée de travail. Ils cherchent à ne pas subir une « rupture » supplémentaire avec l'extérieur, c'est pourquoi nombreux sont ceux qui souhaitent rester connectés au moyen d'outils de télécommunication performants. L'équipement de l'ensemble des rames de bornes wifi ou d'autres technologies garantissant un accès Internet tout au long du trajet est attendu par ces passagers. Parmi les réponses libres à notre questionnaire concernant des services souhaités en gares, était proposé : « un accès Internet wifi gratuit et des prises électriques au cours du trajet ».

1.4.2. L'offre de mobilité se diversifie

Par sa vitesse, le train permet un raccourcissement des temps de transport le long des axes desservis et donc un rétrécissement de l'espace perçu. En permettant à des villes comme Lille, Le Mans, Tours, situées à plus de 200 kilomètres de Paris d'être accessibles en moins d'une heure en TGV depuis le cœur de la capitale, elles se trouvent dans une situation de villes de grande banlieue, avec l'avantage comparatif du confort du TGV.

Circulant de gare à gare, c'est-à-dire le plus souvent, de centre-ville à centre-ville, le TGV simplifie les voyages de ses utilisateurs qui habitent dans une ville et travaillent dans une autre autant qu'il en réduit la durée « porte à porte ». Les migrations alternantes (domicile-travail et domicile-étude) sont plus rapides et moins fatigantes en train (si les ruptures de charges sont limitées).

Notons qu'il y a en 2010 « environ 45 000 navetteurs en France qui effectuent leur trajet domicile-travail quotidiennement par TGV »[247].

De plus, grâce aux interconnexions des lignes à grande vitesse en région Île-de-France et du fait de la mise en service du TGV Rhin-Rhône, les liaisons TGV directes province-province (Le Havre-Marseille ou Rennes-Lille, par exemple) se développent. Les associations de consommateurs et d'usagers des transports interrogés pour cette étude souhaitent également que les interconnexions soient facilitées. À ce jour, ces trafics sont encore faibles, mais progressent régulièrement[248].

L'offre internationale est également étendue à partir des grandes villes et peut donc augmenter les trajets professionnels et de loisirs. Les aéroports internationaux importants comme Roissy Charles de Gaulle et Lyon Saint Exupéry sont accessibles directement par TGV, ce qui modifie réellement l'attractivité des grands pôles économiques reliés à ces aéroports par le réseau des LGV[249].

1.4.3. Les comportements de mobilité évoluent

- En fonction du passager

Les comportements diffèrent beaucoup en fonction de la catégorie de passager. L'évolution des comportements dépendra de ces différentes catégories de passager et de leurs attentes en termes de déplacements. Ainsi, celui qui travaille n'est pas un voyageur, il subit le transport et cherche à ce qu'il dure le moins de temps possible et à pouvoir le cas échéant utiliser de temps pour travailler. Le vacancier peut apprécier le transport qui fait partie intégrante du voyage, y compris les aventures qui peuvent survenir durant le voyage, il en gardera un souvenir (bon ou mauvais) considéré comme le début ou la fin de ses vacances.

- Vers une optimisation de l'intermodalité

L'accessibilité des villes augmente grâce à l'intermodalité, ce qui fait émerger de nouvelles formes de mobilités comme :

- la complémentarité entre le réseau ferroviaire à grande vitesse et le mode aérien où le TGV est associé à un hub aérien. Elle permet d'envisager des voyages très longue distance en partant en train avec une correspondance à Roissy, mais aussi dans d'autres hubs secondaires permettant des trajets tels que Dijon-Bruxelles-Atlanta ou Rennes-Lyon-Tokyo par exemple ;
- l'utilisation des TGV pour assurer des liaisons régionales, comme l'exemple

[247] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté par à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* », le 9 février 2010, p 10.
[248] Ibid, p 5.
[249] Ibidem.

précédemment développé des TERGV en région Nord Pas-de-Calais[250].
Certaines manifestations événementielles par exemple, peuvent attirer un public plus large venu de plus loin.

- Vers une augmentation des déplacements professionnels

Dans les relations d'affaires, la notion de temps est importante. La réduction de l'espace-temps grâce à la grande vitesse ferroviaire permet d'effectuer des voyages qui auraient été évités, voire inimaginables auparavant. Les entreprises peuvent organiser plus de déplacements dans la journée tout en réduisant leurs frais ; le TGV est moins cher que l'avion et les frais d'hôtellerie sont réduits d'autant. Le TGV permet donc le développement des déplacements pour affaires.

« Le TGV a […] engendré une mobilité additionnelle »[251], on pourrait même dire « une mobilité augmentée » en proposant sur certains parcours des temps de trajet permettant d'envisager :

- d'une part, un **aller-retour dans la journée**, ce qui diminue les frais de déplacement totaux en supprimant par exemple les frais hôteliers[252] ;
- d'autre part, un trajet d'une durée d'**une heure au plus** pour de nouveaux déplacements domicile-travail ou étude-travail ; Tours, Le Mans, Reims, etc. pouvant alors chacune être apparentée à une ville de banlieue de Paris pour certaines catégories de voyageurs quotidiens[253].

- En faveur des emplois métropolitains supérieurs

Pour assurer des fonctions métropolitaines supérieures, le besoin de mobilité est important, donc la grande vitesse ferroviaire est un facteur facilitateur qui augmente l'attractivité de la ville du point de vue des emplois dits « métropolitains supérieurs » ou EMS. Ce sont donc les emplois qui sont les plus concernés : les professions libérales, des cadres moyens ou supérieurs, les enseignants-chercheurs, etc. Nous détaillons plus loin dans ce chapitre ce qui concerne le secteur de l'enseignement supérieur et de la recherche.

- En lien avec l'amélioration du confort durant les trajets

Le confort et les conditions de travail se sont améliorées dans le train et continuent de l'être. A titre d'exemple, MooviTER, la prochaine génération de TER est conçu par la SNCF avec le Conseil régional Bretagne pour « relever le défi d'une mobilité régionale durable ». Y sont prévus des espaces de voyage repensés soit pour se reposer, soit pour travailler avec un éclairage LED, des tables d'échecs tactiles, des écrans permettant de projeter des films loués dans

[250] D'après Monsieur Pascal MIGNEREY, conseiller du DATAR, au cours de son audition le 9 février 2010.
[251] Michel SAVY, professeur à l'Université Paris 12 et à l'Ecole nationale des ponts et chaussées, dans « *Le TGV n'a pas fini de remodeler les territoires* », article paru dans *Inter-Régions* n°271, mars-avril 2007, p 8.
[252] Nous verrons plus loin que cela a des conséquences sur la fréquentation touristique, et notamment sur le tourisme d'affaire.
[253] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté par à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* », le 9 février 2010, p 10.

le train, des informations en temps réel sur le trafic, une borne multimédia Internet, la connexion Wifi gratuite.

- Vers l'augmentation du télétravail

Une meilleure accessibilité peut aussi favoriser le télétravail, donc limiter les déplacements professionnels. En effet, les gains de temps sur les trajets domicile-travail représentent une opportunité de faire des trajets plus rapidement et peut aussi inciter les professionnels à regrouper les temps de présence en équipe de manière à organiser un temps de travail en dehors (à domicile ou dans des centres de télétravail). Les gains de temps permis par la grande vitesse ferroviaire peuvent aussi contribuer à faire évoluer les entreprises vers la proposition de davantage de postes en télétravail. Par exemple, *« le bassin de Saint-Brieuc bénéficie d'un réel effet « télétravail » Grâce au dispositif « Créarmor » qui pourra alors être conforté grâce au TGV »*[254].

En proposant une nouvelle offre de déplacement (plus rapide, plus confortable et permettant éventuellement de travailler durant le trajet), la grande vitesse ferroviaire renforce et dynamise la mobilité des individus, *« tant sur les plans professionnel, familial que de loisirs »*[255]. Les professionnels déjà mobiles le seront davantage, à l'instar de ceux concernés par les emplois dits « métropolitains supérieurs ».

Le projet Bretagne à Grande Vitesse pourrait être l'occasion d'améliorer l'offre de services à bord des trains et notamment en ce qui concerne la connexion Internet afin d'éviter les « ruptures numériques ». Au moment même où un autre grand projet régional se développe : Bretagne très haut débit (BTHD), la Région, en tant que chef de file, pourrait ainsi faire en sorte, avec les parties prenantes, que les voyageurs bénéficient d'un accès Internet continu durant leurs trajets.

[254] Auditions de Monsieur Gilbert GASPAILLARD (Vice-président du Pays et de l'Agglomération de Saint-Brieuc en charge de l'économie), Madame Béatrice HEROULT (Directrice du développement économique de Saint-Brieuc Agglomération), Monsieur Jean-Charles ORVEILLON (Directeur du Pays de Saint-Brieuc), Madame Marie-Claire DIOURON (1ère adjointe au Maire de Saint Brieuc), Madame Nolwenn ROUAULT (Mairie de St Brieuc), le 6 juillet 2010.

[255] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* » du CESER de Bretagne, le 9 février 2010, p 9.

1.5. … vers des reports modaux, mais sous conditions

Avec la grande vitesse ferroviaire, le report modal de l'aérien et de la voiture vers le train peut être important, tout est question de temps de parcours, avec un seuil quasi-unanime (1), de la distance à parcourir (2) ainsi que du nombre de correspondances (3).

1.5.1. Le seuil des 3 heures

Gagner quelques minutes ne semble pas faire évoluer les comportements, mais lorsqu'il s'agit d'une demi-heure ou plus, il en est autrement, surtout en ce qui concerne les trajets quotidiens des migrations alternantes. *« Si le TGV roulant sur une LGV est très compétitif par rapport à l'avion, 70 % des déplacements sont encore effectués en voiture, 4 % en avion et le reste se partage entre le train et les transports en commun. Quand il existe des liaisons ferroviaires à grande vitesse, le TGV prend 50 % des parts de marché. 1h27 pour faire Paris-Rennes, c'est imbattable ! »*[256].

Dans le cadre de l'enquête menée pour cette étude, de nombreux répondants, principalement situés sur la pointe bretonne évoquent le seuil des trois heures de trajet en dessous duquel ils préfèrent le train. Au-delà, ils choisissent l'avion. C'est le cas des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche.

L'économiste Yves Crozet, dans un rapport réalisé pour les Ponts et Chaussées en 2004 allait également dans ce sens : *« La grande vitesse ferroviaire n'est pas une baguette magique. Si elle se révèle très compétitive sur les trajets au départ de Paris (vers Bruxelles, Lille, Nantes, Rennes ou Marseille), elle perd progressivement de son pouvoir d'attraction quand le temps total de trajet dépasse les trois heures »*[257].

Ces 3 heures ou « *seuil pratique »*[258] de voyage porte à porte *« peut même conduire à la suppression totale de la connexion aérienne entre deux villes (Paris-Lille par exemple). Avec un temps de trajet inférieur à trois heures, la part de trafic ferroviaire devient plus importante que la part aérienne. Cela s'amplifie pour aboutir à une part uniquement ferroviaire pour les temps de parcours inférieurs à deux heures »*[259].

[256] Audition de Monsieur Michel LEBOEUF, SNCF, le 6 avril 2010.
[257] CROZET Y, 2004, les réformes ferroviaires européennes, à la recherche des bonnes pratiques, rapport, 93p.
[258] Expression utilisée par Monsieur Pascal MIGNEREY lors de son audition le 9 février 2010.
[259] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* » le 9 février 2010, p 9.

1.5.2. La limite de la distance à parcourir

La direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne a réalisé en 2010 un travail sur la grande vitesse ferroviaire européenne et constate qu'en moyenne, le TGV est avantagé sur les distances comprises entre 400 et 800 km : en dessous de 150 km, la voiture individuelle offre un meilleur bénéfice ; au delà de 800 km l'aérien reprend l'avantage. *« Entre 150 et 400 km le ferroviaire, LGV et lignes classiques confondues est le plus rapide »*[260].

1.5.3. La limite de deux ou trois correspondances

Le train peut être choisi si l'inconvénient de porter ses bagages, surtout lors des correspondances en gare, peut être compensé par le confort offert par un voyage en train, en comparaison d'un trajet en voiture allongé par d'éventuels embouteillages. *« Le report modal du routier vers le ferroviaire dépend de la motivation du déplacement et du volume des bagages emportés. Ainsi, les TGV desservant les Alpes au départ de Paris ont connu un grand succès »*[261]. Plusieurs personnes enquêtées (associations d'usagers et de consommateurs, entreprises, acteurs du tourisme) ont présenté la succession de 3 correspondances comme un facteur les décidant à prendre leur voiture.
Il n'en demeure pas moins qu'un trajet en voiture présente l'avantage de l'absence de rupture de charge pour un trajet porte à porte.

Condition de l'attractivité, l'accessibilité peut être améliorée dans ses dimensions physiques par la densification du réseau ferré (nouvelles lignes LGV et modernisation de lignes classiques) : augmenter les fréquences et les capacités ferroviaires et optimiser les dessertes. Ce dernier point relève de choix difficiles qui portent à conséquence sur l'équilibre territorial.
Pour accroître l'accessibilité dans sa dimension sociale, les efforts portent essentiellement sur les tarifs. Associés aux éléments d'accessibilité physique, ils peuvent en effet favoriser le report modal de l'avion et de la voiture vers le train, mais à plusieurs conditions : un temps de parcours inférieur à trois heures (ce qui est aussi l'objectif annoncé par le projet Bretagne à Grande Vitesse pour relier Paris à la pointe bretonne) et un trajet d'une heure pour les migrations alternantes ; une distance à parcourir entre 400 et 800 kilomètres et un maximum de trois correspondances.

[260] DG Transports, 2010, « L'Europe à grande vitesse, un lien durable entre les citoyens », Office des publications européennes, p9.
[261] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* » le 9 février 2010, p 9.

2. Les effets attendus de la grande vitesse ferroviaire sur l'attractivité économique

La plupart des opinions exprimées par les acteurs interrogés dans le cadre de cette étude, mais aussi par la presse ou les milieux académiques font état d'une synonymie quasiment parfaite entre TGV et attractivité économique. Etablissant un lien direct entre grande vitesse ferroviaire et attractivité, l'économiste Jean-Marc OFFNER disait dès le début des années 1990: *« Il apparaît que l'accessibilité favorisée par une LGV et la connectivité démultipliée par l'effet réseau des LGV sont des éléments indéniables d'attractivité d'une ville pour l'accueil d'implantations économiques, scientifiques et culturelles »* [262]. Les attentes sont majoritairement exprimées en termes de retombées économiques globalement positives, notamment dans les secteurs de la recherche et des emplois métropolitains supérieurs plus globalement, mais aussi dans le secteur du tourisme (non abordé dans ce point 2, mais infra, au point 3 de ce chapitre). L'analyse de ces effets nous permet d'identifier ici des leviers dans les domaines suivants : installation des entreprises, immobilier, économie résidentielle en général (en tenant compte de l'augmentation de la bi-résidentialité) et formation (notamment concernant l'enseignement supérieur). Les leviers propres au secteur du tourisme et l'effet d'image sont présentés infra (respectivement aux points 3 et 4 de ce chapitre).

2.1. Les retombées économiques du projet BGV

Parmi les réflexions portant sur le développement économique en lien avec la grande vitesse ferroviaire, on peut signaler que dans le dossier de consultation sur la LGV Bretagne-Pays de la Loire étaient identifiés dès 2004[263] les principaux leviers de développement économique du Grand Ouest :

- attirer des actifs et en particuliers des jeunes actifs ;
- garder un niveau de compétence élevé ;
- conforter et attirer les centres de décision (nationaux, européens et mondiaux).

Pour avoir une vision plus précise des facteurs de développement économique de la Bretagne, voir l'étude du CESER de Bretagne sur les modes de développement futurs de la région[264].

Pour apporter des améliorations à chacun de ces leviers et contribuer au développement de la Bretagne, le principe sur lequel se basent ces leviers est bien celui d'attractivité : « attirer » (puis conforter ou fixer) à la fois les actifs,

[262] J.M. OFFNER, op cit., p.14.
[263] RFF, 2004, Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire, p.15.
[264] CESER, « Quels modes de développement économique pour la Bretagne de demain ?», à paraître en 2012.

les entreprises (pour les employer), les centres de formation et les universités (pour les former), les administrations et les centres de décision pour renforcer la place de la Bretagne sur la scène nationale et internationale…

2.1.1. L'attractivité économique : premier effet attendu par les acteurs bretons

Très peu de secteurs d'activité ne subissent pas de retombées de la grande vitesse ferroviaire. *« L'impact [du TGV] est important pour les associations, les activités de culture ou de sport, mais aussi pour le commerce local, les services à la personne comme les gardes d'enfants, les artisans pour les rénovations des habitations… »*[265].

L'attractivité économique est perçue comme un enjeu par les acteurs bretons interrogés pour cette étude. Parmi les collectivités et établissements publics qui ont une desserte SNCF, plus de 85 % s'attendent à des effets dus à la grande vitesse ferroviaire, près de 11 % n'en attendent pas et plus de 3 % ne savent pas. Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche pensent à 93 % que l'effet de Bretagne à Grande Vitesse sera positif pour le développement de la Bretagne.

Pour Rennes Métropole, *« La nouvelle ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes va permettre un rapprochement sans précédent de Paris (1h25min) et des autres métropoles européennes, c'est l'« effet TGV ». Cela va obligatoirement engendrer un* ***renforcement de l'attractivité de Rennes et de la Bretagne****. C'est donc une opportunité exceptionnelle de poursuivre le développement d'un véritable pôle économique de centre-ville »*[266].

Concernant l'effet du projet Bretagne à grande vitesse au sens strict, plus de 76 % des collectivités et établissements publics répondants s'attendent à un effet sur leur territoire (18 % n'en attendent aucun effet et 5,6 % n'ont pas d'opinion). On peut considérer qu'il y a un lien avec l'existence d'une desserte ferroviaire puisque parmi celles qui s'attendent à des effets, 69 % en ont une. 64 % des entreprises répondent connaître le projet Bretagne à Grande Vitesse (son contenu et le sigle). Parmi les 136 entreprises ayant répondu, 95 % pensent que Bretagne à Grande Vitesse aura un effet sur le développement économique de la Bretagne. La totalité des acteurs du tourisme pense que Bretagne à Grande Vitesse sera favorable à l'attractivité des territoires et 98 % attendent des effets sur leurs territoires respectifs. Beaucoup d'acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche (93 %) interrogés considèrent que ce projet est une grande opportunité pour la Bretagne, 27 % le voient à la fois

[265] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, DATAR, le 9 février 2010.

[266] Auditions de Monsieur Christian LE PETIT, directeur général de l'Aménagement urbain de Rennes et Rennes Métropole et Monsieur Antoine MONNERIE, chargé de mission ZAC d'EuroRennes, Rennes Métropole, le 27 avril 2010.

comme une opportunité et une menace, un seul acteur le voit comme une menace.
Les associations de consommateurs et usagers des transports pensent toutes que l'effet Bretagne à Grande Vitesse se manifestera en termes de modification des comportements, en particulier pour les déplacements domicile-travail et pour le tourisme.

2.1.2. Les conséquences économiques sont pourtant difficiles à évaluer

Les effets précis du TGV sur le développement économique sont pourtant reconnus comme difficiles à évaluer :

- *« parce que les effets attractifs pour accueillir ou déplacer une entreprise dans une ville TGV ne sont pas immédiats, même dans le tertiaire (les campagnes de promotion avant mise en service se heurtent souvent à une suspicion des entreprises qui attendent la certitude de mise en service) ;*
- *parce que, hormis les emplois générés directement par la LGV et la gare, l'imputation directe de la croissance de la ville à l'arrivée du TGV n'est pas évidente, a fortiori plusieurs années après la mise en service »*[267] ;
- Parce que le *« délai de mise en œuvre d'une infrastructure TGV est trop long pour être sûr que l'analyse des effets liés à cette infrastructure n'est pas faussée par d'autres éléments extérieurs qui auraient aussi agi »*[268].

Pour toute nouvelle infrastructure, on constate que l'évolution des pratiques n'est pas immédiate et que les conséquences économiques ne se font pas non plus ressentir très rapidement. D'après la DATAR, il faut près de trois ans pour une route nouvelle, six mois pour un nouveau transport collectif en milieu urbain, et pour des nouveaux TGV et LGV, la notion de temps relative aux effets sur les pratiques et sur les retombées économiques n'apparaît pas vraiment mesurable.
C'est ainsi qu'une étude de la DATAR concluait à la fin des années 1980 : *« On observe un écart entre les changements importants et quasi-immédiats introduits par le TGV dans la mobilité des personnes […] et la lenteur d'apparition des effets dits « structurants » qui pourraient lui être imputés. Les répercussions du TGV sur les activités des zones desservies ne sont pas automatiques […]. Aussi convient-il de s'affranchir de tout discours qui établirait une relation déterministe…»*[269].

L'économiste Jean-Marc OFFNER abondait dans ce sens au début des années 1990 : « Hommes politiques et scientifiques voient dans le transport sinon un gage de progrès du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation et

[267] J.M. OFFNER, op cit.
[268] D'après Monsieur Michel LEBOEUF, Directeur des grands projets et de la prospective à la SNCF, dans une interview accordée au journal « Inter Régions », n°285, juillet-août 2009, p.25. et d'après son audition devant la Commission « Aménagement et développement des territoires, environnement » du CESER le 6 avril 2010.
[269] DATAR, INRETS, OEST, SNCF, LET, « Effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes », juin 1986.

d'aménagement. De nombreuses études empiriques mettent en doute la réalité d'une causalité linéaire entre le développement d'une offre nouvelle de transport et des transformations spatiales, sociales ou économiques. [Trop souvent, on] confond concomitance et corrélation, puis corrélation et rapport de cause à effet.

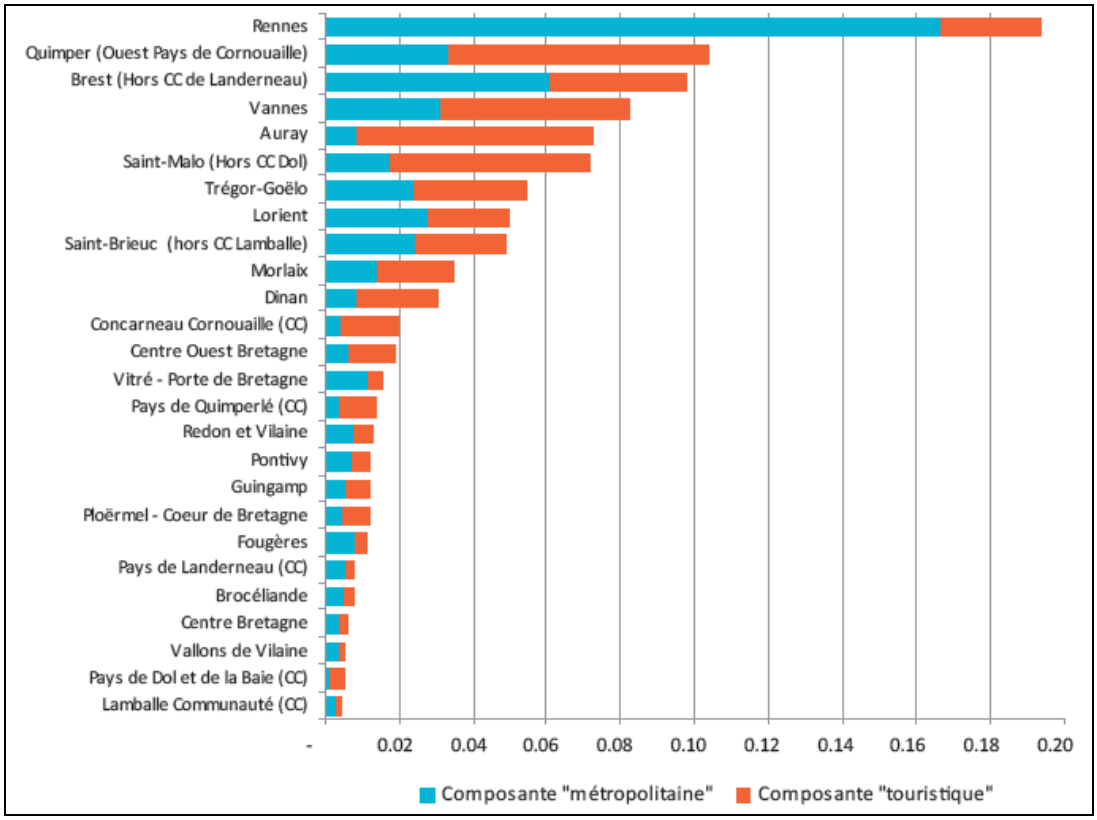
« [Il conviendrait de] comprendre une nouvelle offre de transport comme facteur d'amplification et d'accélération de tendances préexistantes mais aussi comme instrument potentiel de stratégies des acteurs territoriaux »[270]. L'auteur allait plus loin : *« Même à long terme, il ne semble pas y avoir d'effet : sur les deux derniers siècles, aucune corrélation n'a été établie entre desserte ferroviaire et croissance des villes françaises »*[271]. En réalité la corrélation est inversée : on construit des offres de transport parce qu'il y a une demande latente, un potentiel économique induit par le dynamisme de la ville à desservir[272]. Dans les villes équipées par « effet d'aubaine », comme Mâcon ou Le Creusot, le TGV n'a eu que très peu d'effets sur le développement du territoire local[273].

