SAS au capital de 1 000 000 € - SIREN 338 353 758 - N° TVA intracommunautaire FR 33 338 353 758 - Code APE 2562 A - Site internet : www.chatal.com

MÉCANIQUE DE PRÉCISION ET DÉCOLLETAGE EN MOYENNES ET GRANDES SÉRIES SUR COMMANDES NUMÉRIQUES - RODAGE - RECTIFICATION - FORAGE - ROULAGE DE FILETS - CONTRÔLES NON DESTRUCTIFS TRAITEMENTS DE SURFACES (ÉLECTROLYTIQUES, CHIMIQUES, PEINTURE, ETC)

Monsieur le Président,

Commission Particulière du Débat Public LNOPBL

107, avenue Henri Fréville

35 207 RENNES

A St Nicolas de Redon,
Le 8 octobre 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 connexion liées aux territoires périphériques dans une économie mondialisée.

Néanmoins, le maître d'ouvrage porte son analyse du projet seulement sur le quadrilatère Rennes-Nantes-Quimper-Brest. Il serait opportun que le débat s'oriente aussi vers 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'Ile 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 société CHATAL SAS 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

Siège Social : 20, Boulevard de la Brière - 44410 HERBIGNAC - FRANCE - Tél : +33 (0)2 40 88 90 45 - Fax : +33 (0)2 40 88 86 62
E-mail : herbignac@chatal.com - N° SIRET 338 353 758 00018
Etablissement de Saint Nicolas de Redon : 29, rue de Tabago - 44460 SAINT NICOLAS DE REDON - FRANCE - Tél : +33 (0)2 99 71 61 90 - Fax : +33 (0)2 99 71 61 91
E-mail : redon@chatal.com - N° SIRET 338 353 758 00042

1213 - 187.03 - ART-PAGE 02 40 77 06 06
DS107 R

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.

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 doit 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 à nos attentes. 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 variante 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,

Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes sincères salutations.

Didier MARCHANDISE
Directeur Général