

Optimiser le projet Bretagne à Grande Vitesse

Synthèse

Rapporteurs : MM. Jean-Philippe DUPONT et Pascal OLIVARD

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 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 CO₂ 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 éparpillées, 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, donc en premier lieu au service des 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 4^{ème} rang national et 15^{ème} 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 tourisme 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 jusqu'à Rennes dès 2017 à l'ensemble de la Bretagne, 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- Actionner le levier de l'intermodalité

- 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 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 en coutures urbaines
- 15 Mobiliser les outils d'urbanismes 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