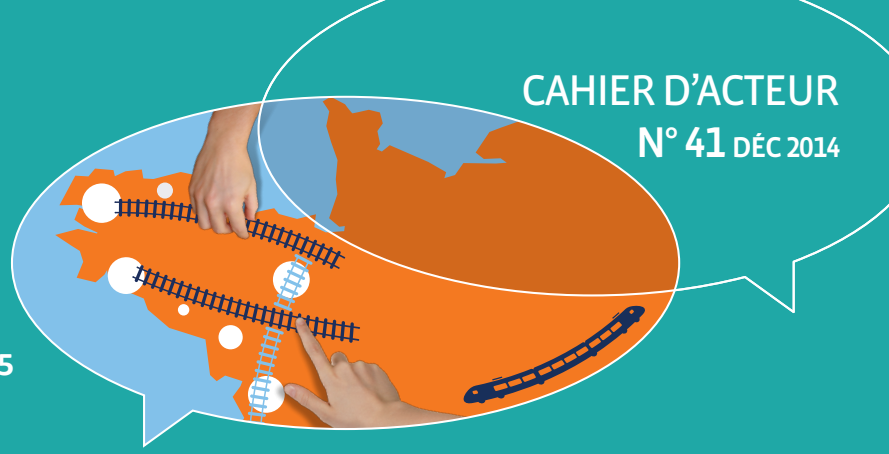


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 41 DÉC 2014



ÉDITO

La mobilité, pour tous, au quotidien.

Le projet de ligne nouvelle Ouest Bretagne – Pays de Loire est un projet de mobilité du quotidien, au service des habitants.

- D'une part, en réduisant le temps de déplacement entre les villes bretonnes ; il va faciliter les mobilités quotidiennes, notamment professionnelles au service de l'emploi. En 2009, 6 700 personnes se déplaçaient quotidiennement entre l'agglomération de Saint-Brieuc et l'agglomération rennaise. Le flux de travailleurs navettant quotidiennement entre les deux agglomérations n'est pas négligeable non plus. **En 2009, 762 actifs briochins prenaient le train pour Rennes chaque matin, et 510 Rennais faisaient le trajet inverse. Ces échanges ont augmenté de 27 % en 10 ans (étude AUDIAR).** Demain, ces échanges pourraient s'accroître considérablement avec un temps de trajet Saint-Brieuc – Rennes pouvant atteindre 29 minutes.

- D'autre part, le projet s'inscrit dans la politique d'intermodalité de l'agglomération et de la Bretagne. **La gare de Saint-Brieuc deviendra un pôle d'échange multimodal à partir de 2017**, avec une desserte à terme par un bus en site propre (TEO) permettant une facilité d'accès. Les TUB de l'agglomération et les TIBUS du département seront accessibles directement depuis la gare, garantissant une égalité d'accès des habitants à la mobilité et un équilibre du territoire renforcé.

Bruno JONCOUR

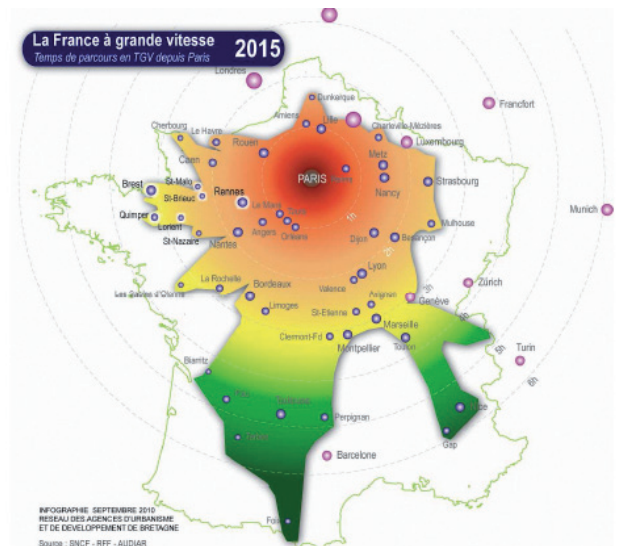
Président de Saint-Brieuc Agglomération
Maire de Saint-Brieuc



« LNOBPL, UN PROJET STRUCTURANT POUR LA BRETAGNE ET POUR ST BRIEUC »

Saint-Brieuc Agglomération

I. LNOBPL : UNE VÉRITABLE OPPORTUNITÉ POUR LA DIFFUSION DE L'EMPLOI EN BRETAGNE & POUR L'ATTRACTIVITÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE SAINT-BRIEUC



LE TGV, UNE RÉPONSE À LA CRISE !