Ces recherches académiques montrent qu'il y a 20 ans, la relation entre grande vitesse ferroviaire et développement économique paraissait moins évidente qu'aujourd'hui. La présente étude, qui n'entend pas se substituer ni avoir valeur de travail de recherche, permet néanmoins de mettre à disposition du lecteur des éléments établissant une relation plus positive entre GVF et développement économique, collectés lors d'auditions et de l'enquête auprès de différents acteurs bretons. D'ailleurs, même pour *« les villes non directement connectées au réseau LGV [qui] ne semblent pas pénalisées [dans leur développement économique], comme Toulouse ou Grenoble, la grande vitesse ferroviaire facilite indirectement leur connectivité »*[274].

Cependant, des travaux récents ont cherché à évaluer la sensibilité des acteurs au projet Bretagne à Grande Vitesse. Les agences d'urbanisme de Bretagne[275] ont calculé un indice synthétique de sensibilité économique construit à partir du poids des cadres des fonctions métropolitaines (CFM) dans l'emploi et du poids des hébergements touristiques (par rapport aux hébergements totaux régionaux). La maille retenue est le pays. Les résultats font apparaître une sensibilité économique forte tirée par le tourisme pour les pays de Bretagne Sud et de Saint-Malo.

[270] Jean-Marc OFFNER, dans « *Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique* », dans L'Espace géographique, n°3, 1993, p. 233-242.
[271] Jean-Marc OFFNER, op cit.
[272] Jean-Marc OFFNER, op cit.
[273] D'après l'article « *Effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes* », publié par Direction de l'équipement de Saône et Loire et la DATAR - juin 1986.
[274] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, Conseiller du DATAR, le 9 février 2010.
[275] Voir ADEUPa, AUDELOR, AUDIAR, CAD22, 2010, *Les territoires bretons et le projet Bretagne à Grande Vitesse*, travail collaboratif des agences d'urbanisme de Bretagne, pp.22-24.

Figure 125. La sensibilité économique des pays bretons



Source : Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne, 2010.

Attendu par l'ensemble des acteurs interrogés en Bretagne qui s'accordent à lui prêter un effet bénéfique sur l'attractivité des territoires, l'effet de la grande vitesse ferroviaire souffre de manques et de difficultés d'évaluation, en particulier en ce qui concerne les démarches *ex ante*.

Si les effets économiques à venir de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, sont peu ou pas évalués, ils doivent dès à présent être anticipés par l'ensemble des acteurs et suivis en continu par la mise en place d'un observatoire (cf. chapitre 2).

2.2. Les effets sur les entreprises

En général considérés comme difficiles à évaluer, des effets économiques de la grande vitesse ferroviaire existent. Notre enquête par questionnaire donne ainsi un aperçu à l'échelle de la Bretagne de ce que sont les effets attendus et l'anticipation de la part des entreprises en lien avec le projet Bretagne à Grande Vitesse.

2.2.1. Un effet différencié

- selon le secteur d'activité

Permettant une mobilité de longue distance, *« la grande vitesse ferroviaire favorise les économies génératrices de déplacements non locaux, comme l'économie de la connaissance plutôt que la production agricole, le tourisme urbain plutôt que le tourisme vert… »*[276].

- selon la localisation de l'entreprise

Le développement d'une offre en immobilier de bureaux autour de la gare TGV (lorsqu'elle est en ville) est largement favorable au développement économique des villes desservies. *« Il apparaît que l'aménagement de l'offre immobilière professionnelle semble intéresser davantage les entreprises déjà implantées en ville. Même, s'il y a déplacement des emplois dans la ville, il n'empêche que ces emplois sont maintenus »*[277].

2.2.2. La concurrence et les délocalisations/relocalisations

- Un possible accroissement de la concurrence

L'aire de marché des entreprises (clientèle, fournisseurs) devenant plus importante, la grande vitesse ferroviaire engendre aussi potentiellement une augmentation de la concurrence. Les nombreuses sociétés parisiennes d'études, de conseils et de formation se trouvent maintenant en concurrence avec des sociétés bretonnes qui augmentent, grâce au TGV, leur rayon de démarchage et qui profitent de moindres coûts de structure pour proposer des offres de prestations de service très attractives.

- Localisation partielle d'entreprises à Rennes

Il ne semble pas que le projet Bretagne à Grande Vitesse puisse entraîner un effet massif de délocalisation d'entreprises, notamment de Paris vers Rennes. Cependant quelques exemples montrent néanmoins que le phénomène existe ; ainsi à Saint-Brieuc *:« Beaucoup d'activités de conseil ont été créées par des cadres qui étaient auparavant parisiens et qui ont choisi de venir s'installer ici en travaillant par télétravail »*[278].

[276] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, Conseiller du DATAR, le 9 février 2010.
[277] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, Conseiller du DATAR, le 9 février 2010.
[278] Auditions de Monsieur Gilbert GASPAILLARD (Vice-président du Pays et de l'Agglomération de Saint-Brieuc en charge de l'économie), Madame Béatrice HEROULT (Directrice du développement économique de Saint-Brieuc Agglomération), Monsieur Jean-Charles ORVEILLON (Directeur du Pays de Saint-Brieuc), Madame Marie-Claire DIOURON (1ère adjointe au Maire de Saint Brieuc), Madame Nolwenn ROUAULT (Mairie de St Brieuc), le 06 juillet 2010.

On s'oriente davantage vers l'exploitation de la possibilité d'attirer des filiales de grands groupes ou des services de grandes entreprises publiques à Rennes ou dans les villes les mieux desservies.
Il apparaît plus complexe d'attirer de la même manière la multitude de PME françaises ou mêmes celles qui sont à l'étranger bien reliées à la Bretagne. Les grandes entreprises publiques et privées, en nombre limité, pourraient en revanche être plus efficacement démarchées. Une telle initiative doit être organisée rapidement car c'est maintenant qu'elles doivent s'organiser pour être en mesure d'installer des activités dans les locaux prévus dans les différents PEM ou à proximité.

Pour aider à convaincre les entreprises locales de la nécessité d'entreprendre ces démarches rapidement, des visites de chantiers avec les chefs d'entreprise locaux pourraient être organisées. Au-delà d'une action de communication sur l'optimisation des effets du projet par et pour les entreprises, montrer le chantier peut amener à une prise de conscience que le projet Bretagne à Grande Vitesse est concret, qu'il avance, et qu'il est temps de se l'approprier.

A propos d'éventuelles délocalisations d'entreprises bretonnes à Rennes, il nous semble que la capitale régionale joue plutôt un rôle de redistribution à l'intérieur de la Bretagne et non un effet de pompe aspirante du reste du territoire breton. Rennes doit pouvoir attirer des entreprises qui peuvent aller s'implanter dans d'autres agglomérations d'importance en France (Lille, Nantes, Montpellier, Bordeaux, etc.), mais pas celles qui dynamisent déjà les autres territoires bretons.

- Des initiatives pour attirer les entreprises

« Entre 1997 et 2003, Vannes a attiré plus d'entreprises extérieures à la région que de la région, Bretagne à Grande Vitesse accélèrera ce fait. Il faut que la zone tertiaire soit accessible depuis la gare, mais la ville n'a pas fait d'études spécifiques en ce sens. Elle bénéficiera de trois opportunités foncières dans les 3-4 ans, voire 10 ans. Vannes joue sur le cadre de vie et sur toutes les formes de communication (dont le haut débit numérique). Vannes n'a pas de plan de communication spécifique, elle a une attitude générale qui consiste à chercher à attirer les entreprises. Vannes veut avoir une longueur d'avance, c'est-à-dire une capacité d'accueil toujours disponible ; il faut se mettre en capacité permanente de pouvoir accueillir des entreprises »[279].

Pour attirer les entreprises dans le périmètre de la ZAC EuroRennes, sont prévus la création d'un quartier d'affaires avec de grands immeubles de bureaux et commerces (200 000 m² de SHON à dominante tertiaire) et un parc de 800 logements à proximité. A ce propos, une étude tertiaire menée par Ernst&Young met en avant plusieurs éléments. *« La gamme d'offre rennaise est à compléter*

[279] Audition de Monsieur Jean-Marie ZELLER, président du Conseil de développement du pays de Vannes, le 15 juin 2010.

par une offre de prestige localisée en centre ville, nécessitant une masse critique minimale. Une mixité des fonctions est attendue par les utilisateurs, mais des contraintes économiques sont à prendre en compte pour atteindre la densité optimale. Le constat rennais est qu'il manque aujourd'hui une offre de prestige, du haut de gamme (soit avec des loyers autour de 200 euros/m²/an, ce qui est 20 % au dessus du marché traditionnel). Pour exister, ce futur pôle devra faire valoir un projet économique différencié, traduisant la modernité de la métropole »[280].

Qu'ils relèvent du haut de gamme ou non, les entreprises doivent disposer de bureaux dans les gares ou à proximité. C'est un moyen de permettre à leurs commerciaux de démarcher les clients situés dans des villes bien connectées par le train (un aller-retour Rennes-Paris ou Rennes-Lille par exemple se font facilement dans la journée). Ils pourraient ainsi optimiser leurs déplacements, sans nécessairement être obligés de revenir au siège de leur entreprise entre chaque démarchage.

Les enjeux en gare ne se résument pas à des questions d'accessibilité, ce que reflètent bien les orientations du Conseil général du Morbihan qui participe au PDU de Lorient et considère qu' *« il n'y a pas que l'accès à la gare qui est important, l'accès aux zones d'activités doit lui aussi être étudié et pris en compte dans les décisions liées aux schémas de déplacements »*[281].

Une mobilisation proactive est préconisée pour démarcher les grands groupes et les grandes entreprises publiques afin qu'ils localisent en Bretagne une partie de leurs activités. Ces démarches, nécessairement coordonnées, pourraient être menées par les collectivités, les agences de développement, les Chambres consulaires, et les chefs d'entreprises. Les processus de décisions dans ces entreprises pouvant prendre plusieurs années, ces démarches doivent commencer dès le début des travaux afin que ces installations soient effectives lors de la mise en service de la LGV. La concrétisation du chantier Bretagne à Grande Vitesse par des visites montrant aux entrepreneurs l'avancée des travaux peut être utilisée en termes de communication pour renforcer leur mobilisation.

[280] Auditions de Monsieur Christian LE PETIT, directeur général de l'Aménagement urbain de Rennes et Rennes Métropole et Monsieur Antoine MONNERIE, chargé de mission ZAC d'EuroRennes, Rennes Métropole, le 27 avril 2010.
[281] Audition de Monsieur Patrick BOURRU, Directeur général des infrastructures et de l'aménagement au Conseil général du Morbihan, le 15 juin 2010.

2.2.3. L'anticipation de la part des entreprises bretonnes

D'après l'enquête menée auprès des entreprises et des établissements publics de la région de plus de 100 salariés, les effets du projet Bretagne à Grande Vitesse et son anticipation (par des projets d'extension, des aménagements, des changements d'implantations ou des développements divers…) semblent encore faibles. Nous avons relevé la faiblesse du nombre d'entreprises déclarant avoir des projets directement en lien avec les effets attendus des projets LGV-BGV : **17 %** tous secteurs confondus. En valeur absolue, cela représente 113 entreprises sur 136 qui **déclarent ne pas avoir de projet**.

Tableau 13. Réponses à la question : « Avez-vous des projets directement en lien avec ce que vous attendez des effets Bretagne à Grande Vitesse ? »

Projets en lien avec BGV	Nombre	Fréquence
Oui	23	17 %
Non	**113**	**83 %**
Total	136	100 %

Source : CESER, 2010.

La répartition par secteurs d'activités fait ressortir une plus grande anticipation du secteur tertiaire, suivi de l'industrie, un enseignement relativisé par le faible nombre des réponses (qui représentaient au total 15 % des entreprises contactées).

La répartition géographique des entreprises qui ont un projet en lien avec Bretagne à Grande Vitesse est la suivante : 4 réponses à Rennes, 2 à Brest, 2 à Lannion, 2 à Lorient et une réponse positive dans les villes suivantes : Auray, Bruz, Carnac, Concarneau, Noyal-Pontivy, Ploufragan, Pont du Bois, Quimper, Saint-Thonan, Tinténiac, Tréguier, Vannes et Vitré.

Parmi ces 23 entreprises, 19 ont cité des projets de recrutement de personnel, d'implantation de nouvelles filiales, d'installations, de relocalisation du centre de distribution (par exemple à Lorient dans le cadre du PEM), développement des activités, développement touristique (rénovation de chambres) et de l'intensification du rôle de la gare dans l'organisation des déplacements (à Rennes). En approfondissant la nature des projets, seules 5 entreprises déclarent avoir un projet d'implantation en lien avec Bretagne à Grande Vitesse et 3 indiquent avoir effectué une démarche immobilière précise : vaste réaménagement du quartier de la Gare de Lorient ; projet d'aménagement de la nouvelle gare EuroRennes et projet d'aménagement pour le secteur tertiaire en proximité de la gare de Vannes.

Les entreprises peuvent avoir des besoins immobiliers ; ces besoins doivent être anticipés. Dans le cadre de notre enquête, un tiers des représentants des entreprises apprécierait des locaux disponibles en location de courte de durée. Ces bureaux et/ou salles de conférence proches de la gare doivent être prévus dans les projets d'aménagement des gares, avec des indications précises sur les

capacités souhaitées. Des services aux entreprises adaptés à leurs besoins sont un gage de réussite des projets de gare, comme le souligne la géographe Valérie MANNONE[282], qui a analysé les conséquences économiques de certaines gares TGV, *« la pauvreté de leurs services n'a pas permis d'attirer les entreprises. Elles ont dû revoir leurs ambitions à la baisse et sont restées des zones d'activités industrielles banales »*.

Comme préconisé dans les chapitres 3 et 4, les entreprises doivent anticiper la prise en compte de leurs besoins dans les projets d'aménagement des gares et de leurs quartiers. Leur présence est ensuite nécessaire dès les phases de réflexion sur l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux.

2.3. Les effets sur l'immobilier

2.3.1. La grande vitesse ferroviaire provoque d'abord un effet d'opportunité dans l'immobilier

Avant l'arrivée du TGV Atlantique, on pouvait lire dans la presse : *« L'arrivée du TGV offre aussi [aux villes] l'opportunité de créer une nouvelle dynamique immobilière et commerciale autour des quartiers de gare »* [283]. On peut en effet considérer que l'offre immobilière se dessine en partie en prévision de l'arrivée du TGV. *« A titre général, des variations immobilières sont constatées :*

- *essentiellement dans le quartier de la gare (quartiers souvent peu valorisés avant l'arrivée du TGV) ;*
- *parfois par spéculation avant mise en service ;*
- *souvent par conséquence conjuguée d'un programme de redynamisation des quartiers proches de la gare ;*
- *plutôt dans l'immobilier professionnel que dans l'immobilier résidentiel (sauf en zones littorales comme l'a montré l'exemple de Saint-Malo) »*[284].

Concernant la Bretagne en particulier, et à l'exception des villes qui ont un projet de PEM, le projet Bretagne à Grande Vitesse n'a pas provoqué une importante vague de projets immobiliers.

Parmi les collectivités territoriales interrogées pour cette étude et qui ont déclaré attendre des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse, un quart ont des projets immobiliers qui lui sont directement liés, ce qui représente 19 % du total des collectivités ayant répondu.

[282] Valérie MANONNE est enseignante-chercheuse à l'université de Bourgogne et membre de l'unité mixte de recherche CNRS Théma (géographie).
[283] Dans « *La Bretagne à grande vitesse - IV. Un train pour propulser le développement régional* », dossier du Télégramme de Brest préparé par Messieurs Louis-Roger DAUTRIAT et François JAMBON. Édition du 17 novembre 1988.
[284] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, Conseiller du DATAR, le 9 février 2010.

2.3.2. Une dynamique immobilière à maîtriser

- Par une meilleure connaissance de cette dynamique

Réaliser des études immobilières en amont des projets est un moyen d'améliorer la connaissance des dynamiques immobilières et de les anticiper. Rennes par exemple, avec son « étude tertiaire », cherche à préciser les besoins des entreprises. Autre exemple, Reims réalise des études sur l'immobilier résidentiel de la ville et sur l'immobilier d'entreprise en lien avec l'aéroport de Vatry.

- Par des actions en faveur d'une activité raisonnable

Lors de l'arrivée du TGV Est, *« il y a [eu] distorsion entre spéculation et réalité de l'immobilier résidentiel. A Nancy, des effets anticipés sur les prix de l'immobilier et du foncier ont été constatés et ressentis dans tout le coeur d'agglomération et le long des lignes de tramway »*.

La maîtrise des prix du foncier et de l'immobilier s'impose pour éviter que le projet Bretagne à Grande Vitesse ait un effet négatif sur certains espaces, ce *« qui introdui[rai]t un modèle d'exclusion sociale pour certains quartiers et indui[rai]t de nombreuses migrations alternantes (exemple de St Malo) »*[285].

Nous rappelons ici l'intérêt de la réalisation d'une ZAC pour maîtriser les prix du foncier. Les parties prenantes de la ZAC peuvent aussi intervenir pour éviter l'augmentation des prix auprès des acteurs de l'immobilier.
Les collectivités peuvent accompagner ces derniers qui ont leurs propres stratégies de vente. « Il faut accompagner les différentes opérations immobilières par des actions de promotion pour attirer les entreprises »[286].

Un dimensionnement réfléchi – résultant d'une évaluation la plus précise possible - de la nouvelle offre immobilière en amont, avec l'ensemble des utilisateurs des futurs locaux, doit permettre de garantir une occupation optimale des nouveaux bâtiments à des prix raisonnables.

Nous rappelons l'intérêt du recours aux opérations de ZAC, mais aussi la mobilisation de Foncier de Bretagne pour ses réflexions en termes d'aménagement et de développement des territoires et sa contribution à la maîtrise du niveau des prix.

[285] Audition de Madame Maria VADILLO, vice-présidente du Conseil régional de Bretagne en charge du tourisme et du patrimoine et présidente du Comité régional du tourisme, de Monsieur Michael DODDS, directeur du CRT et de Madame Anne COUTIERE, directrice du pôle Observatoires, le 16 novembre 2010.
[286] Auditions de Monsieur Gilbert GASPAILLARD (Vice-président du Pays et de l'Agglomération de Saint-Brieuc en charge de l'économie), Madame Béatrice HEROULT (Directrice du développement économique de Saint-Brieuc Agglomération), Monsieur Jean-Charles ORVEILLON (Directeur du Pays de Saint-Brieuc), Madame Marie-Claire DIOURON (1ère adjointe au Maire de Saint Brieuc), Madame Nolwenn ROUAULT (Mairie de St Brieuc), le 06 juillet 2010.

2.4. Les effets sur l'économie résidentielle

La Bretagne présente des caractéristiques économiques qui pourraient l'enfermer dans une typologie de territoires à base économique résidentielle en opposition à des territoires à base économique productive. Sur le plan méthodologique, il est difficile d'établir une séparation nette entre les données relevant des deux bases. Sur le plan conceptuel, le développement d'un territoire résulte de nombreux facteurs souvent interdépendants et les dimensions productives et résidentielles co-éxistent. Il convient de rechercher la complémentarité entre les économies pour assurer un meilleur développement territorial : « le développement harmonieux des territoires a lieu dans les systèmes productivo-résidentiels »[287].
L'économie résidentielle renvoie d'abord à des revenus redistribués sur le territoire indépendamment de la richesse produite sur ce même territoire. C'est la thèse que défend l'économiste Laurent DAVEZIES[288] : « La macro-économie nationale et l'économie à l'échelle régionale n'ont pas les mêmes enjeux et ne répondent pas aux mêmes lois. Le développement local est le mandat des élus locaux et ne passe pas par le PIB »[289]. Il a développé ses recherches à partir du constat que l'essentiel du revenu d'un territoire provient d'activités qui n'ont rien à voir avec la compétitivité (contrairement aux productions locales), mais relève de l'emploi public, des retraites, des allocations, des services utilisés par les résidents, les navetteurs, les touristes, etc (les personnes présentes sur un territoire). Il établit ensuite une typologie de territoires à base résidentielle de différents profils, liés au tourisme, aux retraites, etc.

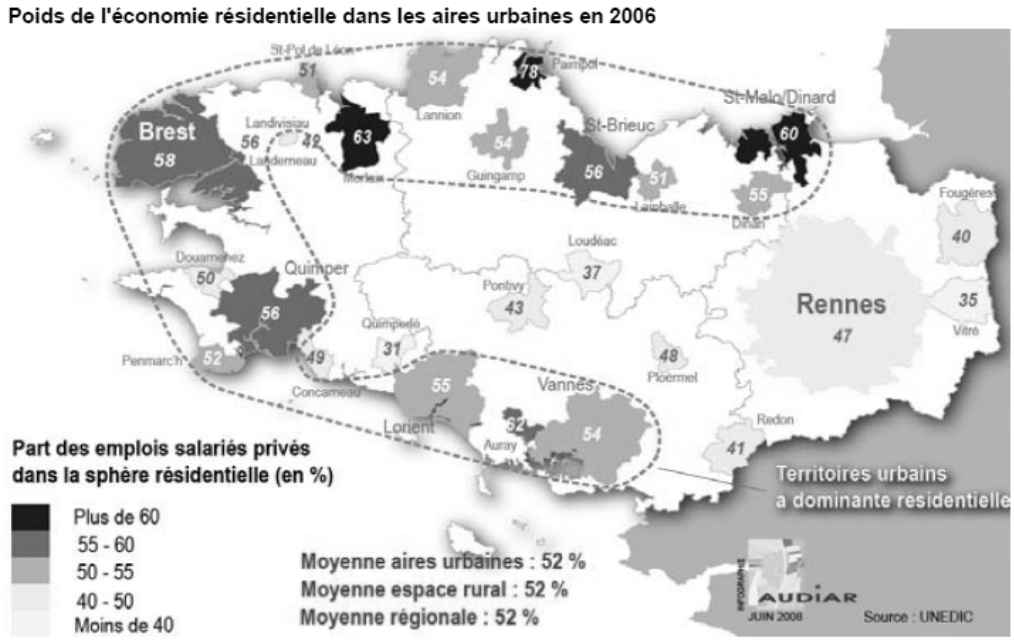
2.4.1. L'économie résidentielle est importante en Bretagne

La forte concentration d'une partie de la population régionale sur le littoral confère à son économie une orientation résidentielle. La vocation touristique affirmée des littoraux bretons contribue à ces évolutions.

[287] Laurent DAVEZIES « Territoires à base économique résidentielle et ancrage métropolitain », journée Prospective Info, DATAR, 15 novembre 2011.
[288] Voir les travaux de Laurent DAVEZIES et Magali TALANDIER, notamment l'ouvrage *Repenser le développement territorial ? Confrontations des modèles d'analyse et des tendances observées dans les pays développés*, PUCA, 2009.
[289] Laurent DAVEZIES, journée Prospective Info, DATAR, 15 novembre 2011.

La croissance de la population résidente, saisonnière, ou encore de court séjour[290], entraîne une augmentation des équipements, commerces ou services aux personnes, ainsi que de l'artisanat du bâtiment. L'ensemble de ces activités relève de l'économie résidentielle. En Bretagne, elle concentrait 57 % des emplois au recensement de 1999 et elle a progressé entre 1999 et 2005[291].

Figure 126. L'économie résidentielle en Bretagne



Le poids de l'économie résidentielle à Paimpol est deux fois plus élevé qu'à Quimperlé.

Source : AUDIAR, tableau de bord n°7 « Rennes et la Bretagne », 2008.

Le risque d'une économie qui deviendrait uniquement résidentielle serait de **figer le développement du territoire**, par rapport à un territoire comprenant de multiples activités (résidentielle associée à des activités agricoles, industrielles, tertiaires, récréatives, espaces naturels etc.). « Une trop forte résidentialisation peut alors engendrer une « vitrification » du territoire »[292].

Pour rechercher l'équilibre entre les deux bases, il faut garder à l'esprit que « l'économie résidentielle est un levier de l'économie productive ». Les actifs résidents produisent en effet des biens dont on pourra sommer les valeurs ajoutées pour le calcul du PIB. Les migrations des populations sont à ce titre importantes, en témoigne la mobilité résidentielle des ouvriers et des cadres

[290] Depuis janvier 2011, l'INSEE a fait évolué la base résidentielle (en opposition à la base productive) vers une base présentielle en opposition à non présentielle. Pour plus de détails voir l'étude du CESER « Quels modes de développement pour la Bretagne de demain ? » paru en décembre 2011.
[291] D'après l'INSEE (octant n°99, octobre 2004), par exemple dans le département du Morbihan la progression du nombre d'établissements dédiés aux activités relevant de l'économie résidentielle a été de 12 % sur le littoral et de 3 % dans le reste du département.
[292] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, Conseiller du DATAR, le 9 février 2010.

français (respectivement 4% et 11%) qui déménagent non pas pour gagner en termes de revenus mais d'aménités offertes par les territoires.
Comme dans toutes les régions qui ont un littoral attractif, le phénomène de bi-résidentialité est important en Bretagne. Dans le Pays d'Auray par exemple, le marché de l'immobilier littoral et insulaire y est porté exclusivement par des retraités et résidents secondaires : 40 % du parc de logements est d'ailleurs constitué de résidences secondaires. A Vannes, la proportion de résidences secondaires est de 21 % et à Lorient de 7 %[293].
Le phénomène de bi-résidentialité peut concerner par exemple de jeunes retraités ou encore des actifs qui viennent préparer leur habitat pour leur retraite de demain. Cet effet sera ressenti en particulier sur le littoral ; ce qui aura pour conséquences une accentuation de l'occupation foncière littorale par des personnes n'habitant pas à l'année et un vieillissement des populations installées sur le littoral.

2.4.2. L'effet du TGV sur l'économie résidentielle

« Les effets du TGV sur l'économie résidentielle sont indéniables, particulièrement dans les villes devenues résidentielles à une heure de Paris, comme Vendôme, Tours ou le Mans, au sein desquelles habitent des personnes ayant un salaire parisien de catégorie socioprofessionnelle supérieure »[294].

