



**Monsieur le Président
Commission Particulière du Débat Public
LNOBPL**

**107, avenue Henri Fréville
35207 RENNES**

La Gacilly, le 23 septembre 2014

OBJET : Contribution au Débat Public

Monsieur le Président,

Depuis le 4 septembre 2014, le débat public relatif aux projets de lignes nouvelles Ouest-Bretagne – Pays de la Loire a été ouvert permettant à chacun de s'exprimer et d'enrichir ainsi le projet présenté par Réseau Ferré de France.

Dans un premier temps, je me réjouis que le réseau ferroviaire français poursuive sa dynamique de déploiement vers l'ouest de la France permettant ainsi de réduire les difficultés de connexions liées aux territoires périphériques dans une économie mondialisée.

Je note toutefois que le dossier présenté par le maître d'ouvrage se contente d'analyser le projet sur un espace géographique qui se résume au quadrilatère Rennes-Nantes-Quimper-Brest. Celui-ci me semble beaucoup trop restreint et le débat doit impérativement porter à une échelle européenne. Ce projet devra pouvoir être intégré au Réseau de Transports Européens (RTE) dans une logique de connexions transversales vers la péninsule Ibérique, l'Italie ou l'Europe Centrale sans systématiquement avoir besoin de transiter par l'Île de France déjà largement engorgée. Il s'agit d'un enjeu majeur que nous devrions pouvoir retrouver dans les suites du projet LNOBPL et pour lequel tant le maître d'ouvrage que l'Etat devront se mobiliser.

Par-ailleurs, eu égard au poids de l'économie bretonne et notamment de son industrie, les entreprises doivent être au cœur des réflexions.

Le gain de temps, s'il est une constituante majeure de la productivité des entreprises, ne saurait être le seul argument d'un projet de cette envergure. La localisation des bassins économiques doit guider les choix qui seront faits. La taille du groupe que je représente invite donc à mettre le focus sur la place stratégique du Pays de Redon en tant qu'espace de connexion et de mutualisation entre, d'un côté les lignes sud Bretagne vers Paris et d'un autre les lignes vers la métropole nantaise. Il me semble tout à fait essentiel que l'ensemble des flux puissent transiter par la gare de Redon. Aussi, les variantes consistant à organiser un « shunt » de la gare de Redon, soit par le nord, soit par le sud, ne me semblent pas compatibles aux exigences d'aménagement du bassin économique du Pays de Redon-Bretagne Sud mais également à la protection des espaces naturels auxquels je suis sensible (marais de Vilaine, Grand Site Naturel de la Basse Vallée de l'Oust).

Laboratoires de Biologie Végétale Yves Rocher
3, allée de Grenelle - 92444 Issy-les-Moulineaux Cedex

Tél. 01 41 08 55 00 - Fax. 01 41 08 58 71
SIÈGE SOCIAL LA CROIX DES ARCHERS 56201 LA GACILLY CEDEX

S.A. AU CAPITAL DE 5 154 388 € - SIRET: 876 580 077 005 79 - APE : 2042Z

A ce stade du débat public, il n'est fait mention que de manière succincte aux évolutions possibles de l'offre de service le long de ces lignes. On ne peut déconnecter une offre de services génératrice de revenus d'un projet d'investissement public. Dès les premières étapes de ce projet, l'ensemble des parties prenantes doivent pouvoir prendre des positions claires sur celle-ci. Je serai particulièrement attentif à ce que l'offre à grande vitesse, vers et à partir de la gare de Redon, soit maintenue comme en septembre 2014, voire étendue en provenance de Paris le matin, pour répondre aux enjeux des grandes entreprises, et de l'ensemble du réseau de PME du Pays de Redon-Bretagne Sud dont le poids n'est pas à démontrer au cœur du triangle métropolitain Rennes-Nantes-Vannes.

Ce type d'infrastructure, et l'offre de services associée, pourront répondre ainsi aux attentes du groupe Yves ROCHER dont les établissements sont situés à moins de 15 minutes de la gare de Redon. Au-delà de nos intérêts propres, il s'agit surtout de répondre globalement aux attentes du monde économique pour lequel la localisation à proximité d'une offre ferroviaire grande vitesse est devenue essentielle.

Il me semble également très important d'avoir des études complémentaires pour permettre le déploiement d'une offre de fret efficace sur les faisceaux rendus libres par la nouvelle infrastructure sur les lignes actuelles. Le déploiement du fret permettra de répondre à des enjeux environnementaux tout en préservant la compétitivité de l'économie bretonne. La France a pris un retard important dans ce domaine et il convient de le rattraper rapidement.

Compte-tenu des arguments évoqués préalablement, j'émets une préférence pour le scénario bleu nord vilaine sans variantes de contournement de la gare de Redon.

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte cette contribution et restant à votre disposition pour tout échange à ce sujet,

Veillez agréer, Monsieur le Président, mes sincères salutations.



Bris ROCHER
Président Directeur Général