En 2010, l'aire urbaine de Rennes a distribué en moyenne chaque mois 43 M€ à ses actifs résidant sur Saint-Brieuc,

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

contre 28 M€ à l'inverse, selon une étude de l'AUDIAR. En termes de flux, les mobilités professionnelles ont donc permis au territoire de bénéficier d'un solde de 15 M€ gagnés par des salariés à Rennes, mais dépensés sur le territoire de l'agglomération briochine. **Les rapprochements en temps entre Rennes et Saint-Brieuc constituent donc une opportunité pour le territoire.**

Concrètement, cela se traduit par une présence de populations sur le territoire dépensant leur argent sur place et générant des emplois dans des secteurs économiques comme les services à la personne (activités d'aides à domicile) ou encore le commerce et la restauration. La multiplication des flux entre les aires urbaines rennaises, brestoises et briochines conduit donc à redistribuer sur l'ensemble du territoire breton les bénéfices du dynamisme économique des métropoles. **Il ne s'agit pas de renoncer à une ambition productive et industrielle dans les Côtes d'Armor, bien au contraire. Il s'agit parallèlement de diversifier l'économie afin d'offrir des emplois non-délocalisables aux habitants.**

LE TGV, UN OUTIL D'ATTRACTIVITÉ AFIN DE PERMETTRE AUX JEUNES DE RESTER SUR PLACE !

« Vivre, décider, travailler au Pays ». Voici un slogan affirmé fortement l'an dernier afin de permettre aux territoires de se développer, de façon coordonnée, en fonction de leurs atouts. À première vue, le TGV peut sembler contraire à cette ambition en favorisant la mobilité. Il n'en est rien. **De nombreux jeunes souhaitent aujourd'hui travailler au Pays de Saint-Brieuc, avec des emplois, parfois décisionnels, dans de grandes entreprises de l'agroalimentaire, du bâtiment, de l'automobile, des services...** Toutefois, ils sont rapidement confrontés à la difficulté pour leur conjoint de trouver un emploi et quittent parfois le territoire à regret pour partir dans une métropole.

En facilitant les mobilités vers les métropoles, notamment

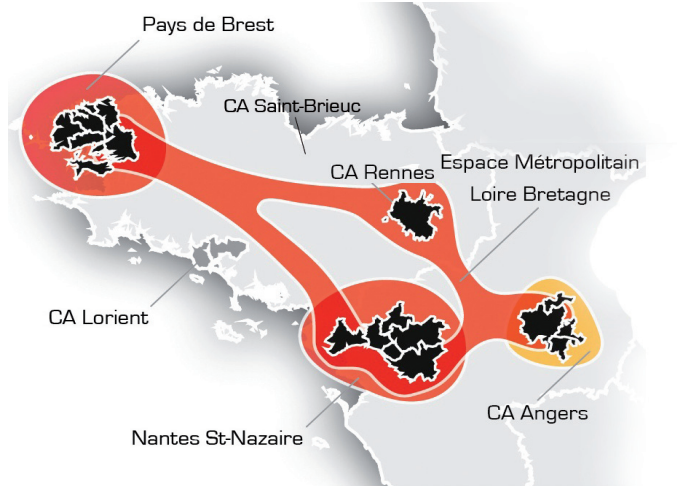
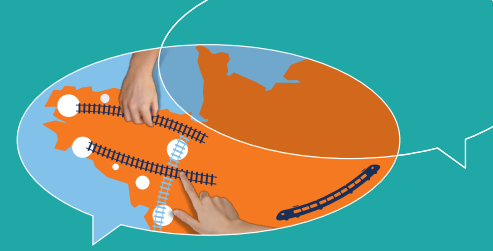
Rennes à 30 minutes de Saint-Brieuc, le projet va permettre à des ménages de s'installer à Saint-Brieuc, même lorsque l'un des conjoints travaille à Rennes. **L'attractivité et le dynamisme du territoire ainsi que la proximité du littoral constitueront des atouts afin d'inciter les jeunes briochins à rester au Pays et d'attirer de nouveaux talents.**