La question d'un lien de cause à effet entre la diminution de la distance-temps entre deux villes (dont l'une peut être la résidence principale et l'autre celle de la résidence secondaire ou proche de celle-ci) et l'augmentation du phénomène de bi-résidentialité se pose. Si certains l'affirment : *« La grande vitesse ferroviaire favorise aussi la possession de résidences secondaires situées dans des aires de desserte des TGV, si le parcours terminal est peu pénalisant »*[295]. D'autres en doutent : *« Ce phénomène n'est pas forcément dû à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, mais il peut être encouragé par elle. Ou bien se produit-il parce qu'elle existe ? »*[296].

Le phénomène devient préoccupant lorsque les logements sont « occupés » par des résidents secondaires au point d'affaiblir très nettement l'offre de logements pour les locaux. Les familles donc les actifs travaillant à proximité, doivent trouver des logements disponibles dans ces communes, sans quoi cela deviendrait préjudiciable à l'ensemble de l'économie locale.

[293] Audition de Monsieur Jean-Marie ZELLER, président du Conseil de développement du Pays de Vannes, le 15 juin 2010.
[294] Idem.
[295] Document DATAR, Ibid p.16.
[296] Emmanuel de la MASSELIERE, Setec Organisation, intervention au colloque « *TGV : 20 ans d'expérience. Quels enseignements pour l'Alsace ?* », au Conseil économique et social d'Alsace, Strasbourg, Octobre 2004. Actes du colloque pp.55-56.

Parmi les réponses au questionnaire adressé aux acteurs du tourisme est signalé le phénomène accru de « bi-résidences et d'éloignement des actifs des zones à trop forte hausse des prix du foncier » avec « le risque d'accentuer les effets « volets fermés » hors saison, avec un déséquilibre des répartitions ou créations de richesses préjudiciable au développement harmonieux des territoires en Bretagne ».

Le projet Bretagne à Grande Vitesse en augmentant l'accessibilité à ces résidences secondaires, va aussi augmenter le taux de présence de ces résidents[297] (augmentation des courts séjours) et de fait diminuer le phénomène des volets fermés.

L'économie résidentielle est importante en Bretagne et fait partie de son attractivité, mais elle ne doit pas être opposée à l'économie productive, complémentaire au développement des territoires.
La bi-résidentialité qui participe à cette économie, ne doit pourtant pas empêcher les locaux de trouver un logement proche de leurs lieux de travail.

L'évolution des conséquences de la grande vitesse ferroviaire sur l'augmentation éventuelle de la bi-résidentialité est à suivre et à évaluer. Cette mesure devra viser à aider à la décision pour garantir un équilibre dans l'accès aux logements pour les actifs.

2.5. Les effets sur la formation

Une meilleure accessibilité aux villes bretonnes peut être une opportunité d'évolution de l'offre de formation proposées dans ces villes. Les questionnements en matière d'enseignement supérieur et de recherche sont semblables à ceux concernant les entreprises : comment attirer (et fixer) les étudiants et les emplois supérieurs en Bretagne ?

2.5.1. Pour la formation professionnelle

L'amélioration de l'offre de transport peut augmenter le nombre de formations dispensées dans des villes accessibles en une ou deux heures et permettre ainsi de faire l'aller-retour sur la journée. De nombreuses formations continues ont actuellement lieu dans des villes qui ne permettent pas ces mobilités et obligent à rester sur place durant plusieurs jours, cela entraîne des frais d'hébergement pour les organismes dont les employés ont besoin d'être formés, mais cela permet aussi des journées de formation plus longues et **une meilleure concentration des apprenants.**

[297] Cela concernera dans une moindre mesure les Rennais bi-résidents puisque les 2/3 de leurs résidences secondaires se situent à moins de 80 km de Rennes.

Dans son étude sur les conditions à remplir pour amplifier l'effet Bretagne à Grande Vitesse, le Pays de Lorient considère que le développement de l'offre de formation fait partie des actions complémentaires à engager.

2.5.2. Dans l'enseignement supérieur et la recherche

Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche qui ont répondu à notre enquête perçoivent le rapprochement de Paris comme une opportunité (à 65,5 %). Huit répondants considèrent le projet à la fois comme une opportunité, mais aussi comme une menace (4 réponses à Brest, une à Rennes, Cesson-Sévigné, Ploufragan, et Roscoff). Et un seul répondant (à Brest) émet une crainte en terme de « concurrence exacerbée entre établissement sur l'offre de formation ». *« Même si Paris se rapproche, les inconvénients du TGV qui pourraient être ressentis à Rennes, et même à Paris (dans le monde de l'économie et de l'université, par exemple), ne le seront pas dans des villes comme Saint-Brieuc. Elle devra se positionner en complémentarité de ce qui se passera à Rennes ou à Paris »*[298].

Tableau 14. Réponses à la question : « Selon vous, cette plus grande proximité avec Paris constitue-t-elle une opportunité ou une menace ? »

	Nombre	Fréquence
Opportunité	**19**	**65,5 %**
Menace	1	3,4 %
Les deux	8	27,7 %
Ni l'un ni l'autre	1	3,4 %
TOTAL	**29**	**100 %**

Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche interrogés considèrent que « la diminution de temps de parcours de 37 minutes leur facilite les déplacements non seulement sur le trajet entre Paris et Rennes, mais également entre Paris et d'autres villes bretonnes, ce qui est favorable pour le développement des agglomérations bretonnes ». « La Bretagne sera plus attractive pour les étudiants, les enseignants-chercheurs et les agents économiques ». Les autres opportunités sont d'ordre « économique et culturel au niveau national, voire même international en raison de l'augmentation de l'attractivité de la région pour des touristes ».

Ils précisent en quoi ce rapprochement de Paris est une opportunité pour le monde de l'enseignement supérieur et de la recherche :

[298] Auditions réalisées par la Commission *« Aménagement et développement des territoires, environnement »* à Saint-Brieuc, le 6 juillet 2010.

- la coopération entre les centres de recherche, les universités et les grandes écoles, parisiennes en premier lieu sera favorisée ;

- les établissements pourront attirer davantage d'étudiants et d'enseignants-chercheurs ;

- les partenariats avec de grands groupes industriels qui siègent à Paris ou à l'étranger pourront se développer.

De plus, plusieurs universités prévoient une hausse des interventions externes en enseignement et des facilités d'organisations de réunions.

Le risque principal évoqué (5 réponses situées à Brest) est le creusement de l'éloignement relatif de l'Ouest breton par rapport à l'Est qui « va se trouver dans l'orbite de la grande région parisienne et risque d'en devenir une banlieue, spécialement dans le monde de la recherche ». « Le déplacement possible d'emplois et d'établissements de recherche vers Paris » est évoqué par un répondant situé à Cesson-Sévigné.

Le nombre de **turbo-profs** peut aussi augmenter du fait de la diminution des temps de parcours permettant de résider à Paris par exemple et d'enseigner à Rennes. Les turbo-profs sont des enseignants-chercheurs qui n'habitent pas la ville où ils enseignent et donc s'investissent moins dans leur établissement, sont moins présents pour les étudiants et pour les tâches administratives qui leur incombent. Cependant il existe également des enseignants-chercheurs d'universités parisiennes qui résident dans des villes accessibles en une heure de Paris et bénéficient ainsi de la qualité de vie et des prix du foncier plus abordables. Ce phénomène pourra donc tout aussi bien être renforcé par le projet Bretagne à Grande Vitesse. Néanmoins, les universités peuvent mener une politique de recrutement insistant sur une résidence locale, voire la posant comme condition de recrutement. Elles peuvent être appuyées par les collectivités ou les acteurs nationaux de la recherche (CNRS, ANR) qui mettent à disposition des nouvelles recrues des moyens pour leur assurer de bonnes conditions de travail.

Ensuite, les diverses suggestions sont d'augmenter les moyens sur la liaison Nord-Sud (Brest-Quimper), Brest-Nantes mais aussi sur la liaison Est-Ouest. Un répondant propose « d'investir vers le transport aérien qui est avantageux par rapport au transport ferroviaire ». Plusieurs répondants considèrent que le projet sera réussi à condition que le train leur permette d'arriver à Paris vers 9h du matin, dans le cas contraire l'avion sera privilégié.

Un des leviers d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse est de diversifier l'offre de formation continue dans les villes rendues plus accessibles.

Nous préconisons une politique d'accompagnement de la part des collectivités visant des actions pour attirer et maintenir durablement les enseignants-chercheurs : incitations à résider sur place, participation financière au déménagement, aide à l'emploi pour les conjoints, accompagnement des démarches administratives pour la famille, etc.

Les entreprises interrogées, bien qu'ayant peu de projet directement liés à Bretagne à Grande Vitesse pour anticiper ses effets, en attendent une dynamisation de leurs activités : des gains de temps pour les déplacements professionnels de leurs salariés et de leurs clients (grâce aux allers-retours plus envisageables dans la journée).

Des effets sont espérés en termes de localisations d'entreprises ou de services en Bretagne, d'opportunités immobilières, de construction de bureaux, de logements dans les quartiers de la gare, d'évolution de l'offre de formation, de meilleure attractivité à l'égard des étudiants, et des emplois supérieurs (les enseignants-chercheurs par exemple), etc.
Cependant ces effets n'auront lieu que s'ils sont accompagnés. De nombreux acteurs en ont bien conscience. La conclusion sur l'effet de la grande vitesse sur l'attractivité économique pourrait se résumer à l'assertion suivante : *« Une LGV est souvent utile, parfois nécessaire mais jamais suffisante »*[299].

Pour favoriser les effets positifs attendus du projet Bretagne à Grande Vitesse, les leviers d'action sont à rechercher dans l'anticipation et l'accompagnement :
- anticipation de la part des entreprises pour exprimer leurs besoins et s'assurer qu'ils sont pris en compte dans les projets d'aménagement des gares et de leurs quartiers ;
- communiquer (ou démarcher) de façon ciblée et prioritaire en direction des grandes entreprises publiques ou privées pour favoriser des localisations d'une partie de leurs activités en Bretagne ;
- accompagner les étudiants et les emplois supérieurs pour leur garantir des conditions de travail qui les incitent à s'établir durablement dans les territoires.

[299] RFF, présentation intitulée « Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire », lors du séminaire RFF « Aménagement et développement du territoire », le 25 novembre 2009.

3. L'attractivité touristique de la Bretagne renforcée par BGV

S'il y a un secteur économique qui est concerné par le projet Bretagne à Grande Vitesse c'est bien celui du tourisme. *« Le projet Bretagne à Grande Vitesse est un sujet éminemment stratégique pour le tourisme en Bretagne »*[300]. C'est une spécificité que la Bretagne partage avec les autres régions déjà très touristiques de France et d'Europe

Précisons néanmoins que seulement 6 % des touristes arrivent en Bretagne en TGV, la marge de progression est donc importante.

3.1. La réalité du tourisme en Bretagne[301]

3.1.1. Le tourisme breton en quelques chiffres

Le tourisme est un secteur qui tient une part importante dans l'économie régionale avec 8 % du PIB et 4,6 % de l'emploi régional, soit environ 51 000 emplois salariés[302] qui sont par nature des emplois non délocalisables. Le littoral domine 80 % de l'attractivité touristique de la région et le golfe du Morbihan concentre à lui seul 31 % des emplois touristiques de Bretagne.

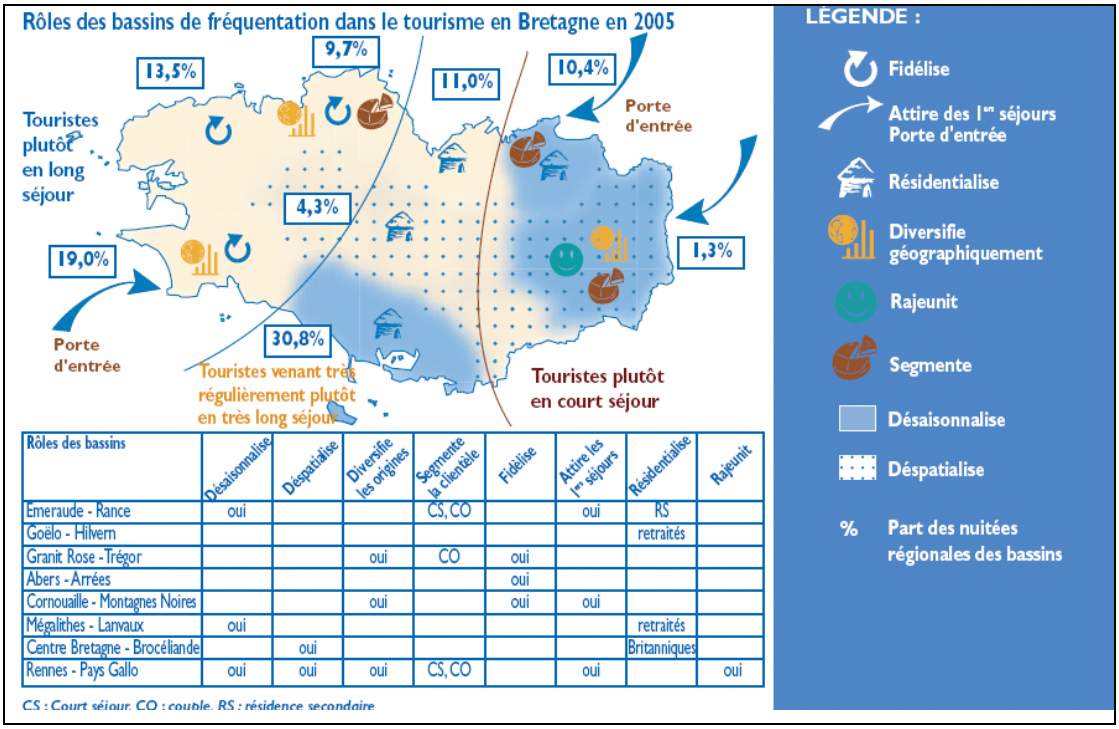
Aujourd'hui, la Bretagne est au 15ème rang européen avec près de 100 millions de nuitées par an. Elle est la 4ème région touristique française en matière de nuitées françaises et la cinquième pour les étrangers. En 2010, 97 millions de nuitées ont été comptabilisées dont 15,5 millions de nuitées concernant des touristes non Bretons (3,5 %)[303] parmi lesquelles 1,1 millions de Britanniques (32 %) et 12 millions de touristes français.

La première version du Schéma régional du tourisme (2005-2007) montrait que la Bretagne disposait d'une économie touristique avec un fort potentiel de croissance. Le tourisme est néanmoins considéré comme segmenté, comme l'illustre la carte suivante, avec des bassins de fréquentation très diversifiés (on constate qu'il n'y a pas deux bassins présentant des profils identiques). On peut identifier une différenciation est-ouest, mais aussi une différenciation nord-sud (essentiellement liée au climat).

[300] Audition Madame Maria VADILLO (Présidente du Comité régional du tourisme), le 16 novembre 2010.
[301] Auditions de Madame Maria VADILLO, vice-présidente du Conseil régional de Bretagne en charge du tourisme et du patrimoine et présidente du Comité régional du tourisme, de Monsieur Michael DODDS, directeur du CRT et de Madame Anne COUTIERE, directrice du pôle Observatoire du CRT, le 16 novembre 2010.
[302] Source : INSEE, 2009.
[303] Source : Observatoire régional du tourisme en Bretagne, CRT, 2010.

De plus, l'étalement urbain et la densification modifient la notion de paysage : la Bretagne « mythique » est reportée toujours plus à l'Ouest, et plus précisément au Nord-Ouest.

Figure 127. Le tourisme en Bretagne, une activité segmentée



Rôles des bassins	Désaisonnalise	Déspatialise	Diversifie les origines	Segmente la clientèle	Fidélise	Attire les 1ers séjours	Résidentialise	Rajeunit
Emeraude - Rance	oui			CS, CO		oui	RS	
Goëlo - Hilvern							retraités	
Granit Rose - Trégor			oui	CO	oui			
Abers - Arrées					oui			
Cornouaille - Montagnes Noires			oui		oui	oui		
Mégalithes - Lanvaux	oui						retraités	
Centre Bretagne - Brocéliande		oui					Britanniques	
Rennes - Pays Gallo	oui	oui	oui	CS, CO		oui		oui

CS : Court séjour, CO : couple, RS : résidence secondaire

Source : MORGOAT, enquête tourisme 2005.

Les caractéristiques des nuitées sont :

- 66 % de nuitées non marchandes (qui ont lieu dans la sphère privée, familiale) ;

- 16 % de courts séjours ;

- 80 % de nuitées sur le littoral ;

- 83 % des nuitées d'avril à septembre.

Le pic du tourisme en Bretagne a eu lieu en 1997 ; depuis, on constate un certain déclin avec, malgré tout, quelques améliorations dans certains secteurs. Au regard de l'attractivité, l'offre touristique de la Bretagne semble en fin de cycle. Cette offre vieillissante donne moins de possibilités en termes de compétitivité. Elle impose aussi, en termes d'efficacité dans un contexte de crise économique, que chaque action soit bien réfléchie en amont.

3.1.2. Les acteurs du tourisme en Bretagne

L'État est en responsabilité en matière de tourisme, mais il laisse néanmoins le champ de plus en plus libre et de nombreuses collectivités ou établissements publics ou privés (essentiellement des associations) peuvent y jouer un rôle. La compétence tourisme est partagée et donc mise en œuvre par de nombreux acteurs.

La Bretagne compte 178 offices de tourisme locaux, quatre comités départementaux (CDT) et un Comité régional du tourisme (CRT) qui associent les professionnels du tourisme. 30 Pays touristiques ont été créés pour mettre en œuvre cette compétence à l'échelle des 21 pays bretons et de territoires plus restreints. Ils sont regroupés dans une instance de coordination : la Fédération Régionale des Pays touristiques de Bretagne (FRPAT) qui compte également les Maisons du tourisme et des agences de développement qui exercent la compétence tourisme. Un B5 du tourisme avait été instauré dans le cadre du schéma régional du tourisme (en 2007) associant le CRT aux quatre CDT ; il a évolué vers un B17 composé des vice-présidents du Conseil régional, des Conseils généraux et des assemblées délibérantes des grandes agglomérations. L'activité associative est très importante pour le tourisme en Bretagne. Tout l'été, tous les jours, il y a des activités, des concerts (avec un réseau bancaire souvent co-financeur). Toute l'année, de nombreux festivals ont lieu en Bretagne.

Le CRT à qui la Région a délégué l'exercice de sa compétence en matière de tourisme, est le lieu de réflexion de la politique touristique régionale, il propose et ambitionne de faire évoluer la gouvernance dans ce domaine afin de mieux « faire ensemble ». C'est ce qui était annoncé dans le plan d'action 2008-2010 constitutif du schéma régional du tourisme (SRT), dans son axe 3 « Nouvelle gouvernance ». Le Comité régional du tourisme souhaite « *bénéficier d'une connaissance plus précise du projet Bretagne à Grande Vitesse (gabarit en termes de personnes acheminées, fréquence, cadence et tarification de la nouvelle offre de transport)* ». Il pense que les acteurs du tourisme doivent « *partager la réflexion et la connaissance des projets connexes des opérateurs en matière de transport* ». Cette première étape est un préalable à l'évaluation des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse sur le tourisme.

La Bretagne se situe au 4ème rang national et 15ème européen pour son tourisme. Les acteurs sont très nombreux, dispersés sur le territoire régional et manquent de coordination. Si les produits touristiques semblent s'essouffler dans certains secteurs, une accessibilité améliorée peut être un moyen de repenser et redynamiser cette offre touristique.

Afin d'éviter la dispersion des moyens, une gouvernance renouvelée du tourisme s'impose.

Le Comité régional du tourisme pourrait assurer une certaine coordination des multiples acteurs du tourisme. Doté d'une vision d'ensemble des différents services et prestations touristiques qui existent en Bretagne, il pourrait être un outil au service de tous les territoires. Il pourrait ainsi réaliser des diagnostics à partager avec l'ensemble des acteurs du tourisme, Comités départementaux, collectivités et offices de tourisme en premier lieu. Il pourrait travailler sur les cohérences entre les offres de chacun et entre collectivités en particulier, ou encore coordonner les campagnes de communication des différents acteurs.

3.2. Un environnement de qualité est un enjeu pour l'attractivité touristique de la Bretagne

Plus une région possède des espaces naturels de qualité, non pollués, plus elle sera attractive en terme de tourisme. En plus d'autres politiques de reconquête du bon état écologique de ses milieux, en particulier sur le littoral[304], la lutte contre les gaz à effet de serre est un levier d'attractivité touristique. En ce sens, le développement des transports alternatifs à la voiture et donc du rail en particulier est un levier mobilisable pour attirer les touristes en Bretagne. La marge de progression est importante puisqu'aujourd'hui seulement 6 % des touristes arrivent en Bretagne en TGV.

Améliorer la qualité des espaces naturels en Bretagne passe aussi par la limitation des pressions touristiques concentrées dans le temps (piétinement de certains sites lors de grands événements…) ; la désaisonnalisation est aussi un enjeu environnemental pour le tourisme en Bretagne.

Citons comme outil le site Internet « tourisme responsable Bretagne »[305] mis en place par le Comité régional du tourisme et qui est un portail permettant l'accès à des informations plus précises sur :

- des façons de « voyager responsable » en Bretagne ;
- des façons de « dormir responsable »;
- des activités respectueuses de l'environnement, des événements touristiques responsables ;
- des achats responsables, des produits bio ;
- des établissements et activités accessibles aux publics handicapés.

Le site rassemble également des informations plus générales sur des informations touristiques classiques (contacts et localisation des différents offices locaux et départementaux), des brochures, mais aussi des informations sur l'accessibilité de la Bretagne par les différents moyens de transport. Le projet Bretagne à Grande Vitesse ne manquera pas d'être cité puisque actuellement le TGV Atlantique est mis en avant pour l'accessibilité de Rennes et de Saint-Malo, les liaisons d'interconnexion y sont également mentionnées (Rennes-Lille et Rennes-Lyon notamment).

Le projet Bretagne à Grande Vitesse (transport ferroviaire et intermodalité) participe à la reconquête de la qualité environnementale de la région et constitue un pas de plus vers un tourisme durable.

[304] Sur ce point, voir l'étude du CESER parue en décembre 2011 « Milieux côtiers, ressources marines et société », 263 p.
[305] Adresse du site Internet : http://www.tourismebretagne.com.

3.3. Les effets attendus du projet BGV sur le tourisme

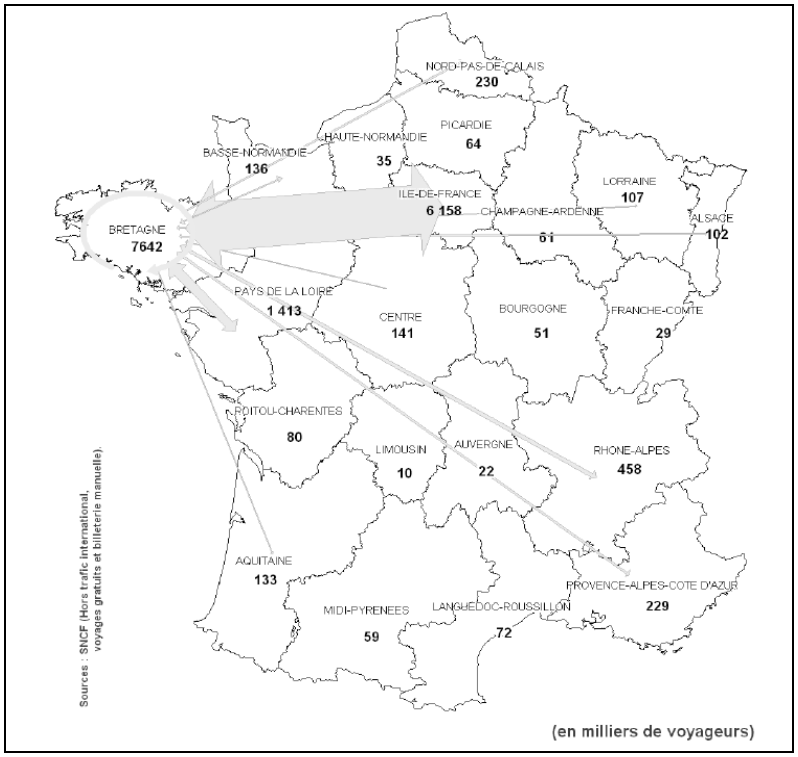
Nombreux sont les effets que le projet Bretagne à Grande Vitesse pourrait produire sur le tourisme. Les principaux sont ici résumés : *« l'arrivée des TGV permet d'attirer des clientèles lointaines, d'allonger la saison touristique, de monter des événements internationaux, de favoriser le tourisme [d'affaires] et de congrès »*[306]. Néanmoins, d'autres éléments complémentaires sont à analyser pour la Bretagne : l'évolution des catégories de touristes, le tourisme urbain, le tourisme vert, la complémentarité aéroportuaire.

3.3.1. Sur le bassin de chalandise touristique

L'arrivée du TGV et donc la réduction des distances-temps permet d'agrandir le bassin de chalandise et de renforcer les liens avec de grands bassins touristiques « éloignés en accessibilité-temps » avec les métropoles régionales de Lille, Lyon, Marseille et Strasbourg en plus de Paris. Il permet aussi de diversifier géographiquement les clientèles. Sur les 18 acteurs du tourisme ayant répondu à l'enquête, 16 attendent des effets du projet Bretagne à Grande Vitesse avec « plus de touristes d'Ile-de-France ou d'autres métropoles ».

Figure 128. Le trafic de voyageurs entre la Bretagne

et les autres régions métropolitaines



Source : SNCF, 2009.

[306] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, Conseiller du DATAR, le 9 février 2010.

Ce sont déjà les liaisons avec la région Ile-de-France qui sont les plus importantes aujourd'hui (6,2 millions de passagers). Viennent ensuite, très loin derrière, les relations avec la région limitrophe des Pays de la Loire (1,4 million), la région Rhône-Alpes (460 000), PACA et enfin le Nord Pas de Calais (230 000). Les relations ferroviaires entre la Bretagne et l'ensemble des autres régions métropolitaines sont peu développées puisqu'elles ne représentent au total qu'un peu plus de 2,1 millions de passagers[307].
Le bassin de chalandise sera d'autant plus étendu que l'intermodalité sera organisée. Une des préoccupations importantes des voyageurs et donc des touristes, c'est la connexion entre les différents modes de transport, pour éviter les « galères en vacances ».
La démarche Korrigo vise à apporter des réponses en ce sens. On constate néanmoins que des démarches ont mis du temps à aboutir alors qu'elles auraient pu s'effectuer longtemps auparavant, comme par exemple à Roscoff concernant l'accueil des Britanniques organisée en coordination entre la CCI, les commerçants, l'office du tourisme, la Brittany Ferries. La coordination des parties prenantes est donc essentielle, c'est une question de gouvernance.

Attirer des touristes plus éloignés montre l'importance de la réalisation du barreau Sud et de la correspondance avec l'aéroport d'Orly.

3.3.2. Sur les chiffres du tourisme

L'ambition pour la Bretagne est de se placer parmi les premières régions touristiques d'Europe, et le projet Bretagne à Grande Vitesse doit être un élément facilitateur pour y arriver. On attend donc un effet Bretagne à Grande Vitesse surtout sur l'aspect quantitatif.

Le plan d'action 2008-2010 constitutif du schéma régional du tourisme axe le développement de cette activité économique, importante pour la Bretagne, sur un meilleur équilibre spatial et temporel à travers la« déspatialisation » et la « désaisonnalisation ». Autrement dit, l'objectif est d'attirer des touristes de plus loin, de partout et tout au long de l'année.

Pour les touristes français, on peut espérer au moins un développement des courts séjours. Pour la clientèle internationale, le projet Bretagne à Grande Vitesse apportera une solution supplémentaire, par exemple pour le Mont Saint-Michel et sa baie.

Tirer partie du projet Bretagne à Grande Vitesse en attirant des touristes en provenance de territoires toujours plus éloignés et plus nombreux passe par une coordination accrue entre les acteurs du tourisme, y compris des autorités organisatrices de transport.

[307] Source : Memento ORTB 2010, chiffres de 2009.

3.3.3. Sur l'équilibre territorial

En 2009, 17,2 millions de personnes ont voyagé en train en Bretagne (de et vers), ce qui constitue une légère diminution par rapport à 2008, mais confirme la forte augmentation depuis 2000. Les liaisons internes à la Bretagne sont les plus importantes (7,6 millions de passagers), devant celles avec l'Île-de-France et avec les autres régions métropolitaines.

Le projet Bretagne à Grande Vitesse doit renforcer les liaisons internes à la Bretagne mais ne doit pas accentuer une disparité de fréquentation entre l'Est et l'Ouest liée à l'intensification des flux. Les acteurs du tourisme s'inquiètent du déséquilibre littoral/centre de façon plus marquée que les autres acteurs interrogés. Ils expriment un risque de moindre attractivité du Centre Bretagne si les liaisons ne sont pas développées ou maintenues. Les évolutions de modèles d'économie touristique qui en résulteront doivent être positives, contrairement à ce qui a pu avoir lieu, par exemple, sur le bassin de fréquentation Emeraude Rance, mais aussi pour le Golfe du Morbihan, transformé en territoire de séjour non marchand provoquant des conflits d'usage. La dynamique de parc naturel régional peut apporter des solutions en termes d'harmonisation des différents usages, ce qui comprend les activités liées au tourisme.

La recherche d'un rééquilibrage spatial dans les destinations faisait déjà l'objet d'une action issue du schéma régional du tourisme dans le cadre d'un chantier solidarité : *« la structuration d'une offre touristique intérieur/littoral »*[308].

Le projet Bretagne à Grande Vitesse doit être l'occasion de progresser vers le rééquilibrage territorial régional en matière de tourisme, notamment grâce à l'intermodalité qui sera développée dans les principaux nœuds du réseau de transport et l'amélioration des liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper.

3.3.4. Sur les sites touristiques dynamiques

Les effets du TGV sur le tourisme *« sont très variables, selon le type d'attractivité touristique et la préparation du territoire à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. L'attraction des sites à forte notoriété a tendance à se renforcer, à condition que la capacité d'accueil soit suffisante »*[309]. Il faut des aménités pré-existantes sur le site touristique avec une bonne capacité d'accueil hôtelière, voire haut de gamme.

[308] Action n°28 du Plan d'action 2008-2010 du SRT : « Structurer l'offre touristique intérieur/littoral dans une logique de destination ».
[309] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* » le 9 février 2010.

Certains chercheurs pensent que « *le TGV valorise les lieux déjà réputés, mais est insuffisant pour développer des produits touristiques peu connus, même avec des politiques locales d'accompagnement* »[310]. La coopération entre acteurs du tourisme et collectivités peut néanmoins valoriser ces sites touristiques « moins connus ».

« Pour les autres sites, les impacts sont bien moindres après l'effet de nouveauté induit par l'arrivée des TGV »[311]*.* Cet effet de nouveauté peut néanmoins durer suffisamment pour permettre d'amorcer des évolutions et développer de nouveaux produits. Anticiper la promotion touristique est un moyen d'optimiser « l'effet nouveauté ».

Si l'on peut considérer que « le TGV profite surtout aux sites déjà connus »[312], il faut néanmoins savoir promouvoir les autres sites qui ont envie du tourisme et s'ils n'ont pas les capacités d'accueil, le projet Bretagne à Grande Vitesse constitue une opportunité à saisir.

Les sites déjà attractifs peuvent utiliser le projet Bretagne à Grande Vitesse pour diversifier leurs produits. Par exemple, les stations balnéaires doivent réfléchir à un accueil différencié (tourisme d'affaires, congrès).

Pour illustrer notre propos, dans le Pays d'Auray l'économie est marquée par l'importance des résidences secondaires, et la quasi mono-activité touristique de son site dynamique : la Baie de Quiberon. En effet, les potentiels touristiques du Pays d'Auray sont concentrés sur le nautisme qui repose sur beaucoup de petites entreprises et d'espaces de navigation dans cette Baie, le Centre d'entraînement autour de la mer et l'Ecole nationale de voile. Or, « *si Bretagne à Grande Vitesse amène encore plus de touristes, c'est un développement économique assuré, mais toujours lié au tourisme. Il faut pouvoir diversifier les activités économiques, les rendre plus riches et ainsi diversifier les emplois. Le Pays est attirant, mais il existe une réelle précarité due à l'économie résidentielle et touristique* »[313].

Les sites touristiques déjà les plus attractifs peuvent tirer parti du projet Bretagne à Grande Vitesse en diversifiant leur offre. Les autres sites ne sont pas démunis s'ils décident d'anticiper l'augmentation de leurs capacités d'accueil en lien avec de nouveaux produits touristiques.

[310] Conférence de Madame Marie DELAPLACE, maître de conférences en économie à l'université de Reims, à Rennes, mars 2010.
[311] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* » le 9 février 2010.
[312] Audition de Madame Maria VADILLO, vice-présidente du Conseil régional de Bretagne en charge de la culture et du tourisme et présidente du CRT, le 16 novembre 2010.
[313] Audition de Madame Françoise EVANNO, présidente du syndicat mixte du Pays d'Auray, le 15 juin 2010.

3.3.5. Sur les catégories de touristes

Outre les publics habituels du segment « famille », comme de celui des personnes seules, des festivaliers, (et des clientèles affinitaires), les plus jeunes et les plus anciens, un tourisme responsable doit aussi être accessible aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées (mentales, moteur, malvoyantes etc.). Ces objectifs étaient visés par deux autres actions du chantier solidarité du plan d'action du SRT : l'une consacrée à l'accessibilité social au tourisme (vacances sociales)[314], l'autre à l'accessibilité pour les personnes handicapées[315].

Plusieurs acteurs ont témoigné de la nécessité de diversifier les catégories de touristes en Bretagne, notamment dans leur diversité sociale.

« La Bretagne a besoin d'augmenter la mixité sociale et de rajeunir ses touristes »[316]. Dans cet objectif, le Comité régional du tourisme a développé un marketing territorial à l'échelle de la Bretagne pour véhiculer une image d'accueil sympathique et attractive pour les publics jeunes : *Be Breizh !*[317]*. « Ce slogan adopté à l'occasion du Congrès du Comité régional du tourisme en 2009 s'est inscrit dans les réflexions pour l'élaboration de la nouvelle marque Bretagne pour en renforcer la séduction et la puissance. « Be Breizh! » est en effet une promesse forte et une invitation faites au visiteur à retrouver la force qui est en lui en puisant celle de la Bretagne…* Aux yeux du CRT, *signifiant non seulement « Bretagne » en breton, le mot Breizh est aujourd'hui un nom de code bien compris et adopté par les Bretons, qui représente une attitude et une philosophie de vie très moderne »*[318].

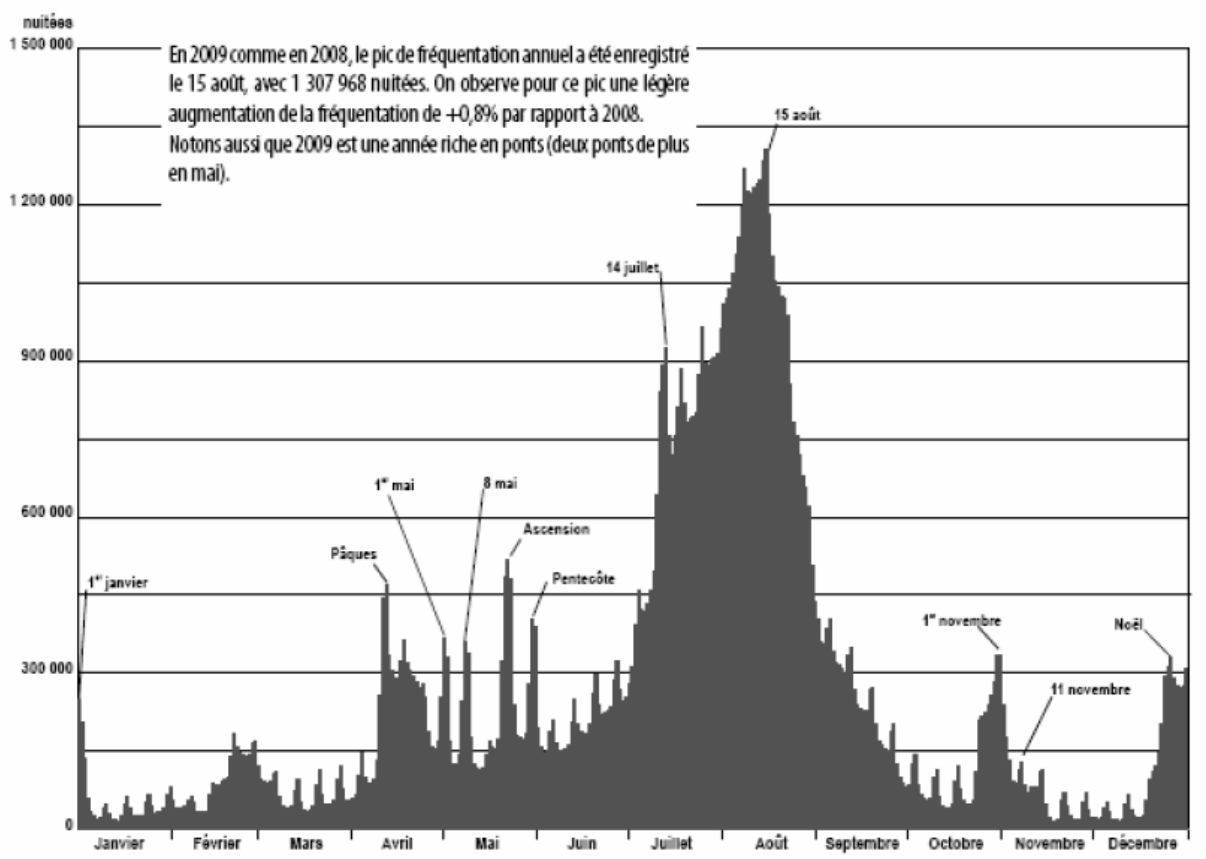
Le projet Bretagne à Grande Vitesse peut être l'occasion de faire évoluer les profils des touristes en Bretagne : d'origine sociale et géographique plus diversifiée et plus jeunes.

[314] Action n°30 du Plan d'action 2008-2010 du SRT : « Soutien aux démarches innovantes en matière d'accès aux vacances ».
[315] Action n°31 du Plan d'action 2008-2010 du SRT : « Développement de l'offre Tourisme et handicap ».
[316] Audition de Madame Maria VADILLO, vice-présidente du Conseil régional de Bretagne en charge de la culture et du tourisme et présidente du CRT, le 16 novembre 2010.
[317] En référence à l'épopée Star Wars « May the force **be** with you », ou en français : « Que la force [de la Bretagne] soit avec toi ».
[318] Site du CRT, octobre 2011.

3.3.6. Sur la saison touristique

La saison touristique est actuellement concentrée sur les mois d'été et particulièrement de la mi-juillet à la fin août avec un pic le 15 août, sur les grands week-ends de mai et juin, et un peu le mois de septembre.

Figure 129. La fréquentation saisonnière de la Bretagne (en 2009)



Source : Conseil régional de Bretagne, 2010.

Le projet devrait permettre d'allonger la saison touristique par une augmentation du nombre de séjours plus courts, notamment le tourisme urbain et le tourisme d'affaire (voir infra). Sur les 18 acteurs du tourisme ayant répondu à l'enquête, 16 attendent des effets du Projet Bretagne à Grande Vitesse :

- avec une hausse des courts séjours et un élargissement des segments de clientèle ;

- avec une fréquentation accrue en début et fin de saisons, ou hors saison avec le développement du grand excursionnisme : Paris, Saint-Malo, le Mont Saint-Michel à la journée pour les touristes des marchés lointains qu'ils soient en groupes ou individuels.

Pour autant, l'hôtellerie participe de plus en plus à la désaisonnalité : il y a de moins en moins d'hôtels saisonniers.

Il faut savoir cibler de plus en plus les opérations de promotion, mobiliser les touristes, faire des promotions spécifiques sur certaines périodes de l'année.

D'un autre côté, l'amélioration de l'accessibilité permettant des allers-retours dans la journée **diminue le nombre de nuitées sur place.**

Au moyen d'une tarification adaptée, on doit pouvoir attirer les touristes en dehors de la pleine saison estivale : il faut pouvoir promouvoir des temps de respiration tout au long de l'année. Les suggestions en matière de tarification sont donc essentielles et doivent être travaillées avec les transporteurs, mais aussi éventuellement permettre des expérimentations. Il faut commencer avec plus de flexibilité sur les tarifs, mais aussi proposer des prestations sous des emballages multiformes. Il faut aussi compter sur un aménagement des tarifications des infrastructures de tourisme, comme par exemple, faire évoluer la norme et les classements hôteliers, et ainsi obtenir un équilibre entre l'offre et la demande. Il faut être attentif à tous les équilibres. La question des îles est très importante pour le tourisme en Bretagne, et les contraintes des compagnies de transport sont nombreuses.

La tarification est un sujet important : pour les produits touristiques, comme pour le transport, c'est aussi un partage entre l'usager et le contribuable.

Un des enjeux du projet Bretagne à Grande Vitesse est d'allonger la saison touristique au moyen :
- de l'augmentation des courts séjours, notamment en bords de saison ;
- de l'allongement de la durée d'ouverture des établissements d'hébergement ;
- de nouveaux produits (ex : grand excursionnisme) ;
- d'efforts sur la tarification.

En augmentant le nombre de courts séjours tout au long de l'année, le projet Bretagne à Grande Vitesse peut être l'occasion d'allonger la saison touristique. Il appartient aux acteurs du tourisme d'offrir de nouveaux produits, et de les promouvoir.

3.3.7. Sur le tourisme urbain

Par les gains de temps qu'il permet, le TGV accroît le tourisme urbain de court séjour. Cet effet est donc attendu du projet Bretagne à Grande Vitesse. Plus précisément, *« de nouveaux produits touristiques apparaissent, comme la modification des formules ou le développement des courts séjours (week-end ou*

à la journée) »[319]. L'offre culturelle urbaine peut être mise en valeur dans des produits dimensionnés pour les courts séjours.
Cela favorise de fait les villes qui accueillent les TGV, c'est pourquoi les villes qui n'ont pas de desserte TGV doivent chercher à améliorer leur liaison aux gares TGV pour bénéficier également de ces touristes en courts séjours. A ce titre, *« les échanges Lamballe-Paris vont voir croître l'importance de l'aspect touristique avec le développement de séjours de courtes durées »*[320].

De manière générale, est attendu comme effet du projet Bretagne à Grande Vitesse, le développement du potentiel du tourisme urbain de la Bretagne au delà de la capitale régionale avec des formes d'hébergement nouveaux comme par exemple de petits studios équipés pour de très courts séjours, plutôt que des chambres d'hôtel classiques, ou encore des gîtes urbains dans des quartiers bien reliés aux gares, ou même du « *couch surfing* »[321] pour les plus aventureux et/ou moins fortunés.

Il est attendu que le projet Bretagne à Grande Vitesse augmente le tourisme urbain, particulièrement les courts séjours et pas uniquement dans la capitale régionale.

Pour que le projet Bretagne à Grande Vitesse produise un effet notable sur le tourisme urbain, les acteurs doivent anticiper ces évolutions et proposer de nouveaux produits.

3.3.8. Sur le tourisme d'affaire

Le tourisme d'affaire comprend l'ensemble des déplacements professionnels occasionnels de type rendez-vous avec des clients sur une durée limitée, les séjours de *team building* (cohésion d'équipe), mais aussi tous les déplacements pour séminaires, journées d'étude, congrès etc.
Le tourisme d'affaire concerne principalement les professionnels des catégories socioprofessionnelles supérieure, *« le TGV favorise le tourisme d'affaire des CSP+ car peu importe le prix du billet de train »*[322].
Le tourisme d'affaire inclut les « City breakers », actifs essentiellement urbains qui vont visiter d'autres villes à la faveur de leurs déplacements professionnels, souvent en faisant l'aller-retour dans la journée ou en restant un minimum de nuits sur place. Ils sont souvent rejoints par leur famille et recherchent alors à lier loisirs et travail en un temps (et dans un espace) limité. Des hôteliers ont

[319] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* » le 9 février 2010, p 13.
[320] Auditions de Monsieur Jean-François ROUXEL, vice-président de Lamballe Communauté et de Monsieur Jérôme DENIS, DGS, le 6 juillet 2010.
[321] Ce mode d'hébergement gratuit « chez l'habitant » est organisé via des sites Internet.
[322] Marie DELAPLANCHE, Conférence « TGV et tourismes » à Rennes, en mars 2010.

développé des offres en direction de ces « hommes d'affaire » un peu particuliers.

Les acteurs du tourisme s'attendent à ce que Bretagne à Grande Vitesse favorise le développement du court séjour affaires et d'agrément pour l'individuel et le groupe, particulièrement à l'Est de la Bretagne, mais pas seulement : cela pourrait s'étendre à l'ensemble de la Bretagne. Le projet Bretagne à Grande Vitesse doit permettre le développement du segment tourisme d'affaires (dimension congrès) et un positionnement compétitif sur ce marché dans l'ouest de la France. Pour qu'un tel développement du tourisme d'affaires ait lieu, il faut avant tout une coordination entre les acteurs, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Nombreuses sont les personnes interrogées pour cette étude qui nous ont fait part de l'effet d'image important dont jouissent les centres de congrès. Pourtant, il nous paraît inquiétant de voir fleurir des centres de congrès dans toutes les villes sans que soit conduite une réflexion sur leur localisation, leur complémentarité, les mutualisations possibles. *« On ne peut pas proposer partout de développer le tourisme d'affaires et encore moins d'avoir un centre de congrès »*[323]. A l'échelle du département d'Ille et Vilaine, un site[324] recense une quarantaine de lieux de séminaire ou de congrès. Parmi les trois offrant une capacité de plus de 1 000 places, deux se trouvent à Saint-Malo, le troisième près de l'aéroport de Rennes (à Saint-Jacques de la Landes). On peut néanmoins citer d'autres exemples de centres de congrès situés à proximité d'une gare : Le Quartz à 2 minutes de la gare de Brest, le Palais des Arts à 5 minutes de la gare de Vannes et le Palais des congrès de Lorient à 10 minutes à pieds de la gare.

Avant de créer de nouveaux centres de congrès, une réflexion doit être engagée sur l'opportunité de tels investissements. Des éléments peuvent être étudiés pour optimiser les centres existants : des programmations complémentaires ou en partie mutualisables et des connexions aux villes ayant un centre de congrès le plus proche.

Le tourisme d'affaire, souvent citadin, serait aussi favorisé par le projet Bretagne à Grande Vitesse.

[323] Auditions de Madame Françoise EVANNO (Présidente du syndicat mixte du Pays d'Auray, Maire de Pluvigner et Conseillère régionale), Monsieur Guy ROUSSEL (Vice-président du Pays d'Auray en charge du dossier PEM et adjoint au Maire d'Auray), Madame Kristell JAMME (directrice du Syndicat mixte du Pays d'Auray) et Mademoiselle Morgan HAMON (chargée de mission déplacements au Syndicat mixte du Pays d'Auray), le 15 juin 2010.

[324] Le site Internet http://www.haute-bretagne-evenements.com en recense 12 d'une capacité de 100 places ; 13 de 100 à 500 ; 9 de 500 à 1 000 et 3 de plus de 1 000 places.

Le développement du tourisme d'affaire nécessite néanmoins un accompagnement. L'augmentation de l'offre de transport permise par le projet Bretagne à Grande Vitesse, seule, ne suffira pas à optimiser cet effet. Les offices centralisant les offres doivent se coordonner avec les prestataires, avec les gestionnaires de salles de conférences et de travail de façon à communiquer sur l'offre disponible en Bretagne.
La répartition géographique des centres de congrès dans la région doit être équilibrée et réfléchie (notamment en fonction de l'offre d'hébergement) dans un souci de mutualisation à l'échelle régionale.

3.3.9. Sur le tourisme vert

« Le tourisme rural bénéficie beaucoup moins [de l'effet TGV], sauf, peut-être sur des circuits qui peuvent être créés à partir des grandes villes »[325]. Le projet Bretagne à Grande Vitesse peut favoriser le tourisme vert, au sens du tourisme de pleine nature, si des connexions (le plus possible en transport collectif) sont organisées avec les « infrastructures vertes » comme les vélo-routes, les voies vertes[326], les canaux, les chemins de randonnée, etc. Assurer des relations avec les services *ad hoc* (location de voitures, de vélos[327], kit de randonnée ou de geocaching[328]) au trajet en TGV peut aussi favoriser le tourisme vert.

Pour que le projet Bretagne à Grande Vitesse favorise le tourisme vert il faut que des liaisons (avec des moyens de transports les mois polluants possibles) soient organisées avec les « infrastructures vertes ».

3.3.10. Sur les aéroports régionaux

Si le report modal est bénéfique en terme environnemental, il implique aussi des difficultés économiques pour le secteur aéroportuaire. Pour aller dans le sens du renforcement de la demande d'intermodalité (entre aéroports, TER, maritime) avec un mode de transport qui garantit la durabilité de la ressource naturelle et l'attractivité des destinations, le développement de Bretagne à Grande Vitesse devrait rechercher la complémentarité avec les aéroports bretons et le transport maritime de passagers.

[325] Audition de Madame Maria VADILLO, vice-présidente du Conseil régional de Bretagne en charge de la culture et du tourisme, le 16 novembre 2010. L'économiste Marie DELAPLANCHE pense également que le « TGV a peu d'impacts sur le tourisme vert », conférence « TGV et tourismes » à Rennes, en mars 2010.
[326] Sur le site train-velo.sncf.com, une carte interactive présente des informations sur les itinéraires de vélosroutes et de voies vertes existants, notamment sur leur accessibilité à partir des gares de l'ensemble de la Bretagne (partenariat TER Bretagne, Comité régional du tourisme, Pôle Randonnée et loisirs de pleine nature en Bretagne et SNCF).
[327] La carte Korrigo permet d'utiliser successivement le TER, les transports collectifs et les vélostars dans l'agglomération rennaise au cours d'un même trajet.
[328] Le géocaching ressemble à une course d'orientation avec PGS au cours de laquelle des objets doivent être trouvés, sur le principe d'une chasse au trésor.

L'accessibilité aéroportuaire permet aussi d'éloigner les lieux de provenance des touristes. *« Un territoire accessible par grande vitesse ferroviaire depuis un grand aéroport international bénéficiera alors d'une attractivité européenne, voire mondiale »*[329]. Pour agir sur l'offre de courts séjours, il faut par exemple travailler avec les compagnies aériennes car elles sont susceptibles de provoquer de façon spontanée des possibilités de séjours d'affaires ou d'agrément individuel.

Certains acteurs attendent de Bretagne à Grande Vitesse une augmentation de la concurrence entre les différents modes de transport qui entraînerait une diminution des tarifs de billets d'avion. Ils pourraient ainsi diminuer leurs frais de déplacement et éventuellement choisir davantage de voyager en train.

Pour optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse, l'intermodalité doit aussi être pensée en prenant en compte les aéroports régionaux.

Le projet Bretagne à Grande Vitesse est un enjeu pour le développement touristique de la Bretagne. Les acteurs de ce secteur économique important attendent beaucoup de ce projet pour retrouver un élan qui semble manquer depuis la fin des années 1990. Il apparaît pourtant que les démarches sont conduites de façon non concertée et que la coordination entre acteurs est faible.

Grâce au projet Bretagne à grande vitesse, les acteurs du tourisme doivent saisir l'opportunité de s'organiser de façon à :
- allonger la saison touristique et développer l'offre hors saison, notamment au moyen de nouveaux produits de courts séjours (tourisme urbain et tourisme d'affaire, mais aussi tourisme de pleine nature) ;
- renforcer l'attractivité des sites déjà dynamiques et développer de nouveaux sites pour une meilleure répartition spatiale des activités touristiques ;
- diversifier les publics (provenance géographique, mixité sociale, jeunes en particulier) ;
- diversifier les produits touristiques en imaginant de nouveaux produits directement liés au projet Bretagne à Grande Vitesse.

Pour ce faire, les acteurs du tourisme doivent travailler de façon coordonnée pour établir des stratégies en lien avec le projet Bretagne à Grande Vitesse. Plutôt que de créer des instances supplémentaires, ils pourraient utiliser le Comité régional du tourisme comme outil de coordination, d'échange d'informations et de concertation.

[329] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* » le 9 février 2010, p 13.

L'engouement suscité par le tourisme d'affaire ne doit pas laisser de côté la nécessité de répartir raisonnablement les centres de congrès en Bretagne.
Le développement de l'intermodalité bénéficiant aux voyageurs, donc aux touristes, il s'agit donc aussi de développer la complémentarité entre les aéroports régionaux, le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport maritime de passagers pour l'arrivée des touristes en Bretagne, puis en relais avec les transports collectifs pour atteindre le lieu de destination final et assurer les déplacements durant le séjour en Bretagne.

3.4. L'anticipation de la part des acteurs du tourisme

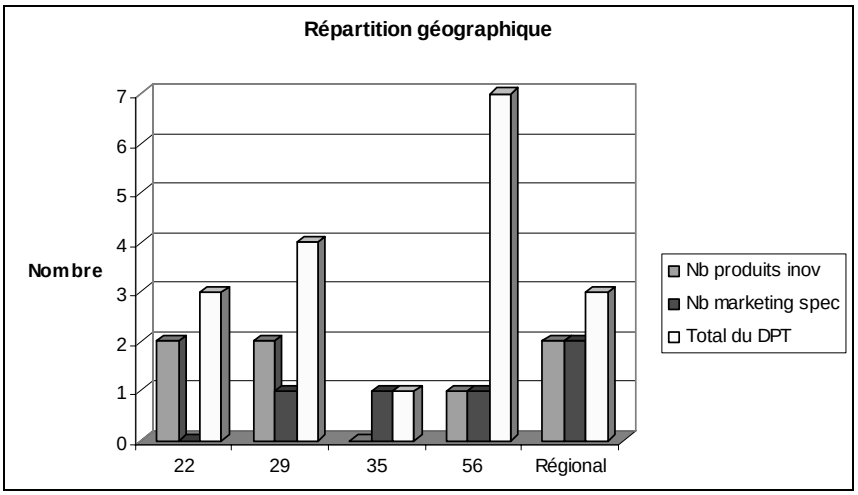
3.4.1. De la part des communes et agglomérations

Près de 25 % des collectivités territoriales interrogées pour cette étude ont envisagé des équipements touristiques structurants en lien avec le projet Bretagne à Grande Vitesse (50 % n'en ont pas prévu et 25 % ne savent pas).

Parmi ces répondants, 60 % sont situés à moins de 30 minutes d'un point d'arrêt TGV. 20 % des collectivités ont déjà prévu des produits touristiques nouveaux ou rénovés. Parmi celles qui ont envisagé de tels produits, 65 % sont à moins de 30 minutes d'une gare TGV. La proximité d'une gare TGV semble donc influer un peu sur la mise en place de nouveaux équipements et de nouveaux produits touristiques, mais il apparaît que des localités éloignées des gares TGV mais disposant d'un potentiel touristique comptent bien aussi bénéficier de l'effet TGV pour leur développement économique.

Concernant les acteurs du tourisme, seuls trois d'entre eux mentionnent un projet structurant en lien avec Bretagne à Grande Vitesse : un projet de Centre de Congrès, une Maison de la Mer et un projet lié aux aménagements des Pôles d'échanges multimodaux. Par contre, 8 sur 18 envisagent des produits touristiques nouveaux ou rénovés.

Figure 130. Réponses des acteurs du tourisme sur leurs projets ou produits liés à Bretagne à Grande Vitesse



Source : CESER, septembre 2010.

Avec l'arrivée du TGV en 2005, Saint-Malo a été une sorte de laboratoire : on constate aujourd'hui qu'il n'y a pas eu beaucoup d'évolutions sur le plan du tourisme, mais les accès à la journée sont certainement plus importants.

Vannes n'a pour le moment pas mesuré l'effet à venir du projet Bretagne à Grande Vitesse, mais de nombreux projets hôteliers sont en cours. *« Il faut plutôt miser sur le e-tourisme : le site de l'office de tourisme est très bien pour accueillir les touristes qui arrivent. Il ne faut pas oublier que Vannes fait partie des plus belles baies du monde… »*[330].

3.4.2. De la part des Régions

Autre exemple d'anticipation, la « ligne baie » est une initiative des Régions Basse-Normandie et Bretagne pour favoriser l'accès au Mont Saint-Michel par les transports collectifs. Elle consiste en :
- une liaison ferroviaire directe Saint-Malo-Dol-Pontorson-Granville avec 2 allers-retours quotidiens en juillet et août ;
- une offre routière complémentaire à Pontorson, Dol, Saint-Malo, Avranches et Granville ;
- un Pass à 10 euros pour la journée donnant accès à tous les réseaux de transports de la baie ;
- des animations touristiques, des locations de vélos, etc.

Cette démarche pourrait être l'occasion de mettre en réseau les territoires desservis par cette ligne pour certaines promotions d'offres touristiques fortes (en y ajoutant Dinan par exemple).

[330] Audition de Monsieur Georges ANDRE, Premier adjoint au maire de Vannes, en charge du logement et du tourisme, le 15 juin 2010.

Finalement peu d'acteurs ont, pour le moment, anticipé le projet Bretagne à grande vitesse sur le plan de son potentiel d'incidence en matière touristique. Quelques collectivités ont néanmoins lancé des études ciblées. Si parmi les acteurs du tourisme interrogés, très peu ont engagé des projets en anticipation du projet Bretagne à Grande Vitesse, la moitié ont réfléchi à de nouveaux produits qui y sont directement liés.

Les campagnes de communications, ou mieux, une grande campagne mutualisée entre les différents acteurs du tourisme en Bretagne, devraient avoir lieu quelques mois avant la mise en service de la LGV. Si la campagne ne doit pas avoir lieu trop tôt, la coordination des acteurs pour l'organiser doit être effective au plus vite.

Le rôle de coordinateur, ou d'ensemblier doit être assuré par le Comité régional du tourisme.

4. L'image au service de l'attractivité des territoires

L'effet d'image que renferme le TGV fait évoluer dans les esprits la représentation des territoires. *« Inscrit dans un projet global, le TGV peut être un formidable facteur de rayonnement national et international du territoire »*[331]. Ce phénomène peut être constaté à différentes échelles, depuis la gare, alors considérée comme porte d'entrée de la ville, jusqu'à l'agglomération, la ville dans son ensemble, voire à la région. La France est d'ailleurs connue comme « la patrie de la grande vitesse ferroviaire ».

4.1. Un effet d'image ressenti à différentes échelles

L'ensemble des personnes auditionnées et enquêtées a abordé l'effet d'image provoqué par l'arrivée d'un TGV. *« L'image des territoires s'en trouve transformée, la grande vitesse ferroviaire apparaissant comme un vecteur de modernité et de prestige. (…) Cet effet est d'autant plus important si le territoire bénéficie déjà d'une certaine notoriété »*[332]. Il a lieu à différentes échelles mais se cristallise d'abord dans les gares, lieux de passage et d'arrêt de ce moyen de transport qui fait véhiculer des personnes, mais aussi des images...

4.1.1. Les gares, véritables phares de l'Ouest

La gare est aussi au cœur des enjeux d'images passées et futures à travers la nostalgie de la gare du XIXème (dont l'horloge était visible de loin) et les projets architecturaux les plus fantasques pour le futur. Comme le remarque le géographe Marc DUMONT *« tout différencie le rythme du navetteur quotidien et celui du voyageur occasionnel : pour le premier la gare est d'abord un obstacle, celui d'une rupture de charge ; il en a épuisé l'imaginaire et sourit à la voix électronique qui lui dit « bon voyage » ; pour le second, la gare est le premier lieu de découverte : il y attend un accueil, une hospitalité »*[333]. Si c'est le premier bâtiment que l'on voit en arrivant dans une ville, l'image qu'il renvoie est importante pour donner une première impression du lieu où le passager arrive, pour peu qu'il y soit attentif.

L'image véhiculée pourrait donc être travaillée de façon à être spécifique à chaque ville, voire à chaque région. Dans les principales gares de la Bretagne, comme à Rennes, point d'entrée dans la région, les points forts de la ville et

[331] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* », le 9 février 2010, p 17.
[332] DATAR, « Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire », in *Territoires n°2*, automne 2010, p 16.
[333] Marc DUMONT, « Le train tire la ville le long des voies », in *Place Publique Rennes n°11*, mai-juin 2011, p 9.

globalement les spécificités bretonnes (gastronomie, culture celtique par exemple) ou les entreprises phares de la région (à l'exemple d'Yves Rocher qui s'est installé dans un nouvel immeuble donnant sur la gare) pourront être mis en avant dans le quartier, voire dans l'enceinte de la gare. Pour ces entreprises, la gare et son quartier deviennent alors plutôt une vitrine.

La gare doit être une vitrine de l'identité des territoires composant la région. Les acteurs du tourisme doivent donc être associés dès les premières réflexions sur les projets de PEM.

4.1.2. Les « villes TGV »

Les villes bénéficiant d'une gare accueillant le TGV ont toute constaté une attractivité augmentée liée à l'amélioration de l'accessibilité, mais aussi à une question d'image. Cette dernière est une raison souvent supérieure d'attractivité pour des villes qui ne sont pas directement situées sur une LGV mais qui sont desservies par le TGV, comme c'est le cas en Bretagne tant que le prolongement de la branche ouest du TGV Atlantique n'aura pas abouti.

Parmi les « effets d'image » sur les territoires qui sont desservis par TGV, ont été soulignés les *« effets de notoriété et de modernité qu'apporte la grande vitesse ferroviaire »*[334]. Les villes bénéficiant d'une gare accueillant le TGV ont toutes constaté une attractivité nouvelle liée à l'image que véhicule ce mode de transport… y compris pour des villes qui ne sont pas directement situées sur une LGV mais qui sont desservies par le TGV. Cependant, certains minorent cet effet pour ces villes : *« Si des TGV desservent déjà un territoire, l'effet d'image de la ville TGV est déjà consommé »*[335].

A Lorient, le PEM renferme un enjeu supplémentaire à ceux de l'intermodalité et de l'attractivité économique : changer l'image du quartier, si ce n'est de la ville. *« Il faut se servir de l'image du nouveau TGV pour changer l'image du quartier, faire en sorte d'être dans un lieu privilégié en gare »*[336]. Cap L'Orient prévoit de faire intervenir un paysagiste pour faire de la gare une véritable entrée de ville.

Le TGV apporte aussi un sentiment d'appartenance territorial : *« des effets d'intégration des territoires dans le territoire national, […] un sentiment d'appartenance commun. [Desservis par le TGV], les territoires se sentent ainsi beaucoup plus appartenir au territoire national, mais aussi, puisqu'ils sont vus par le centre comme beaucoup plus proches et donc comme beaucoup plus*

[334] Emmanuel de la MASSELIERE, Setec Organisation, dans son intervention lors du colloque « *TGV : 20 ans d'expérience. Quels enseignements pour l'Alsace ?* », au Conseil économique et social d'Alsace, Strasbourg, Octobre 2004. Actes du colloque p.57.
[335] Audition de Monsieur Pascal MIGNEREY, DATAR, le 9 février 2010.
[336] Audition de Monsieur Jean-François RAULT, Directeur général de l'Aménagement, de l'environnement et des transports de Cap L'Orient, le 14 septembre 2010.

intégrés dans le territoire national. C'est un effet essentiel »[337] constaté à l'occasion de la mise en service d'une ligne à grande vitesse dans l'Est de la France.

4.1.3. Les territoires environnants

Les territoires autour des villes TGV ont, eux aussi, bénéficié de cette nouvelle attractivité offerte par la grande vitesse ferroviaire. *« L'attractivité ne concerne pas uniquement la ville principale mais porte sur le territoire environnant, tant pour les villes secondaires que pour les espaces naturels (parcs), l'identité et le patrimoine culturels des territoires accessibles »*[338].

4.1.4. La région

Le fait même que le Conseil régional ait nommé ce projet ferroviaire avec l'Etat central et les services de l'Etat en région « Bretagne à Grande Vitesse » et que « BGV » soit devenu un sigle « connu », montre l'importance de l'effet d'image de la grande vitesse à l'échelle d'une région dans son ensemble. Parmi les répondants à notre enquête, le sigle LGV était tout de même nettement plus connu que celui de Bretagne à Grande Vitesse et les répondants ne connaissaient que rarement l'ensemble des composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse.

4.2. La communication sur le projet Bretagne à Grande Vitesse

Des éléments relevant de la communication ont été abordés dans ce rapport, concernant les entreprises et les acteurs du tourisme en particulier. Cependant, la communication ne se résume pas à ces deux « cibles ». Pour un projet d'infrastructure de transport qui peut tellement changer les modes de vie, il conviendrait d'organiser un plan de communication mutualisé entre les différents partenaires et de travailler sur le marketing territorial en mettant en avant l'accessibilité améliorée par le projet Bretagne à Grande Vitesse.

[337] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté par à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* », le 9 février 2010, p 13.
[338] Ibidem.

4.2.1. Par un plan de communication BGV

Différents acteurs, à commencer par les partenaires du projet, ont intérêt à communiquer sur le projet BGV pour qu'il soit connu, puis approprié par les bénéficiaires au sens large. Un plan de communication commun, ou à tout le moins coordonné serait un levier d'optimisation du projet.

- Qui communique ?

Les acteurs du tourisme vont communiquer sur les temps de parcours pour montrer que les circuits seront facilités, moins fatiguant, que les touristes pourront « faire plus de sites en moins de temps ». Le Comité régional du tourisme pourrait ici encore jouer un rôle fédérateur et mettre à disposition les outils de communication à l'usage des acteurs du tourisme. Les maîtres d'ouvrage vont communiquer auprès des entreprises et du grand public sur les gains de temps également, mais aussi sur la modernité, la technologie que renferme un tel projet. Chacun aura peut-être un axe privilégié de valorisation dans cette inauguration : l'électrification et l'ensemble des modernisations des voies pour RFF, l'accessibilité (physique et sociale), le confort et la qualité globale du service public « transport » pour les collectivités, la performance, la technicité, la sécurité et les nouveaux matériels ou encore les tarifs et les dessertes pour la SNCF, etc.

- Pour qui communiquer ?

Il conviendra de déterminer les différentes cibles : grand public breton, grand public extérieur, (clients individuels, entreprises, acteurs du tourisme, etc.) en distinguant la communication commerciale et grand public (faire connaître le projet) de la communication institutionnelle (faire vivre le projet) qui n'entraîneront pas les mêmes démarches ni les mêmes outils de communication.

- Pourquoi communiquer ?

La première raison de la communication est le porté à connaissance pour augmenter l'utilisation du produit par les consommateurs. Dans le cas d'un projet de transport, c'est aussi un moyen d'augmenter, si ce n'est de garantir, l'appropriation du projet.

La composante informative de la communication doit faire **prendre conscience des changements potentiels sur les modes de vie** et la composante symbolique de la communication doit véhiculer l'image positive, la **fierté** de disposer sur son territoire d'un tel équipement permettant un meilleur service à la population (accessibilité, modernité, vitesse, gains de temps, etc.).

L'inauguration du TGV Atlantique, l'arrivée du TGV à Saint-Malo avait été l'occasion d'une **fête populaire** il n'y pas si longtemps que cela. L'inauguration de la LGV sera un grand moment de fête dont l'organisation pourrait être

mutualisée par RFF, le Conseil régional et les autres collectivités co-financeurs et la SNCF.

- Comment communiquer ?

Sans avoir la prétention de maîtriser les outils de communication, le CESER propose quelques pistes dans ce domaine. Aussi, un plan de communication devrait-il être concrétisé par une **charte graphique** et un **visuel** BGV qui seraient utilisés par l'ensemble des partenaires. Pour le moment, il n'y pas de mutualisation entre les différents partenaires dans leur communication sur le projet BGV dans sa globalité. La charte graphique[339] a même évolué pour le projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire.

Les outils de communication diffèrent en fonction des publics visés, du mailing pour les clients individuels, à l'affichage dans les métros et pôles d'échanges pour le grand public, en particulier à l'extérieur de la Bretagne, en passant par le démarchage de partenaires pour approfondir l'argumentaire.
Le plan de communication BGV devrait être **coordonné** avec ceux des autres projets qui ont intérêt à être en lien avec cette nouvelle offre de transport, par exemple les nouveaux équipements culturels ou professionnels (exemple des centres de congrès qui peuvent remplir les deux fonctions).

- Quand communiquer ?

Rythmer la communication pour saisir les opportunités de présenter le projet et ses conséquences parait essentiel pour un effet plus important du plan de communication.
Le **premier coup de pioche** est un événement symbolique important à valoriser pour faire connaître le projet et surtout montrer sa concrétisation.
Les signatures de contrats de pôles d'échanges multimodaux sont autant d'occasions de communiquer sur les gains de temps et la nouvelle offre de transport.
La communication **auprès des voyageurs** ne doit **pas** commencer **trop tôt** pour ne pas aboutir à un effet de déception par rapport à l'attente (utilisation par les voyageurs pas avant le premier trimestre 2017), d'autant que dans un premier temps ce sont surtout les travaux qui sont ressentis par les voyageurs (positivement par la vue des ouvriers le long des voies et négativement à travers les retards occasionnés). La communication sur les travaux en cours est du reste bien en place pour expliquer aux voyageurs les raisons de ces perturbations.

[339] Les chartes graphiques étaient différentes pour les études préliminaires, le dossier d'enquête publique, les communiqués de presse de RFF par exemple.

4.2.2. Par un marketing territorial valorisant l'accessibilité

L'effet d'image est d'autant plus important que la communication sur un territoire particulier, ou marketing territorial, intègre l'accessibilité, et notamment celle qui est améliorée par la grande vitesse ferroviaire.

- Au niveau des villes

Le TGV est une image de marque : *« Etre une ville TGV, reliée en moins de « x » minutes à telle et telle métropole, par « y » trains par jour, constitue un argument fort de promotion de la ville et de rayonnement de son image ». (…) Cette promotion est de plus en plus relayée par un marketing territorial, lequel se professionnalise, notamment avant l'arrivée du TGV, puis dans les premières années de mise en service »* [340].

Concernant les acteurs du tourisme, 5 sur les 18 répondants ont déclaré mettre en place des actions marketing spécifiques liées au projet Bretagne à Grande Vitesse.

Parmi les collectivités territoriales interrogées, près de 26 % ont déjà envisagé des actions promotionnelles spécifiques visant à communiquer sur leur territoire et à améliorer son image au moment de l'arrivée du TGV (sites Internet, prospectus, panneaux, annonces...), 41 % ne l'ont pas envisagé et 33 % ne sont pas au courant de telles démarches sur leur territoire. Parmi celles qui ont envisagé ou prévu cette promotion marketing spécifique, 70 % sont à moins de 30 minutes d'une gare TGV.

En plus des actions de promotion décrites, on pourrait imaginer que les collectivités promeuvent les projets urbains qu'elles mènent et qu'elles considèrent comme de grands projets en lien avec la modernité du TGV (notamment sur la thématique tertiaire par exemple).

Des collectivités territoriales ont noté des remarques spontanées : nécessité d'une publicité accrue sur le projet Bretagne à Grande Vitesse ; une information auprès des investisseurs ; des actions de communication ciblées et une valorisation nationale des atouts futurs des territoires. Mieux articuler le marketing territorial à l'évènementiel culturel régional fait aussi partie des leviers d'optimisation de cet effet d'image que véhicule le TGV.

- Au niveau de la Région

A l'échelle régionale, la communication doit s'orienter sur d'autres éléments que l'arrivée du TGV. En effet, celui-ci est visible depuis 1989, néanmoins le fait qu'il

[340] Pascal MIGNEREY, dans le document DATAR « *Impacts territoriaux de la grande vitesse ferroviaire* », présenté par à la Commission « *Aménagement et développement des territoires, environnement* », le 9 février 2010, p 13.

n'utilise pas de LGV est peu connu. *« A l'entrée emblématique du TGV doivent se substituer des arguments de performance de la connexion ferroviaire à grande vitesse : délais, fréquences, nombres de villes à moins de trois-quatre heures »*[341].

Outil de communication et/ou offrant une visibilité, voire un rayonnement extérieur mis en place récemment par le Conseil régional, la marque Bretagne[342] ne fait que très peu référence à l'accessibilité, encore moins à la grande vitesse ferroviaire. Les transports ferroviaires sont abordés sous l'angle environnemental, dans une liste d'indicateurs de développement durable : « Développement des transports alternatifs, mise en place d'un plan transport ». Le projet BGV est pourtant souvent cité par les élus et dans les documents du Conseil régional pour augmenter l'accessibilité, l'attractivité de la région dans son ensemble.
Concernant la cible entreprise, le marketing territorial devrait davantage mettre en avant l'amélioration de l'accessibilité et insister sur le fait qu'une entreprise bretonne est une entreprise accessible[343].

- Au niveau national

A l'échelle nationale, l'image du train et du TGV est souvent associée à la modernité, l'accessibilité, voire au développement au sens large. Si certains considèrent que cette spécialité française est invoquée par trop d'acteurs économiques, d'élus, comme l'historien des transports Georges RIBEILL qui parle de « TGV mania »[344], la France bénéficie néanmoins d'une image positive concernant ses transports ferroviaires grâce à la densité de son réseau, mais aussi au développement du TGV. On a même pu entendre le président Nicolas SARKOZY prononcer ces mots lors de l'inauguration du premier tronçon de la LGV Rhin-Rhône : « *Le TGV, c'est la France, le train, c'est la France* »[345].

La communication est un levier d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse en termes d'information et d'appropriation du projet par les différents publics.
Un plan de communication pourrait être coordonné entre les partenaires du projet avec des éléments communs comme une charte graphique et un « visuel BGV ».

Les démarches de marketing territorial se multiplient pour valoriser les atouts des territoires, elles peuvent être un levier d'optimisation du

[341] Ibidem.
[342] La marque Bretagne a été inaugurée en janvier 2011.
[343] On pourrait imaginer des slogans comme : « Avec BGV, la Bretagne, ça gagne… une demi-heure, ses entreprises aussi ! », « Avec BGV, je bouge vite », « Avec le TGV, pas question de végéter ! » (en mode texto : « Avec le TGV, pas question de VGT ») *etc*.
[344] Georges RIBEILL dans l'émission « Concordance des temps », France Culture, le 19 novembre 2011.
[345] Inauguration du TGV Rhin-Rhône et célébration des 30 ans du TGV, le 8 septembre 2011 à Belfort.

projet Bretagne à Grande Vitesse si elles sont coordonnées entre territoires d'un même niveau (les villes par exemple) ou entre territoires de niveaux différents, selon un emboîtement des démarches (coordonner les démarches des villes avec l'événementiel régional).

A nouveau, ces pratiques demandent une certaine coordination et un partage des informations entre différents acteurs.

L'image véhiculée par le TGV est considérée comme favorable à l'attractivité des gares comme « portes d'entrée » des villes, à celle des « villes TGV » et de leurs espaces environnants, jusqu'à leur région. La France aussi bénéficie de cette « image TGV » à l'international.
En Bretagne, la grande vitesse étant déjà présente depuis plus de 20 ans, c'est surtout sur les gains de temps qu'il faut communiquer. De plus en plus de démarches de marketing, à travers des marques de territoire notamment voient le jour.

Les entreprises, comme les centres de formation, les universités, les centres de recherche, *etc.* doivent amplifier leur communication sur l'image d'accessibilité améliorée de la région au service de leur propre image.

Une meilleure connaissance des démarches de marketing territorial permettrait de les articuler si / quand nécessaire pour optimiser l'effet du projet Bretagne à Grande Vitesse.

L'accessibilité de la Bretagne importe car elle est une condition de son attractivité économique. Elle peut être améliorée dans ses dimensions physique et sociale avec des efforts portant essentiellement sur les tarifs. En associant les deux dimensions de l'accessibilité, le report modal de l'aérien vers le train peut être favorisé, mais à plusieurs conditions : un temps de parcours inférieur à trois heures (ce qui est aussi l'objectif annoncé par le projet Bretagne à Grande Vitesse pour relier Paris à la pointe bretonne) et un trajet d'une heure pour les migrations alternantes ; une distance de quelques centaines de kilomètres et un maximum de trois correspondances.

Les attentes à l'égard du projet Bretagne à Grande Vitesse sur l'attractivité économique sont largement positives. 98 % des acteurs du tourisme interrogés, 95 % des entreprises, 93 % des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche et 75 % des collectivités interrogées pour cette étude s'attendent à un effet positif sur leurs territoires. Les associations de consommateurs et usagers des transports pensent que les comportements évolueront principalement pour les navetteurs et les touristes. Les entreprises interrogées, bien qu'ayant peu de projets destinés à anticiper les effets directement liés à Bretagne à Grande Vitesse, en attendent un effet dynamisant sur leurs activités grâce aux gains de temps. Elles espèrent pouvoir démarcher et attirer des clients de l'extérieur de la Bretagne plus facilement. D'autres effets sont espérés en termes de localisations d'entreprises ou de services en Bretagne, d'opportunités immobilières, d'offre de formation, de développement des emplois supérieurs et d'attractivité des étudiants. Cependant ces effets n'auront lieu que s'ils sont accompagnés, de nombreux acteurs en ont bien conscience.

Enjeu pour le développement touristique de la Bretagne, le projet Bretagne à Grande Vitesse suscite beaucoup d'attentes de la part des acteurs de ce secteur économique important, qui souhaiteraient maintenir la région au 4ème rang national et progresser dans le classement européen (15ème). Les démarches sont conduites de façon non concertée et la coordination entre acteurs est faible. Pourtant, ils peuvent justement saisir l'opportunité de s'organiser autour du projet Bretagne à Grande Vitesse pour allonger la saison touristique, notamment au moyen de nouveaux produits de courts séjours (tourisme urbain, d'affaire et tourisme vert) ; renforcer l'attractivité des sites déjà dynamiques et développer de nouveaux sites pour une meilleure répartition spatiale des activités touristiques ; diversifier les publics (provenance géographique, mixité sociale, jeunes en particulier) et encore imaginer de nouveaux produits directement liés au projet.

L'image véhiculée par le TGV est considérée comme favorable à l'attractivité des gares, des villes, de leurs espaces environnants et de leur région.

Les démarches de communication de la part des acteurs et en premier lieu des partenaires sont des leviers d'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse.

Les entreprises doivent anticiper les conséquences de l'aboutissement du projet Bretagne à Grande Vitesse sur leur développement, et ce dès les réflexions sur les aménagements, en faisant part de leurs besoins en matière de transports et en matière de logistique et de services. Cela implique un investissement en amont dans les réflexions sur les différents projets de gare, et plus largement les projets urbains. Les chefs d'entreprises bretonnes pourraient aussi démarcher les grands groupes ou grandes administrations pour qu'ils localisent une partie de leurs activités en Bretagne.

Dans le secteur d'activité, crucial pour la Bretagne, qu'est le tourisme, nous préconisons de commencer par coordonner les nombreux acteurs pour harmoniser les produits touristiques et mutualiser, dans un esprit plus coopératif, les campagnes qui peuvent l'être.
Le renouvellement d'une stratégie touristique à l'échelle régional doit permettre de tirer le meilleur bénéfice du projet Bretagne à Grande Vitesse. Cela passe par l'exercice d'une nouvelle gouvernance touristique régionale pour laquelle l'instance de concertation et d'échanges pourrait être le Comité régional du tourisme en s'appuyant sur l'ensemble des acteurs du tourisme.

Nous conseillons d'élaborer un plan de communication sur les nouvelles offres et nouveaux produits touristiques liés au projet Bretagne à Grande Vitesse avec une charte graphique et un visuel que les acteurs souhaitant communiquer pourraient utiliser.
En Bretagne, la grande vitesse étant déjà présente depuis plus de 20 ans, c'est surtout sur les gains de temps qu'il faut communiquer, une évolution du marketing territorial est à imaginer pour intégrer davantage l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire.
Le plan de communication devra prévoir un calendrier adapté aux différentes cibles (au premier coup de pioche pour les entreprises, quelques mois avant la mise en service pour les acteurs du tourisme et à l'occasion d'évènements marquant des étapes dans l'avancement du projet pour le grand public). L'inauguration de la LGV devrait être une occasion de fêter la Bretagne et la fierté qu'elle soit de plus en plus accessible.

Conclusion

Coopérer pour optimiser le projet BGV

Le projet Bretagne à Grande Vitesse est né de la volonté de poursuivre le désenclavement de la Bretagne en développant les moyens technologiques modernes au service de la mobilité durable. Dans la recherche sociétale de déplacements plus faciles, plus confortables, plus sécurisés, plus rapides, moins coûteux et moins polluants, le train offre de nombreuses réponses satisfaisantes, la grande vitesse ferroviaire en particulier. Reste que sur ses effets territoriaux, les avis sont partagés et les évaluations rares. Les expériences passées, les opinions des personnes auditionnées et enquêtées indiquent qu'il est nécessaire d'anticiper et d'accompagner la LGV par des politiques et par des actions pour qu'un effet soit réellement observé. Or, le projet Bretagne à Grande Vitesse ne se résume pas à la construction d'une LGV prolongeant celle qui existe entre Paris et Connerré (près du Mans). C'est une partie importante du projet, notamment sur le plan financier, et elle doit être accompagnée pour que les avantages de la grande vitesse ferroviaires puissent être diffusés à l'ensemble de la Bretagne et contribuer à un développement équilibré et cohérent du territoire régional. Le projet complémentaire inclus dans Bretagne à Grande Vitesse consiste à moderniser les liaisons à l'Ouest de Rennes par des travaux sur les voies, mais aussi par d'autres projets majeurs que sont la désaturation de la gare de Rennes et les aménagements de dix gares en pôles d'échanges multimodaux (PEM). Ce projet est considéré par le CESER comme essentiel et prioritaire par rapport à des projets ferroviaires inter-régionaux. Ce sont les connexions intra-régionales qui permettront au mieux de diffuser des effets de la LGV à l'ensemble de la Bretagne. Pour le CESER, diffuser l'effet de la grande vitesse ferroviaire dès 2017 à l'ensemble de la Bretagne nécessite de respecter le calendrier des différents projets d'infrastructure, mais aussi d'accélérer celui des PEM. L'accessibilité de la Bretagne sera encore renforcée lorsque la ligne d'interconnexion sera construite au Sud de Paris.

La conclusion de cette contribution du CESER est que l'optimisation du projet Bretagne à Grande Vitesse nécessite une anticipation et une coopération fortes et continues de la part des acteurs.

La coopération ne peut avoir lieu qu'après avoir rassemblé les acteurs locaux (élus, représentants socio-économiques, voyageurs, habitants, entreprises, acteurs de la formation, de la recherche, du tourisme, de l'immobilier, des fonctions métropolitaines en général) autour des différentes composantes du projet. Une meilleure connaissance du projet BGV, le développement des échanges sur les besoins et attentes de chacun, permettraient de mieux anticiper ses effets.

Les choix d'aménagement ne peuvent être faits que si l'ensemble des acteurs locaux se concertent très en amont. Une partie concerne les infrastructures linéaires (pour lesquelles la concertation existe déjà) ; l'autre concerne les projets d'aménagements de gares ou de leurs quartiers pour lesquels il reste une importante marge de progression. Anticiper peut aussi contribuer à respecter les calendriers des différents projets afin qu'ils soient effectifs au moment de la mise en service de la LGV.

L'évaluation est un moyen permettant d'anticiper les effets d'un projet. Le CESER a fait le constat d'un manque d'évaluation et d'anticipation des effets du TGV. Il considère que l'observation et l'évaluation du projet Bretagne à Grande Vitesse dans son ensemble constituent un levier d'optimisation du projet. Elles doivent être organisées en amont afin de monter en connaissance sur le projet et surtout de suivre et de communiquer sur les effets constatés d'un tel projet en termes économiques, sociaux et environnementaux. Sur la question spécifique des PEM, l'échange d'expériences pourrait permettre dès à présent de mutualiser et de partager les bonnes pratiques.

Le premier levier à actionner est celui de l'intermodalité des transports. Les collectivités qui sont autorités organisatrices de transports (AOT), les associations d'usagers, les comités de lignes, les entreprises doivent définir ensemble l'offre de transport dans chaque territoire, au regard de la nouvelle offre permise par la LGV. Si cela nécessite évidemment de connaître précisément cette nouvelle offre, une anticipation prenant en compte les besoins locaux peut être organisée par les différentes AOT. L'articulation entre les différents plans de transport doit être étudiée dans le détail, selon un principe d'emboîtement d'échelles jusqu'à l'échelle régionale.
Un schéma régional intermodal des transports (SRIT) pourrait intégrer l'ensemble de ces plans locaux. Ce schéma doit contenir le détail de ce que l'on veut faire en termes de transports en Bretagne, depuis les gares TGV jusqu'au bout de la chaîne de transport dans un périmètre le plus large possible : les dessertes, les fréquences, les moyens de transports donc l'intermodalité à développer. Un tel schéma devrait également poursuivre le développement du fret ferroviaire. Ces éléments déterminent ensuite les emprises, le foncier nécessaire, donc les aménagements à réaliser. Un tel schéma pourrait être élaboré dans le prolongement de celui réalisé en 2008 (Schéma régional multimodal des déplacements et des transports - SRMDT) avec un pilotage par le Conseil régional et en rassemblant l'ensemble des AOT.
L'accompagnement de l'intermodalité est essentiel en termes de billetique ; elle doit être harmonisée, voire commune à l'échelle régionale avec une intégration tarifaire permettant d'optimiser la complémentarité entre les TGV et les TER. L'information intermodale en temps réel doit être développée, et pas uniquement en utilisant les technologies mobiles individuelles dont tout voyageur ne dispose pas aujourd'hui.

Une fois l'organisation de l'offre de transports définie, apparaît l'importance de se concentrer sur les nœuds du réseau : les pôles d'échanges. Les deux dimensions majeures des pôles d'échanges sont relatives aux transports et à l'urbanisme.

En effet, ce sont d'abord les lieux où s'organise l'intermodalité, c'est-à-dire la connexion entre les différents moyens de transports (TGV, TER, transports collectifs, vélos, piétons et voitures) parmi lesquels les moins polluants doivent être privilégiés. Ce sont aussi des lieux insérés dans un tissu urbain qui impose que la fonction transport soit articulée avec les autres fonctions urbaines (habitat, activités économiques, culturelles, etc.).

Tous les quartiers doivent être insérés et bien fonctionner dans le tissu urbain, mais le quartier de la gare en est le cœur qui organise la majeure partie des flux urbains. Les liaisons doivent également s'organiser dans un périmètre le plus large possible, dans le péri-urbain ainsi qu'en zone rurale.

A ces deux dimensions s'ajoute celle de l'attractivité économique : les gares et leurs quartiers peuvent disposer d'aménagements utiles aux entreprises, aux activités touristiques ou encore aux habitants et aux voyageurs. Enfin, pour augmenter encore l'attractivité économique, la gare, comme point d'entrée en Bretagne pour de nombreux voyageurs donne une image qui peut être valorisée si elle est pensée comme une vitrine montrant les atouts (culturels, technologiques, patrimoniaux, etc.) des territoires.

Le second levier est celui de l'aménagement et particulièrement de sa déclinaison en ville : l'urbanisme. En termes d'aménagement des territoires, le CESER considère que le projet BGV est une opportunité à saisir pour augmenter la cohésion territoriale à l'échelle régionale. C'est pourquoi les politiques et les actions menées pour accompagner le projet doivent rechercher la diffusion des effets bénéfiques de la grande vitesse ferroviaire au-delà des points d'arrêts du TGV.

Le CESER considère le projet Bretagne à Grande Vitesse comme générateur d'opportunités de réaménagement de quartiers à commencer par celui de la gare. L'enjeu est d'aboutir à une nouvelle lecture urbaine faisant de la gare une couture et non plus une coupure grâce à une meilleure articulation entre les quartiers. De nombreux projets accordent alors aux espaces verts une place importante, tant pour changer l'image du quartier que pour la qualité et la facilité des cheminements augmentant l'accessibilité aux gares. Les acteurs concepteurs et utilisateurs des gares et de leurs quartiers (collectivités, entreprises, chambres consulaires, acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche, acteurs du tourisme, voyageurs, habitants, etc.) doivent se concerter pour échanger sur les besoins de chacun. Les projets d'urbanisme n'en seront que plus adaptés aux réalités et plus facilement appropriés. Cette concertation en amont aiderait les villes à anticiper un certain nombre d'évolutions dans les comportements en termes de mobilités et donc d'intermodalité des transports, mais aussi en termes de modes de vie : logements mais aussi tout autre service que les habitants pourraient souhaiter (pôles multi-services), espaces commerciaux, bureaux, salles de réunion, services aux entreprises.

Sur le plan des outils, le plus adapté aux projets de pôles d'échanges est la zone d'aménagement concerté, par la maîtrise du foncier et le renforcement de la mixité qu'elle permet. Une autre démarche expérimentée en Allemagne, et qui pourrait être creusée dans le cadre de projets tels que BGV, consiste à concevoir un urbanisme à partir des infrastructures ferroviaires.

L'attractivité au sens large est un grand enjeu du projet Bretagne à Grande Vitesse, et nous avons considéré qu'elle pouvait être traitée dans sa dimension économique globale et dans le secteur économique du tourisme en particulier, mais aussi en terme d'image. Accessibilité et attractivité sont intimement liées, la première étant une condition préalable de la seconde.

L'amélioration de l'accessibilité entraîne des évolutions dans les comportements de mobilité des personnes, concernant leurs trajets domicile-travail, leurs loisirs, etc. Concernant ces trajets, le CESER note que les deux grands projets BGV et Bretagne à Très Haut Débit (BTHD) pourraient être mis en cohérence de façon à garantir une continuité numérique à bord des trains. Si l'accessibilité est améliorée dans sa dimension physique grâce au projet BGV, il faut néanmoins veiller à ce que les niveaux de péages qui se répercutent sur les tarifs, n'augmentent pas au point de limiter l'accessibilité sociale.

En termes d'attractivité économique, la question est de savoir comment le projet Bretagne à Grande Vitesse peut permettre d'attirer des entreprises en Bretagne, ou, sans parler de localisation massive, comment favoriser les localisations de parties d'activités de grandes entreprises ou administrations.
La grande vitesse ferroviaire favorise une économie génératrice de déplacements longue distance. Une LGV n'a d'effets que sur l'économie qui l'utilise, celle qui est génératrice de déplacements au delà de l'échelle locale (tertiaire, économie de la connaissance, emplois dits « métropolitains supérieurs »), et le tourisme d'affaire et urbain plus fortement que tourisme rural, sauf si une connexion est organisée depuis le pôle d'échanges en direction des territoires ruraux dans un très large périmètre.
Mobiliser les entreprises bretonnes pour qu'elles pèsent dans les orientations prises pour les différents projets, dans les quartiers de gares notamment, afin qu'ils répondent à leurs besoins est un premier levier pour augmenter l'attractivité économique.
Un autre levier est celui de la mobilisation des chefs d'entreprises bretonnes pour qu'ils effectuent des démarches, dès les premiers coups de pioche de la LGV, en direction d'autres entreprises afin qu'elles installent tout ou partie de leurs activités en Bretagne.
Les collectivités peuvent actionner des leviers pour attirer et faire s'établir des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche en Bretagne en leur créant les conditions de travail, voire de qualité de vie adaptées.

L'attractivité économique est fortement liée à un secteur économique important en Bretagne : le tourisme. Il a beaucoup à gagner du projet BGV à condition que quelques accompagnements soient prévus. Les nombreux acteurs du tourisme doivent se coordonner, le CESER pense que le projet BGV peut être l'occasion de mettre en œuvre une nouvelle gouvernance touristique. Cette accessibilité améliorée de sites touristiques peut entraîner le développement de produits touristiques nouveaux et nécessitera des campagnes de communication. Ces démarches liées au projet BGV pourraient être en partie mutualisées et réalisées en cohérence avec le schéma régional du tourisme. La communication sur les nouveaux produits touristiques doit commencer quelques mois avant la mise en service de la LGV et se poursuivre autour de cet événement.

L'effet d'image attribuée à la grande vitesse ferroviaire peut servir les villes, voire des territoires plus vastes. Aussi, les différents acteurs économiques pourraient-ils communiquer davantage sur l'amélioration de l'accessibilité régionale dans les démarches de marketing territorial.

Cette analyse des conditions d'un grand projet de transport nous ouvre une perspective de réflexion plus générale en termes d'aménagement et de développement. Au-delà de l'effet du projet BGV sur le rapprochement de la Bretagne du reste de la France et au-delà, l'enjeu pour les Bretons est aussi de rapprocher les territoires à l'intérieur de la Bretagne. Réussir un développement assurant une cohésion territoriale à l'échelle régionale amène à réfléchir à la complémentarité et à la solidarité entre les différents territoires, y compris l'armature urbaine qui caractérise la Bretagne.

Auditions

Nous remercions toutes les personnes auditionnées par la Commission « Aménagement et développement des territoires, environnement » de septembre 2009 à septembre 2011 (les titres et mandats correspondent à la situation au moment de l'audition).

Georges ANDRE	1er adjoint, Maire-adjoint chargé du logement et du tourisme, Mairie de Vannes
Jean-Pierre BIGORGNE	6ème Vice-président en charge des tranports, Quimper Communauté
Philippe BONNIN	Vice-président en charge des infrastructures, Conseil général d'Ille et Vilaine
Marc BOUCHERY	Délégué, Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France
Michel BREMONT	Vice-président en charge des transports, Conseil général des Côtes d'Armor
Thierry CONAN	Représentant des agences d'urbanisme de Bretagne, Côtes d'Armor Développement
Nathalie CONAN-MATHIEU	Directrice du Cabinet, Mairie de Quimper
Anne COUTIERE	Directrice du pôle observatoire, Comité régional du Tourisme de Bretagne
Jérôme DENIS	Directeur général des services techniques, Lamballe Communauté
Anne DERRIEN-MALECKI	Chargée de projets prospective etudes et observatoire des transports, Direction de la mobilité et des transports, Service accessibilité, stratégie et logistique, Conseil régional de Bretagne
Marie-Claire DIOURON	1ère adjointe au Maire en charge de l'environnement, du développement, de la rénovation urbaine et de la coopération intercommunale, Mairie de Saint-Brieuc
Michael DODDS	Directeur, Comité régional du Tourisme de Bretagne
Xavier DOMANIECKI	Directeur des routes, Conseil général du Morbihan
Françoise EVANNO	Présidente, Syndicat Mixte du Pays d'Auray
Anne-Laure GARNIER	Responsable Mission Grands Projets et Développement, Quimper Communauté
Gilbert GASPAILLARD	Maire, Mairie de Pordic, Vice-président, Pays de Saint-Brieuc Vice-président en charge de l'économie, Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Brieuc
Michel GOURTAY	Délégué général, Investir en Finistère
Morgan HAMON	Chargée de mission déplacements, Pays d'Auray
Béatrice HEROULT	Directrice du développement économique et touristique, Saint-Brieuc Agglomération
Hervé HERRY	1er Vice-président en charge des finances, Quimper Communauté
Kristell JAMME	Directrice, Syndicat mixte du Pays d'Auray
Pierre JOLIVET	Directeur général adjoint, Direction de la mobilité et des transports, Conseil régional de Bretagne
Gérard LAHELLEC	4ème Vice-président chargé de la mobilité et des transports, Conseil régional de Bretagne
Michel LEBOEUF	Directeur des grands travaux, SNCF
Patrick LEWEURS	Directeur général adjoint à l'Aménagement, Conseil général des Côtes d'Armor
Pierre LE BODO	Maire-adjoint chargé des travaux et déplacements, Mairie de Vannes

Nathalie LE MENACH	Chef de mission, Direction de la mobilité et des transports, Service accessibilité, stratégie et logistique, Conseil régional de Bretagne
Christian LE PETIT	Directeur général des services techniques, Rennes Métropole
Jean LE VOURCH	Membre du CESER de Bretagne, Président d'Investir en Bretagne
Claude LIEBERMANN	Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts, président du comité de pilotage de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire
Michel MACE	Ancien membre du CESER de Bretagne, alors rapporteur « transports »
Pierre MAILLE	Président, Conseil général du Finistère
Philippe MENERAULT	Professeur, Université Lille 1
Ronan MARCEL	Directeur, Agence Quimper Cornouaille Développement
Alain MASSON	1er Vice-Président en charge des transports, Brest Métropole Océane
Pascal MIGNEREY	Conseiller du délégué, DATAR
Hervé MINJON	Directeur général des services, Mairie de Vannes et Communauté d'agglomération de Vannes
Antoine MONNERIE	Responsable d'opérations, Rennes Métropole
Alain MUSTIERE	Président, Association Interconnexion Sud TGV en Ile-de-France
Jean-Charles ORVEILLON	Directeur, Pays de Saint-Brieuc
Paul PELLE	Chargé de mission du projet « Gare » - Mission Grands Projets et Développement – Quimper Communauté
Bernard POIGNANT	Président, Quimper Communauté, Maire de Quimper
Gilles POUPARD	Représentant des agences d'urbanisme de Bretagne, AUDELOR Lorient
Jean-François RAULT	Directeur général de l'Aménagement, de l'environnement et des transports, Cap l'Orient Agglomération
François RIVOAL	Représentant des agences d'urbanisme de Bretagne, ADEUPa Brest
Nolwenn ROUAULT	Responsable de la Direction Développement, Urbanisme et affaires économiques, Mairie de Saint-Brieuc
Guy ROUSSEL	1er Vice-président en charge du Pôle d'échanges multimodal, Syndicat Mixte du Pays d'Auray, 1er adjoint au Maire chargé de l'urbanisme, de l'aménagement et des déplacements urbains, Mairie d'Auray
Jean-François ROUXEL	Vice-président, Lamballe Communauté
Chantal SIMON-GUILLOU	Vice-présidente en charge des territoires et de l'environnement, Conseil général du Finistère
Jean-Marie STOLL	Responsable de la division transports mobilité sécurité, DREAL Lorraine
Antoine STOUFF	Directeur des déplacements, Brest Métropole Océane
Maria VADILLO	Présidente, Comité régional du Tourisme de Bretagne, Vice-présidente en charge du tourisme et du patrimoine, Conseil régional de Bretagne
Ronan VIEL	Représentant des agences d'urbanisme de Bretagne, AUDIAR Rennes
Jean-Marie ZELLER	Président, Conseil de développement du Pays de Vannes

Ont également apporté leur contribution aux travaux de la Commission :

Isabelle CAMILLE-RAPP	Chargée de mission, Direction régionale SNCF Bretagne
Véronique PUJO	Directrice de la communication, Direction régionale SNCF Bretagne

Annexes

Annexes

Annexe 1 - BGV : Action n°1 du SRMDT

Annexe 2 - BGV : Objectif 1 du grand projet 1 du CPER 2007-2013

Annexe 3 - Exemple de questionnaire

Annexe 1
BGV : Action n°1 du SRMDT

Maître d'ouvrage		Partenaires		Nature action		Échelle action	
RFF	1 2 4	État	1 2 4	Étude	3 4	National	1 2 3 4
SNCF	3	Région Bretagne	1 2 3 4	Infrastructure	1 2 4	Régional	1 2 3 4
Région		SNCF	1 2 4	Communication		Départemental	
Département		Europe	1	Réglementation		Agglomération	
Agglomération		Région Pays de La Loire	1	Équipement	3		

Action 1
Concrétiser BGV dès 2012

ENJEUX
- **Positionner Brest et Quimper à 3h de Paris**
- **Connecter la Bretagne avec des métropoles européennes**
- **Améliorer le temps de parcours vers les aéroports parisiens**

ESTIMATION DES COÛTS
1. 2,375 milliards d'euros (valeur au 09/2004)
2. 304 millions d'€ (CPER 2007-2013)
3. De 100 000 (CPER) à 180 000 € (estimation SNCF)
4. 50 millions d'€ (études et aménagements prioritaires – CPER 2007-2013)
   + 100 à 150 millions d'€ (estimation RFF à minima pour l'aménagement des voies permettant de traverser la gare de Rennes à 90 km/h pour les TGV sans arrêt)

Échéancier	2008	2010	2015	2020	2025	2030
Études	■	■				
Travaux	■	■	■			
Mise en service			■			

ELEMENTS D'ÉVALUATION
- Avantages :
  - Réduction des temps de parcours entre la Bretagne et Paris, principal nœud intermodal vers le reste de la France (Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille…) et de l'Europe (Londres, Bruxelles, Turin…)
  - Libération de capacité pour le fret et pour le trafic Ter Voyageurs à l'Est de Rennes
- Points de vigilance :
  - Des actions d'accompagnements seront nécessaires pour diffuser l'effet BGV sur l'ensemble du territoire breton
  - Interopérabilité avec les réseaux européens à grande vitesse
- Risques :
  - Fragilisation d'aéroports secondaires
- Impacts environnement / santé / sécurité :
  - Report modal vers le ferroviaire. A titre d'exemple, impact du report modal estimé à 5M€/an d'énergie économisée à l'horizon 2020 du fait de la LGV.
  - Diminution des émissions de CO2 de 800 000 tonnes équivalent carbone sur 30 ans, soit 15% des émissions par les transports en Bretagne

OBJECTIF PRINCIPAL
- Améliorer la place de la Bretagne dans les réseaux de transports internationaux, nationaux et interrégionaux pour accroître sa compétitivité

CONSTAT
- Une situation péninsulaire : une région à l'écart des grands flux d'échanges de personnes et de marchandises, surtout pour la pointe de la Bretagne.
- Un contexte d'élargissement de l'Europe vers l'Est, ce qui impose de poursuivre les efforts de désenclavement.
- Une opportunité de désenclavement par le ferroviaire : diffuser les effets de la ligne à grande vitesse en irriguant toute la Bretagne pour favoriser le développement économique, la compétitivité et l'attractivité de la région.
- Trafic Grandes Lignes prévisionnel en 2016 et accroissements par rapport en 2004 dans les gares de :
  - Rennes : 4 714 000 voyages (+35 %)
  - Saint-Brieuc : 760 000 voyages (+43 %)
  - Brest : 1 148 000 voyages (+46 %)
  - Vannes : 827 000 voyages (+37 %)
  - Lorient : 736 000 voyages (+51 %)
  - Quimper : 691 000 voyages (+46 %)

MISE EN ŒUVRE ET ACTIONS

Des actions à mener simultanément

1. Réaliser la Ligne à Grande Vitesse entre Le Mans et Rennes
2. Poursuivre les travaux sur les axes entre Rennes et Brest au nord, et Quimper au sud :
   2.1 Modernisation des voies
   2.2 Suppression des passages à niveaux
3. Adopter une solution technique pour réduire les temps de parcours (matériel roulant, …)
4. Adapter la traversée de la gare de Rennes

ACTIONS ASSOCIEES
- Action 2 « Soutenir des projets structurants en dehors du territoire breton »
- Action 17 « Cadencer l'offre TER »
- Action 19 « Réaliser les PEM »
- Action 21 « Anticiper l'arrivée de BGV par une articulation transport/urbanisme »

DEFI 1 : AMELIORER L'ACCESSIBILITE DE LA BRETAGNE
DEFI 2 : GARANTIR L'EQUITE TERRITORIALE ET SOCIALE
DEFI 3 : ENCOURAGER L'USAGE DES MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS A LA ROUTE
DEFI 4 : METTRE EN ŒUVRE DES OUTILS DE CONNAISSANCE ET D'EVALUATION PERFORMANTS

Annexe 2
BGV : Objectif 1 du grand projet 1 du CPER 2007-2013

Grand projet 1 : Renforcer la compétitivité de la Bretagne en améliorant son accessibilité

Enjeux et objectifs

Au regard du diagnostic, la Bretagne souffre notamment dans sa partie la plus occidentale d'une situation géographique qui la met à l'écart des principaux flux européens de personnes et de marchandises. Malgré les efforts réalisés, notamment en matière routière, depuis trente ans, la position excentrée de la Bretagne reste préoccupante car le centre de gravité de l'Europe élargie s'est déplacé de 400 km vers l'Est et la nature des échanges comme des modes de déplacement a évolué.

Le développement voulu du mode ferroviaire, notamment à grande vitesse, qui en découle permettra une irrigation de l'ensemble du tissu des villes moyennes, très important au plan économique et social en Bretagne, par la possibilité d'accéder aux avantages de la « grande vitesse ». Ainsi a été conçu le projet « Bretagne à Grande Vitesse », dit projet BGV, permettant de mettre Brest et Quimper à 3 heures de Paris.

Le schéma général retenu pour ce grand projet n°1 repose sur le développement du mode ferroviaire rapide pour les liaisons vers l'extérieur de la Région.

Objectif 1 : Projet « Bretagne à Grande Vitesse » Mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris

Dans le contexte précité, mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris par le train constitue un objectif majeur pour toute la politique de transports en Bretagne vers l'extérieur comme à l'intérieur. C'est également un impératif pour le développement économique, la compétitivité et l'attractivité de la région.

Actions retenues

Réalisation de la ligne à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire :
Ce projet fait l'objet d'un APS approuvé et d'un avis favorable de la commission d'enquête publique. Le CIADT du 18 décembre 2003 a fixé l'objectif d'un démarrage des travaux en 2009. Pour assurer la continuité des opérations d'acquisition foncière et de poursuite des études jusqu'à la mise en place des financements spécifiques de la LGV, il est nécessaire de mettre en place les crédits nécessaires jusqu'au premier semestre 2008.

Amélioration des lignes Rennes Brest et Rennes Quimper :
Ce projet, en continuité et en cohérence avec le projet de LGV précité, comporte des relèvements de vitesse et des suppressions de passage à niveau permettant ainsi des vitesses plus grandes des trains sur ces sections, ainsi que la mise en place de matériels pendulaires permettant une augmentation des gains de temps déjà permis avec du matériel classique. La première phase, optimisée pour les TGV classiques, dont l'AVP a été approuvé en août 2005, a fait l'objet de premiers travaux financés au titre du précédent CPER. Dans le cadre du contrat de projet il est nécessaire de procéder à l'achèvement de la première phase et à la mise en place de matériels pendulaires. Une partie significative de la seconde phase doit être engagée pour atteindre l'objectif du gain de temps.

Dé-saturation de la gare de Rennes :
Cette opération participe au projet « Brest et Quimper à 3 heures de Paris » puisqu'elle permet un passage en gare de Rennes à 90km/h (au lieu de globalement 30km/h aujourd'hui) pour les trains desservant le Finistère mais ne faisant pas d'arrêts à Rennes.

Indicateurs de suivi :

- Temps moyens Paris – Brest et Paris - Quimper
- Temps minima Paris – Brest et Paris – Quimper

Annexe 3
Exemple de questionnaire

CESR de Bretagne
Commission "Aménagement et développement des territoires, Environnement"

Questionnaire sur les impacts du projet Bretagne à grande vitesse (BGV)[1]

Contexte et objectif de ce questionnaire

Avec le TGV et le prolongement de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes, et les travaux réalisés et à venir sur les réseaux ferroviaires de Bretagne, les déplacements depuis et vers votre territoire vont être plus rapides. Paris, mais aussi la majeure partie des destinations nationales, et au-delà, l'Europe, vont ainsi se trouver plus près de votre territoire.

La réalisation de ce projet de ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes, attendue pour 2014, prévoit la construction de 182 kilomètres de nouvelle ligne.

Cette nouvelle infrastructure doit ramener le meilleur temps de parcours à 1h26 entre Paris et Rennes (soit un gain de 37 minutes).

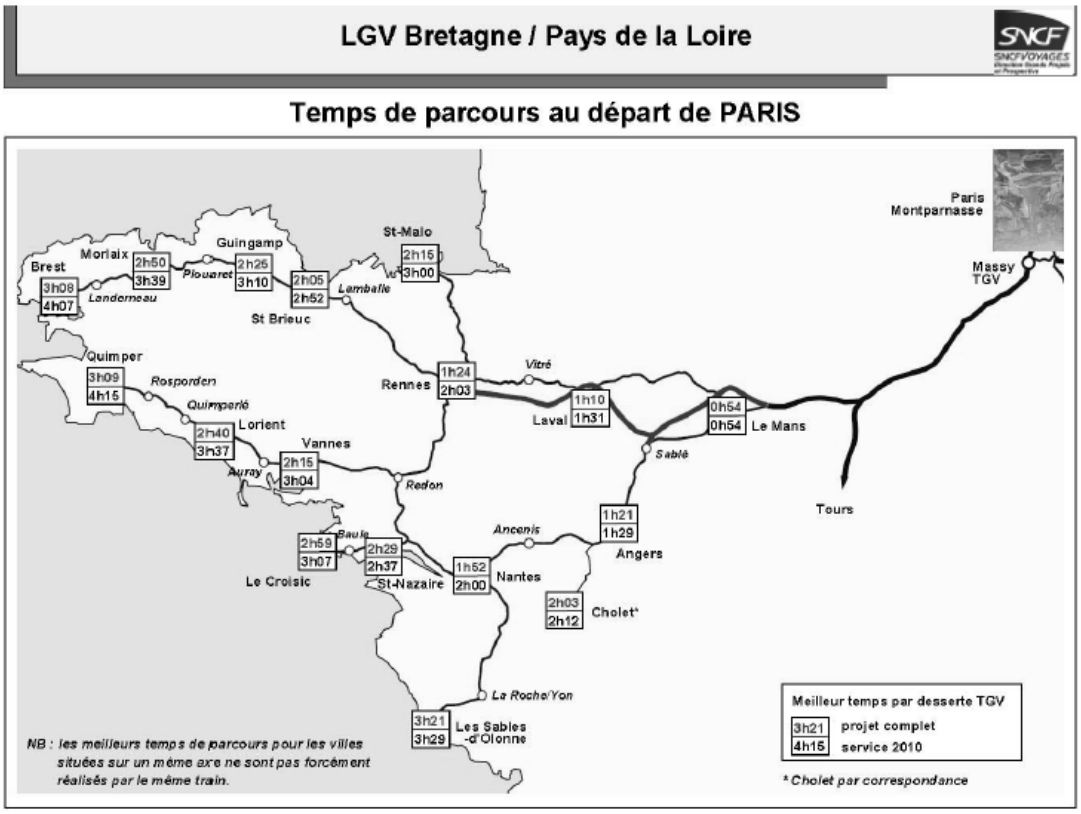
Le projet BGV compte aussi un certain nombre d'améliorations des infrastructures en Bretagne, dont certaines sont déjà en cours, qui permettront, à la mise en service de la LGV, d'atteindre Paris depuis Brest et Quimper en 3h08, avec l'objectif de tendre vers les trois heures.

Le projet ayant été plébiscité par les collectivités bretonnes, la Commission « Aménagement et développement des territoires, Environnement » du CESR s'interroge sur les réflexions et attentes qu'il suscite au sein de votre collectivité.

Avertissement :
Dans le questionnaire, on utilisera l'acronyme BGV pour Bretagne à grande vitesse, projet qui comprend la construction de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Rennes et Le Mans et le plan ferroviaire breton et donc l'ensemble des améliorations de techniques et d'infrastructures ferroviaires en Bretagne.

Dans la mesure du possible, nous vous prions de bien vouloir remplir ce questionnaire **pour le 15 mai** prochain.

[1] *Note : Toutes les informations recueillies dans ce questionnaire seront exclusivement à destination de la Commission "Aménagement et développement des territoires, environnement" du CESR et exploitées en interne.*
*Si vous ne recevez pas la **version électronique de ce questionnaire**, vous pouvez la demander à l'équipe administrative du CESR (coordonnées en dernière page).*
En répondant à ce questionnaire, vous serez automatiquement destinataire du rapport final de cette étude, rapport qui sera probablement publié début 2011.
Et si vous en faites la demande, la synthèse des réponses à ce questionnaire peut vous être préalablement communiquée.



I. Aujourd'hui, vous attendez-vous à un effet BGV pour votre territoire ?

Si oui, quel type d'effets ?

Et si non pourquoi ?

I.1. Les délibérations prises par votre collectivité, les études réalisées ou attendues ?[2]

I.1.a. Y a-t-il eu des études consacrées aux impacts du projet BGV réalisées pour votre territoire ?
Si oui, lesquelles ? Qui les a réalisées ? Quand ?

I.1.b. Des études, enquêtes, recensements de besoins, etc. sont-ils en cours ?
Si oui, lesquels et à quelle échéance ? Qui les réalise ?

I.1.c. Quelles sont vos délibérations les plus importantes des cinq dernières années qui évoquent le TGV, la ligne à grande vitesse, le projet BGV ou toute offre de transport en lien avec une gare ferroviaire du territoire régional ?

[2] -!- En complément de vos réponses pour ce qui concerne votre collectivité ou groupement de collectivités, et dans la mesure du possible, merci de nous fournir une copie des rapports, études et délibérations dont vous disposeriez sur les sujets évoqués ci-avant et ci-après.

I.2. Démographie et mobilités

I.2.a. Avez-vous évalué les impacts futurs du projet BGV sur le développement démographique de votre territoire ?
Si oui, lesquels ? Et de quelle ampleur ?

Par exemple : - évolution des arrivées ou départs de résidents, d'actifs…

- vieillissement et/ou rajeunissement de la population,

- changements de lieu de résidence sur votre territoire,

- modifications du nombre de résidents non permanents (résidences secondaires, résidences de tourisme…)…

I.2.b. Selon vous, va-t-il y avoir modifications et/ou développement des mobilités sur votre territoire ?
Si oui, lesquels ? Et de quelle ampleur ?

Par exemple : - sur les déplacements domicile / travail, domicile / études,

- sur les déplacements résidence principale / résidence secondaire,

- sur les déplacements professionnels,

- sur les déplacements culturels et de loisirs,

- sur les déplacements touristiques, …

I.3. L'urbanisme et la question foncière

I.3.a. Les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PADT) de votre territoire ont-ils d'ores et déjà intégré une réflexion liée au projet BGV ? De quelle façon ?

I.3.b. Y a-t-il des modifications ou des révisions des documents d'urbanisme prévus en ce sens, en cours ou à venir ? A quelle échéance ?

I.3.c. Avez-vous des projets, y compris d'aménagements urbains, en lien avec le projet BGV ? Si oui, lesquels ?

I.3.d. Existe-t-il de grands projets immobiliers directement liés au projet BGV ?

I.3.e. Y a-t-il d'ores et déjà une demande immobilière qui parait spécifique dans le quartier gare ou ailleurs sur le territoire de votre commune ?

I.3.f. Selon vous le projet BGV impacte-t-il les prix de l'immobilier et du foncier dans votre territoire ?

Tableaux des projets et ou réalisations (projets urbains, réserves foncières, projets immobiliers, …) liés aux apports attendus du projet BGV

Projet urbain	ampleur	descriptif	localisation

Réserve foncière	surface	Descriptif Etat des parcelles (terrain nu, friche, bâti existant)	Localisation (distance à la gare)

Tableaux des projets immobiliers et ou des constructions liés aux apports attendus du projet BGV

Projet immobilier	surface bâtie	Caractéristiques du projet (logements, bureaux, tertiaire logistique, bâti industriel, voieries, espaces verts)	localisation

I.4. Activité économique

I.4.a. Espérez-vous des implantations et/ou des relocalisations d'entreprises sur votre territoire en rapport avec le projet BGV ? oui - non

Si oui

- Quel type d'activités (tertiaires ou industrielles) ?

- Quelle localisation sur le territoire (proximité de la gare ou périphérie) ?

- Avez-vous pris, ou prévu de prendre, des initiatives en faveur de telles implantations ?

I.4.b. Prévoyez-vous des actions de promotion du territoire pour attirer les entreprises dès le début des travaux de la LGV (ou dès maintenant ou au moment de l'inauguration de l'infrastructure) ?

I.4.c. Des impacts sur l'activité des entreprises déjà implantées sur votre territoire (élargissement des aires de marché, développement de nouvelles activités, créations d'emplois) sont-ils prévus ? Lesquels ?

I.4.d. Quels sont à votre avis les moyens / leviers et outils d'accompagnement à envisager pour faire du projet BGV un support de développement économique efficace ?

I.5. Volet tourisme

I.5.a. A l'horizon de la réalisation de la LGV en 2014, quelles sont les perspectives que vous envisagez quant à l'évolution de la fréquentation (hôtellerie, restauration, sites loisirs, ...) sur votre territoire ?

Sur le nombre de visiteurs :

Sur l'origine géographique des visiteurs :

- Sur la durée et le type de séjour :

- Sur la nature et le nombre de manifestations :

I.5.b. Pouvez-vous établir une liste des potentialités touristiques de votre territoire susceptibles d'intéresser une clientèle TGV élargie telle que vous l'imaginez à l'avenir ?

-

-

I.5.c Avez-vous envisagé des équipements touristiques structurants ?

I.5.d. Avez-vous déjà prévu des produits touristiques nouveaux ou rénovés ? Exemples : offre de séjour week-end, offre promotionnelle sur des sites de loisirs, organisation de manifestations (y compris tourisme d'affaire : congrès, colloques...).
L'envisagez-vous seul ou en coopération avec d'autres ?

I.5.e. Avez-vous déjà envisagé des actions marketing spécifiques visant à promouvoir votre territoire et à améliorer son image au moment de la mise en œuvre du projet BGV ? Exemples : site Internet, prospectus, panneaux publicitaires, annonces dans les journaux...

I.6. Les transports et l'intermodalité

I.6.a. Le projet BGV modifie-t-il ou va-t-il modifier l'organisation des déplacements sur votre territoire (PDU, voiries, autres…) ? Si oui, précisez.

I.6.b. Y aura-t-il de nouveaux horaires pour les lignes de bus ou de cars ? De nouveaux trajets et/ou des prolongements de lignes de transports collectifs ? L'achat de matériel roulant supplémentaire ? Précisez.

I.6.c. Y aura-t-il plus de places en parc de stationnement longue durée pour les voitures et les deux roues ? Précisez (en nombre ou en pourcentage de l'existant).

I.6.d. Y aura-t-il création de nouveaux parcs de stationnement excentrés avec mise en place de navettes associées ? Précisez (la situation géographique).

I.6.e. Proposerez-vous une accessibilité renforcée de la gare par des modes doux (cheminements piétonniers, vélo…) ? Précisez

I.6.f. Le projet BGV va-t-il entraîner la création, le développement ou la réorganisation d'un pôle d'échanges multimodal ? Précisez

I.6.g. Y aura-t-il raccordement à de nouveaux quartiers / sites évènementiels / sites touristiques depuis la gare ? Précisez

I.6.g. Autres ? Précisez

II. Quelles autres réflexions, informations ou remarques vous parait-il important de porter à la connaissance du CESR ?

Fiche signalétique de la collectivité

Territoire concerné :

Nom de la structure :

Adresse :

Tel : Fax : E-mail :

Superficie : Nombre d'habitants : Population estivale maximale :

Population active : % des actifs travaillant hors du territoire : Nombre d'emplois sur le territoire :

Nombre de logements : Nombre de résidences secondaires :

Pour les communes et agglomérations :

Votre territoire est-il desservi par le train ? Si oui, combien d'arrêts par jour ? TGV : TER :

Si non, votre territoire est-il relié directement à une gare par un moyen de transport public ?

Si oui, lequel ? Et combien de fois par jour : Durée du trajet :

Votre commune ou agglomération est-elle située à moins de 30 minutes d'un point d'arrêt TGV ?

Fiche signalétique de notre interlocuteur pour cette enquête[3]

Nom : Prénom : Fonction :

Adresse :

Tel : Fax : E-mail :

[3] *Note : Pour toutes informations, vos correspondants au CESR sont : Olivier COUTAND - 02 99 87 17 62 – olivier.coutand@region-bretagne.fr - et Arnaud DELEPIERRE – 02 99 87 18 78 – assistés par Stéphanie VINCENT - 02 99 87 18 70 – stephanie.vincent@region-bretagne.fr*

Tables

Glossaire

ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ADEUPa Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Brest

AFE Agence ferroviaire européenne

AFITF Agence de financement des infrastructures de transports de France

APS Avant-projet sommaire

AOT Autorité organisatrice de transports

ANR Agence nationale de la recherche

ANRU Agence nationale pour le renouvellement urbain

AUDELOR Agence d'urbanisme et de développement du Pays de Lorient

AUDIAR Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise

BAL Block automatique lumineux

BGV Bretagne à Grande Vitesse

BHNS Bus à haut niveau de service

BMO Brest Métropole Océane

BOGV Bretagne Ouest à Grande Vitesse

BPL Bretagne-Pays de la Loire

BTHD Bretagne très haut débit

BTP Bâtiment et travaux publics

CAD22 Côte d'Armor Développement

CCI Chambre de commerce et d'industrie

CDCEA Commission départementale des espaces agricoles

CDT Comité départemental du tourisme

CE Commission européenne

CEE Communauté économique européenne

CELIB Comité d'études et de liaison des intérêts bretons

CÉSA Conseil économique et social d'Alsace

CESER / CESR Le Conseil économique social régional est environnemental depuis le 12 juillet 2010

CETE Centre d'études techniques de l'équipement

CH_4 Méthane

CIACT Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires

CIADT Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire

CIAT Comité interministériel d'aménagement du territoire

CNRS Centre national pour la recherche scientique

CO_2 Dioxyde de carbone

CPAM Caisse primaire d'assurance maladie

CPER Contrat de plan État-Région (avant 2007) ou Contrat de projet Etat-Région (après)

CRT Comité régional du tourisme

DATAR Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

DIMOTRA Direction de la mobilité et des transports (*du Conseil régional de Bretagne*)

DRE Direction régionale de l'environnement

DREAL Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DUP Déclaration d'utilité publique

EDF Electricité de France

EMS Emploi métropolitain supérieur

EPCI Etablissement public et de coopération intercommunale

ERE Eiffage Rail Express

ERTMS Système européen de gestion du trafic ferroviaire

FEDER Fonds européen de développement régional

FRPAT Fédération régionale des pays touristiques

FSE Fonds social européen

GART Groupement des autorités responsables de transports

GES Gaz à effet de serre

GVF Grande vitesse ferroviaire

HFC Hydrofluorocarbure

ICE Intercity Express, TGV allemand

INRETS Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

INSEE Institut national de la statistique et des études économiques

LAURE Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LET Laboratoire d'économie des transports

LGV Ligne à grande vitesse

LGV BPL Ligne à Grande Vitesse Bretagne-Pays de la Loire

LOTI Loi d'orientation des transports intérieurs

N_2O Protoxyde d'azote

OAP Orientation d'aménagement et de programmation

OGI Omnium Général d'Ingénierie

PADD Projet d'aménagement et de développement durable

Projet PBKA TGV Paris Bruxelles Köln Amsterdam

PDU Plan de déplacements urbain

PDL Plan de déplacements local

PDMI Programme de modernisation des itinéraires du réseau routier

PEM Pôle d'échange multimodal

PFB Plan ferroviaire breton

PLH Programme local de l'habitat

PLU Plan local d'urbanisme

PMR Personne à mobilité réduite

PPP Partenariat public privé

PPRI Plan de prévention des risques d'inondation

RBRQ Rennes Brest – Rennes Quimper

RER Réseau express régional

RFF Réseau ferré de France

RTE-T Réseau transeuropéen de transport

SCoT Schéma de cohérence territoriale

SEA Sud Europe Atlantique

SGR Syndicat mixte de la gare routière

SHON Surface hors oeuvre nette

SNCF Société nationale des chemins de fer français

SNDD Stratégie nationale de développement durable

SNIT Schéma national des infrastructures de transports

SRGV Services régionaux à grande vitesse

SRMDT Schéma régional multimodal des déplacements et des transports

SRT Schéma régional du tourisme

Loi SRU Loi de solidarité et de renouvellement urbain

TCSP Transport en commun en site propre

TAD Transport à la demande

TEO Transport est ouest *(projet briochin de bus à haut niveau de service)*

TER Train express régional

TERGV Train express régional à grande vitesse

TGV Train à grande vitesse

TIM Transport Interurbain du Morbihan

UE Union européenne

Uif Zone urbanisée à dominante industrielle ferroviaire

VAL Véhicule automatique léger

ZAC Zone d'aménagement concerté

ZNIEFF Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Les shunts proposés par « Investir en Finistère » 46
Tableau 2. Etat d'avancement des PEM soutenus par la Région Bretagne..... 50
Tableau 3. Plan de financement de la LGV Bretagne-Pays de la Loire 53
Tableau 4. Prévision et constat des gains de temps permis par le TGV atlantique..... 81
Tableau 5. Les effets constatés de la grande vitesse ferroviaire sur les territoires observés 115
Tableau 6. Répartition des effets du projet BGV par grands enjeux et leviers (traités dans la deuxième partie) 122
Tableau 7. Taux de réponses à chaque série de questionnaires 127
Tableau 8. Ventilation des envois et des réponses par secteur d'activité 132
Tableau 9. Répartition modale du transport terrestre et aérien en France 144
Tableau 10. Répartition départementale des collectivités ayant ou non un projet d'aménagement de leur pôle d'échanges..... 188
Tableau 11. Résultat de l'enquête par questionnaires du CESER (en %) 263
Tableau 12. Les maîtres d'ouvrage d'un projet de PEM..... 267
Tableau 13. Réponses à la question : « Avez-vous des projets directement en lien avec ce que vous attendez des effets Bretagne à Grande Vitesse ? » 303
Tableau 14. Réponses à la question : « Selon vous, cette plus grande proximité avec Paris constitue-t-elle une opportunité ou une menace ? » 310

Figure 1. Comparaison diachronique des temps de parcours depuis Brest, Quimper et Rennes 10
Figure 2. Les projets inscrits à l'avant-projet consolidé de SNIT 17
Figure 3. Les gains de temps depuis Paris prévus après la mise en service de la LGV ... 19
Figure 4. Evaluation des temps de parcours issus du CIAT de 1991 20
Figure 5. Tracé de la LGV Bretagne-Pays de la Loire 21
Figure 6. Principales étapes d'élaboration et de concertation du projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire 23
Figure 7. Les nombreuses études de l'avant-projet sommaire de la LGV BPL 24
Figure 8. Les sites des fouilles archéologiques sur l'emprise du tracé de la LGV BPL 26
Figure 9. La virgule de Sablé-sur-Sarthe..... 29
Figure 10. La répartition des rôles dans le PPP..... 30
Figure 11. Chronologie de la mise en concurrence pour l'attribution du contrat de partenariat avec le maître d'ouvrage (Eiffage Rail Express) 33
Figure 12. Schéma de l'organisation autour d'ERE..... 38
Figure 13. Schéma des composantes du projet de LGV BPL 39
Figure 14. Le périphérique ferroviaire..... 41
Figure 15. Localisation des travaux d'amélioration des voies RBRQ 45
Figure 16. Aménagement des quais de la gare centrale de Rennes 48

Figure 17. Localisation des 10 projets de PEM 49
Figure 18. Les composantes de Bretagne Ouest à Grande Vitesse (BOGV) 51
Figure 19. Les composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) 54
Figure 20. Les trois scénarios soumis au débat public 58
Figure 21. Schéma du Y pour un projet de liaison Rennes-Nantes 60
Figure 22. Schéma de synthèse des projets ferroviaires concernant la Bretagne 62
Figure 23. Carte du réseau ferré breton en 1925 72
Figure 24. Le tracé du TGV Atlantique 75
Figure 25. Evolution des trafics pour évaluer le report modal 84
Figure 26. Chorème de la « région lilloise » 90
Figure 27. Lille : une situation géographique exploitée par le TGV 91
Figure 28. EuraLille : pôle d'échanges intermodal 93
Figure 29. Le projet urbain autour de la gare EuraLille 94
Figure 30. L'urbanisme moderne de la gare Lille Europe 95
Figure 31. Les signaux architecturaux d'EuraLille 95
Figure 32. EuraLille : des attentes différentes des résultats 96
Figure 33. Le TERVG Nord 98
Figure 34. Le tracé de la LGV Est européenne (phase 1 et 2) 102
Figure 35. Graphe des dessertes et gains de temps avant et après le TGV Est 103
Figure 36. Répartition modale route/fer/avion avant et après le TGV 104
Figure 37. Une observation continue, mais ponctuée par la mise en service de la LGV 112
Figure 38. Localisation des structures ayant répondu pour leur SCoT 130
Figure 39. Localisation des collectivités locales ayant répondu au questionnaire 131
Figure 40. Répartition par secteur d'activité des répondants 132
Figure 41. Répartition géographique des acteurs du tourisme ayant répondu 134
Figure 42. Localisation des entreprises ayant répondu au questionnaire 133
Figure 43. Evolution du transport de voyageurs par mode entre 1995 et 2006 142
Figure 44. Répartition modale du transport de marchandises dans l'UE-27 143
Figure 45. Répartition modale du transport de marchandises en France en 2009 (en %) 143
Figure 46. Emissions de GES par les différents modes de transport en France 144
Figure 47. Répartition de la consommation finale d'énergie par mode de transport en Bretagne 145
Figure 48. Moyen de transport utilisé en fonction de la distance parcourue 145
Figure 49. Emission de CO_2 par mode de transport dans l'UE-27 147
Figure 50. Répartition des émissions de CO_2 par secteur économique 147
Figure 51. Répartition géographique des émissions de CO_2 tous transports confondus 149
Figure 52. Evolution de la longueur du réseau de LGV en Europe (indiquée en ordonnée en kilomètres) 150
Figure 53. Evolution des temps de parcours entre les principales métropoles du Nord-Ouest européen 151
Figure 54. Le nouveau RTE-T de la stratégie Transports 2050 154
Figure 55. Le corridor atlantique dans le RTE-T 155
Figure 56. Densité de réseau ferré dans les régions européennes 156
Figure 57. Carte des projets issus du Grenelle de l'Environnement 158
Figure 58. Répartition des investissements par mode de transport 159
Figure 59. Le réseau de la carte KorriGo en 2009 165
Figure 60. La page d'accueil du site Internet BreizhGo 167

Figure 61. Programme de rénovation des gares et haltes 171
Figure 62. L'offre de transports en Bretagne..... 172
Figure 63. Le PDU de Vannes agglomération affiche ses priorités..... 177
Figure 64. Territoire concerné par le PDU..... 178
Figure 65. Les parkings relais en projet 179
Figure 66. Les communautés de communes du Pays d'Auray 180
Figure 67. Trafic tous trains dans les gares bretonnes..... 184
Figure 68. Trafic TGV dans les gares bretonnes en 2007 (en milliers)..... 185
Figure 69. Calcul de l'intensité nodale d'un pôle d'échanges..... 186
Figure 70. Une augmentation des trafics de passagers dans les 10 PEM 187
Figure 71. Evolution des trafics en gare de Lorient à l'horizon 2020 188
Figure 72. Les modes de transports utilisés pour accéder à la gare de Lorient 189
Figure 73. Répartition des modes de transport dans l'agglomération lorientaise..... 189
Figure 74. Localisation de la gare d'Auray 191
Figure 75. Opportunités foncières du site de la gare 195
Figure 76. Projets en cours affectant la desserte de la gare 196
Figure 77. Calendrier des travaux 197
Figure 78. Plan de circulation à l'approche de la gare..... 198
Figure 79. Plans d'itinéraires d'accès au Nord et au Sud de la gare 199
Figure 80. Offre de stationnement pour vélos 200
Figure 81. La seconde ligne de métro de Rennes..... 201
Figure 82. Répartition modale des flux sur le PEM en 2007 et à l'horizon 2020 (données journalières) 202
Figure 83. Exemple de temps de parcours en TGV en 2014 202
Figure 84. Transports en commun dans l'aire urbaine de Rennes..... 204
Figure 85. Le stationnement en gare et en ville à proximité..... 205
Figure 86. Les déplacements journaliers mécanisés de la région brestoise 208
Figure 87. Le tracé du tramway de Brest Métropole Océane..... 209
Figure 88. Cartes en anamorphoses 2007 et projection 2020..... 221
Figure 89. Les aires urbaines du Grand Ouest en 2010 224
Figure 90. Extension des zones d'emploi en Bretagne en 2010..... 224
Figure 91. Les quartiers en cours d'aménagement autour du pôle gare 231
Figure 92. Stratégie 1 : « la gare-parc »..... 232
Figure 93. Les scénarios d'aménagement de la gare..... 234
Figure 94. EuroRennes : deux projets imbriqués..... 236
Figure 95. Les échéances des projets de transport liés aux gare et quartier de gare... 236
Figure 96. Les îlots qui vont évoluer dans la ZAC d'EuroRennes..... 237
Figure 97. Les enjeux de la ZAC par îlot 238
Figure 98. Les cheminements piétons à l'horizon 2020..... 239
Figure 99. La mixité fonctionnelle : part des logements et du tertiaire..... 240
Figure 100. Le principe de passage des piétons au dessus de la gare 241
Figure 101. La gare, couture urbaine entre le Nord et le Sud 241
Figure 102. La végétalisation des dalles d'EuroRennes..... 242
Figure 103. EuroRennes en trois dimensions 242
Figure 104. Le schéma de référence..... 244
Figure 105. La stratégie 2..... 245
Figure 106. La stratégie 3..... 246
Figure 107. La stratégie 4..... 246

Figure 108. Le site de la caserne Charner dans le tissu urbain briochin 247
Figure 109. Localisation des bâtiments de la caserne 248
Figure 110. Plan du premier étage du bâtiment consacré aux logements 249
Figure 111. L'école des Beaux-Arts 250
Figure 112. Les espaces publics et les cheminements piétons 251
Figure 113. Vue d'ensemble des aménagements des espaces publics 251
Figure 114. Du foncier disponible proche de la gare 254
Figure 115. Les projets d'aménagements (espaces publics, quai supplémentaire…) 255
Figure 116. La continuité nord-sud 256
Figure 117. Les démolitions prévues sur le site 258
Figure 118. Les aménagements qualitatifs et la végétalisation 259
Figure 119. L'accessibilité urbaine au pôle gare en 2007 et 2020 261
Figure 120. Les quatre conditions d'un urbanisme orienté vers le rail 270
Figure 121. Les distances-temps diminuées lors de la mise en service 278
de la LGV BPL 278
Figure 122. Les temps de parcours (de chaque département vers Rennes) 279
Figure 123. Aires d'influence des gares de Bretagne 284
Figure 124. Les aires de co-voiturage encore peu nombreuses en Bretagne 284
Figure 125. La sensibilité économique des pays bretons 299
Figure 126. L'économie résidentielle en Bretagne 307
Figure 127. Le tourisme en Bretagne, une activité segmentée 314
Figure 128. Le trafic de voyageurs entre la Bretagne 317
et les autres régions métropolitaines 317
Figure 129. La fréquentation saisonnière de la Bretagne (en 2009) 322
Figure 130. Réponses des acteurs du tourisme sur leurs projets
ou produits liés à Bretagne à Grande Vitesse 329

Table des matières

Table des matières

Avant-propos
Sommaire
Synthèse **I-XV**

Introduction générale **1**

Première partie
Histoires de trains, passées et présentes **5**

Chapitre 1
Les composantes du projet Bretagne à Grande Vitesse **11**

1. Le projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire **16**
1.1. Les « grandes lignes » du projet **18**
1.2. Les étapes du projet **19**
1.3. Les études préalables à la construction de la LGV **23**
1.3.1. Les études environnementales et techniques 24
1.3.2. L'archéologie préventive 25
1.4. Les détails du chantier **27**
1.4.1. La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire 27
1.4.2. La virgule de Sablé-sur-Sarthe 27
1.5. Le financement multipartenarial **29**
1.6. Un processus de concertation en continu **34**
1.6.1. La commission de suivi du projet de préparation des études d'avant-projet sommaire 34
1.6.2. Les comités de suivi départementaux 35
1.6.3. Du comité de pilotage des études au comité de suivi 35
1.7. Les effets prévus sur l'environnement, l'emploi et le fret **36**
1.7.1. Des effets environnementaux à compenser 36
1.7.2. Les emplois créés par la LGV 37
1.7.3. Les effets de la LGV sur le transport de marchandises 39
2. Le projet d'amélioration des liaisons ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper **40**
2.1. Un projet depuis longtemps sur les rails **40**
2.2. Un Grand Projet au titre du FEDER **42**
2.3. La première phase du projet Rennes-Brest et Rennes-Quimper **43**
2.4. Nouvelle phase pour le projet : des études exploratoires **45**
2.5. La désaturation de la gare de Rennes **47**
2.6. Le développement de pôles d'échanges multimodaux **49**
2.6.1. Présentation synthétique de la démarche 49
2.6.2. Aperçu de l'état d'avancement des PEM en Bretagne 50
3. Le plan de financement du projet BGV **52**

4. Les projets d'infrastructures optimisant le projet BGV 55
4.1. L'amélioration de la voie Quimper-Landerneau 55
4.2. L'amélioration de la voie Plouaret-Lannion 55
4.3. L'amélioration de la voie Dol de Bretagne-Dinan 56
4.4. Le « barreau sud » 56
5. Autres projets ferroviaires concernant la Bretagne 59
5.1. La liaison entre Rennes et Caen 59
5.2. La liaison entre Rennes et Nantes 59

Chapitre 2
Les enseignements des expériences passées 65

1. Le désenclavement de la Bretagne 69
1.1. Le Plan routier breton 70
1.2. Le réseau ferré de Bretagne 71
1.2.1. Histoire du chemin de fer en Bretagne 71
1.2.2. Le Plan ferroviaire breton 72
1.2.3. Le réseau ferré de Bretagne aujourd'hui 73
2. L'arrivée du TGV en Bretagne 74
2.1. Des premiers jalons posés dès 1975 à sa mise en service en 1989 75
2.2. La préparation de la Bretagne à l'arrivée du TGV 76
2.2.1. La réflexion du Conseil régional sur l'arrivée du TGV 76
2.2.2. La préparation de quelques territoires 77
2.2.3. La préparation des acteurs du tourisme 79
2.3. Le bilan du TGV Atlantique pour la Bretagne 79
2.3.1. Amélioration de l'accessibilité 81
2.3.2. Augmentation du nombre de voyageurs 81
2.3.3. Amélioration de la qualité du transport pour les voyageurs 82
2.3.4. Création d'emplois durant les travaux 82
2.3.5. Les écarts constatés dans l'évaluation économique 82
2.3.6. Des effets environnementaux peu évalués 83
2.4. Les réflexions de l'Assemblée consultative de la Bretagne 84
2.4.1. Les premiers débats des années 1980 84
2.4.2. L'autosaisine de 1993 sur les transports ferroviaires 85
2.4.3. La mobilisation continue de l'assemblée consultative régionale 86
3. L'arrivée du TGV dans d'autres régions françaises 88
3.1. Le TGV Nord Europe 88
3.1.1. Une situation géographique avantageuse 89
3.1.2. Le projet en quelques dates 92
3.1.3. EuraLille, une ville dans la ville ? 92
3.1.4. Les TERGV du Nord 98
3.2. Le TGV Est européen 100
3.2.1. Le projet de TGV Est européen 100
3.2.2. Les attentes suscitées par le TGV Est européen 101
3.2.3. Les effets constatés trois ans plus tard 102
3.2.4. L'observatoire du TGV Est européen : un outil au service de l'évaluation des effets de la grande vitesse ferroviaire 108
3.2.5. Reims, un accompagnement économique directement lié au TGV 109
4. Bilan des enseignements tirés des expériences passées 111
4.1. Un observatoire pour le projet Bretagne à Grande Vitesse 111
4.2. Bilan des effets constatés de la grande vitesse ferroviaire 114

Deuxième partie
Les acteurs bretons et les leviers d'optimisation du projet BGV 119

Préambule méthodologique 123
1. La méthode suivie 126
1.1. Des auditions générales 126
1.2. Des auditions dans les territoires de Bretagne 127
1.3. Des questionnaires ciblés sur différents acteurs 127
2. Les acteurs ayant répondu 127
2.1. Les collectivités bretonnes 128
2.1.1. Les Conseils généraux 128
2.1.2. Des villes accueillant le TGV 128
2.1.3. Des territoires accueillant le TGV 129
2.1.4. Les territoires non desservis par le train 129
2.2. Les autres acteurs économiques 129
2.2.1. Les entreprises 129
2.2.2. Les associations d'usagers et de consommateurs 134
2.2.3. Les acteurs du tourisme en Bretagne 134
2.2.4. Les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche 135

Chapitre 3
L'intermodalité, premier levier de diffusion de l'effet BGV 136

1. Les enjeux environnementaux de l'intermodalité 141
1.1. Comparatif des principaux modes de transports 141
1.1.1. Répartition modale en Europe, France et Bretagne 141
1.1.2. Bilan carbone des différents moyens de transports 146
1.1.3. Diminution des émissions de CO_2 permise par le développement du transport ferroviaire 148
1.2. Contextes européen et national favorables au fer 150
1.2.1. L'Union européenne favorable au ferroviaire 150
1.2.2. En France, la loi Grenelle 1 et le SNIT 157
2.Des politiques et actions régionales favorisant le transport ferroviaire 159
2.1. La Région, autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional 159
2.1.1. Le transfert de la compétence transport de l'Etat aux Régions 159
2.1.2. Les acteurs du transport en Bretagne 160
2.2. Une politique des transports axée sur l'intermodalité 162
2.3. Les programmes d'intervention concrétisant la politique des transports 162
2.3.1. La modernisation du réseau ferré et des gares 163
2.3.2. Développer le transport ferroviaire de voyageurs et favoriser l'intermodalité 164
2.3.3. Adapter le transport routier de voyageurs régional structurant 164
2.3.4. Le déploiement d'un système de billettique multimodal à l'échelle régionale (KorriGo) 165
2.3.5. La mise en place d'un système d'information multimodale à l'échelle régionale (BreizhGo) 166
3. L'amélioration de la connectivité entre les villes de Bretagne 168
3.1. L'élaboration du Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT) 168

3.2. Les projets ferroviaires du SRMDT 168
3.2.1. BGV est le premier projet inscrit au SRMDT 168
3.2.2. Les actions de rénovation des gares et haltes TER 169
3.2.3. Les actions de renforcement des dessertes TER interrégionales 170
3.2.4. Les actions concernant le fret ferroviaire 170
3.3. Une offre multimodale sur un réseau évolutif 173
4. Le développement de l'intermodalité dans les villes de Bretagne 175
4.1. Modification des outils de planification dans le domaine des transports 175
4.1.1. L'évolution des outils au service de la planification des transports 175
4.1.2. Le PDU de l'agglomération vannetaise 177
4.1.3. Le schéma des déplacements du Pays d'Auray 179
4.2. La dimension transport des pôles d'échanges multimodaux (PEM) 183
4.2.1. Une amélioration des pôles d'échanges rendue nécessaire par l'augmentation des trafics 183
4.2.2. L'intensité nodale des pôles d'échanges intermodaux 185
4.3. Quelques projets de pôles d'échanges multimodaux 187
4.3.1. Lorient : le PEM génère une nouvelle organisation des transports urbains 188
4.3.2. Auray : un PEM à l'écart du centre-ville qui bénéficie à l'ensemble du pays 190
4.3.3. Lamballe : un pôle d'échange multimodal relevant d'une démarche volontaire 193
4.3.4. Saint-Brieuc : un PEM qui a engendré la révision complète du réseau de transports et des déplacements 196
4.3.5. Rennes : un PEM nécessairement plus intermodal 201
4.4. Des projets locaux pour favoriser l'intermodalité 208
4.4.1. Un tramway pour Brest 208
4.4.2. Un bus à haut niveau de service pour Saint-Brieuc 212

Chapitre 4
Les leviers de l'aménagement et de l'urbanisme 215

1. Les enjeux de l'aménagement et de l'urbanisme 219
1.1. Renforcer la cohésion territoriale 219
1.1.1. A l'échelle européenne 219
1.1.2. A l'échelle nationale et interrégionale 220
1.1.3. A l'échelle régionale 220
1.2. Respecter l'environnement 226
1.2.1. En limitant l'artificialisation des territoires 226
1.2.2. En limitant la consommation de foncier 227
2. Les aménagements à l'échelle des quartiers 228
2.1. Les enjeux des quartiers de la gare 228
2.1.1. Libérer du foncier 228
2.1.2. Intégrer l'intermodalité dans les projets d'aménagement de quartiers 229
2.1.3. Faire des quartiers de gare des lieux de destination 229
2.2. Des exemples d'aménagement de quartiers de gare 230
2.2.1. Une « gare-parc » à Quimper 230
2.2.2. La ZAC d'EuroRennes 235
2.3. Des exemples d'aménagement de quartiers proches de la gare 243
2.3.1. Les quartiers à l'Est et au Nord de la gare pour Quimper 244
2.3.2. La caserne Charner à Saint Brieuc 247
3. Les aménagements à l'échelle des gares 253
3.1. La gare : objet de réflexion urbanistique intense 253
3.1.1. La gare et la grande vitesse 253
3.1.2. La gare, coupure urbaine 253

3.2. Des exemples d'aménagement de gares 254
3.2.1. Une nouvelle gare tournée vers le centre-ville pour Lorient 254
3.2.2. L'enjeu foncier du PEM de Saint-Brieuc 257
3.2.3. La dimension urbanistique du PEM de Rennes 260
3.3. Les services attendus dans les gares 262
3.3.1. Des services ciblés sur les échanges intermodaux 262
3.3.2. Un service d'information essentiel 264
3.3.3. D'autres services (annexes) à développer 265
4. Les outils d'urbanisme axés sur les transports 266
4.1. Les acteurs impliqués dans l'aménagement des gares et les autres projets urbains 266
4.2. La ZAC, outil le plus mobilisé 267
4.3. Les OAP, nouveaux outils au service des opérations de quartier 267
4.4. Un outil expérimental d'urbanisme orienté vers le rail 268

Chapitre 5
Les acteurs bretons et l'attractivité de leurs territoires 273

1. L'enjeu de l'accessibilité des territoires bretons 277
1.1. L'accessibilité, une condition de l'attractivité 279
1.2. La dimension physique de l'accessibilité et l'offre de transport 280
1.2.1. L'augmentation des performances du fer : longueur, capacité ferroviaire et vitesse de circulation 280
1.2.2. Le choix des dessertes 281
1.2.3. Des correspondances à optimiser 282
1.2.4. L'efficacité du rabattement vers les gares 283
1.2.5. L'augmentation des fréquences 285
1.2.6. La mise en place progressive du cadencement 285
1.3. La dimension sociale de l'accessibilité et la politique tarifaire 286
1.3.1. L'effet de la vitesse sur les coûts d'exploitation 286
1.3.2. Les mécanismes de fixation des prix des billets de trains 287
1.4. Une conséquence de l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire l'évolution des mobilités… 289
1.4.1. Avec l'amélioration du service ferroviaire 289
1.4.2. L'offre de mobilité se diversifie 289
1.4.3. Les comportements de mobilité évoluent 290
1.5. … vers des reports modaux, mais sous conditions 293
1.5.1. Le seuil des 3 heures 293
1.5.2. La limite de la distance à parcourir 294
1.5.3. La limite de deux ou trois correspondances 294
2.Les effets attendus de la grande vitesse ferroviaire sur l'attractivité économique 295
2.1. Les retombées économiques du projet BGV 295
2.1.1. L'attractivité économique : premier effet attendu par les acteurs bretons 296
2.1.2. Les conséquences économiques sont pourtant difficiles à évaluer 297
2.2. Les effets sur les entreprises 299
2.2.1. Un effet différencié 300
2.2.2. La concurrence et les délocalisations/relocalisations 300
2.2.3. L'anticipation de la part des entreprises bretonnes 303
2.3. Les effets sur l'immobilier 304
2.3.1. La grande vitesse ferroviaire provoque d'abord un effet d'opportunité dans l'immobilier 304
2.3.2. Une dynamique immobilière à maîtriser 305

2.4. Les effets sur l'économie résidentielle 306
2.4.1. L'économie résidentielle est importante en Bretagne 306
2.4.2. L'effet du TGV sur l'économie résidentielle 308
2.5. Les effets sur la formation 309
2.5.1. Pour la formation professionnelle 309
2.5.2. Dans l'enseignement supérieur et la recherche 310
3. L'attractivité touristique de la Bretagne renforcée par BGV 313
3.1. La réalité du tourisme en Bretagne 313
3.1.1. Le tourisme breton en quelques chiffres 313
3.1.2. Les acteurs du tourisme en Bretagne 314
3.2. Un environnement de qualité est un enjeu pour l'attractivité touristique de la Bretagne 316
3.3. Les effets attendus du projet BGV sur le tourisme 317
3.3.1. Sur le bassin de chalandise touristique 317
3.3.2. Sur les chiffres du tourisme 318
3.3.3. Sur l'équilibre territorial 319
3.3.4. Sur les sites touristiques dynamiques 319
3.3.5. Sur les catégories de touristes 321
3.3.6. Sur la saison touristique 322
3.3.7. Sur le tourisme urbain 323
3.3.8. Sur le tourisme d'affaire 324
3.3.9. Sur le tourisme vert 326
3.3.10. Sur les aéroports régionaux 326
3.4. L'anticipation de la part des acteurs du tourisme 328
3.4.1. De la part des communes et agglomérations 328
3.4.2. De la part des Régions 329
4. L'image au service de l'attractivité des territoires 331
4.1. Un effet d'image ressenti à différentes échelles 331
4.1.1. Les gares, véritables phares de l'Ouest 331
4.1.2. Les « villes TGV » 332
4.1.3. Les territoires environnants 333
4.1.4. La région 333
4.2. La communication sur le projet Bretagne à Grande Vitesse 333
4.2.1. Par un plan de communication BGV 334
4.2.2. Par un marketing territorial valorisant l'accessibilité 336

Conclusion : Coopérer pour optimiser le projet BGV 341

Auditions 347

Annexes 351
Annexe 1 - BGV : Action n°1 du SRMDT 355
Annexe 2 - BGV : Objectif 1 du grand projet 1 du CPER 2007-2013 357
Annexe 3 - Exemple de questionnaire 359

Tables 367

Glossaire 369

Liste des tableaux et figures 373

Table des matières 377

Copyright © Région Bretagne –
Conseil économique, social et environnemental de Bretagne
7 rue du Général Guillaudot – CS 26918 - 35069 RENNES Cedex
janvier 2012

Les rapports du CESER peuvent faire l'objet d'une présentation orale publique par les rapporteurs.
Les demandes doivent être adressées au Président du Conseil économique, social et environnemental de Bretagne.

Pour mieux connaître le fonctionnement et les activités du CESER, venez visiter le site Internet de la Région Bretagne : http://www.region-bretagne.fr

« Bretagne à Grande Vitesse » (BGV) est le projet ferroviaire le plus important que la Bretagne ait connu depuis l'arrivée du TGV Atlantique en 1989. Mais attention, un projet peut en cacher un autre...

Le projet le plus connu est la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes qui permettra de relier Paris à la capitale régionale en moins d'une heure et demie.
Cependant, des projets complémentaires en font également partie à Rennes et surtout à l'Ouest de la région, c'est pourquoi les autorités régionales parlent de « Bretagne Ouest à Grande Vitesse » (BOGV). Il s'agit de la modernisation des voies entre Rennes et Brest d'une part et Rennes et Quimper d'autre part ; de la désaturation de la gare de Rennes pour que des trains sans arrêt puissent y passer à une vitesse supérieure et de l'aménagement de dix pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour répondre à l'augmentation des trafics et mieux connecter les différents moyens de transports (trains, transports en commun, véhicules individuels motorisés, vélos, piétons, etc.).

Le CESER a donc souhaité mener une réflexion sur l'ensemble de ce projet. Son intention n'était pas d'en étudier les effets sur les territoires et leurs habitants, mais de rechercher les leviers permettant de les optimiser. Ce rapport présente donc, à travers des témoignages sur la façon dont les territoires se préparent, des leviers identifiés pour faire de ce projet ambitieux un outil d'aménagement et de développement de tous les territoires de Bretagne.
L'objectif est ainsi de mieux sensibiliser les acteurs bretons à la nécessaire anticipation du projet Bretagne à Grande Vitesse, c'est pourquoi des préconisations leurs sont adressées. Il vise aussi, plus modestement, à faire connaître le projet aux Bretons et à tous ceux qui sont intéressés par l'accessibilité de la Bretagne.

Les rapports du CESER peuvent être :
- Téléchargés sur le site Internet : www.ceser-bretagne.fr
- Envoyés gratuitement sur demande
- Présentés publiquement sur demande

Région Bretagne

Conseil économique, social
et environnemental

Crédit photo : Sylvain CAMBON

7, rue du Général Guillaudot - CS 26918 - 35069 Rennes Cedex
Tél. 02 99 87 17 60 - e.mail : ceser@region-bretagne.fr
www.ceser-bretagne.fr

Imprimé sur papier 100% recyclé