II. UN PROJET À PRÉCISER POUR TENIR COMPTE DE L'ÉQUILIBRE TERRITORIAL ET DE LA CONTRAINTE FINANCIÈRE

Tenir compte des spécificités du territoire breton : l'exigence d'équilibre territorial doit être au cœur des choix

Certaines régions ont fait le choix de la métropolisation, avec un fonctionnement en étoile autour d'une grande métropole. La Bretagne, en revanche, a opté pour un aménagement fondé sur l'équilibre. Le Pacte d'Avenir a consacré un modèle de développement breton, fondé sur **une armature urbaine constitué de villes moyennes apportant une structuration au territoire.** Cette ambition constitue une exigence pour les populations, notamment les plus éloignées des services publics. Le projet doit impérativement s'inscrire dans ce cadre stratégique breton.



Les métropoles doivent s'articuler avec les villes moyennes dans un souci d'équilibre

Cette exigence d'équilibre territorial fait apparaître 2 enjeux centraux :

- **En premier lieu, le centre-Bretagne connaît aujourd'hui un décrochage inquiétant.** La solidarité bretonne nécessite d'affirmer une solidarité renouvelée à cette zone géographique et le besoin de la connecter au réseau ferroviaire.
- **En second lieu, la desserte Nord-Sud est aujourd'hui défailante.** La mise en réseau des villes bretonnes suppose une meilleure accessibilité du Nord Bretagne aux villes du Sud.

L'avis de l'agglomération est largement défini par cette ambition solidaire.

Tenir compte des spécificités de l'époque : le contexte financier et la protection du contribuable

La France connaît aujourd'hui une dette de 2 000 Mds€. Les collectivités, mobilisées dans la diminution d'un déficit qu'elles n'ont pas créées, vont contribuer à hauteur de 12,5 Mds€ d'économies au redressement des comptes publics. **Pour Saint-Brieuc Agglomération, il s'agira d'une perte durable, de 5 M€ par an. Ce montant correspond à la masse salariale de plus de 120 agents !**

Le coût des 3 scénarios, de 4 à 10 Mds€ est considérable, presque inintelligible. Il apparaît clair de considérer que les collectivités ne pourront plus financer autant que par le passé des projets de cette envergure dans le nouveau contexte. Les contribuables n'en ont plus les moyens.

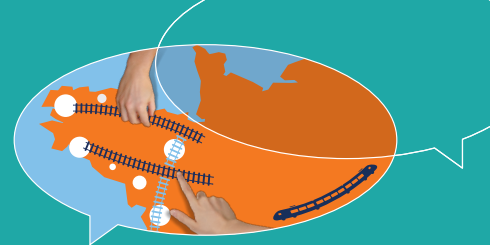
Un récent rapport de la Cour des Comptes a préconisé un certain nombre de recommandations afin de tenir compte du contexte financier et de diminuer la facture du TGV... Dans le respect du besoin d'équilibre territorial, l'agglomération de Saint-Brieuc s'associe à ces remarques.

Tenir compte des nouvelles pratiques de mobilité des habitants

Les Français sont toujours plus mobiles, et les Bretons ne font pas exception. Les formes de cette mobilité évoluent toutefois, avec un développement de pratiques moins coûteuses pour la collectivité. Le développement du covoiturage doit être correctement appréhendé en complément du TGV. **L'offre de rabattement en covoiturage vers les gares TGV nécessite d'être renforcé**, afin que l'ensemble des populations puisse en bénéficier.



Crédits : cibles et stratégies



III. AU REGARD DE CES ÉLÉMENTS, L'AGGLOMÉRATION FORMULE UN SOUTIEN MAIS ÉGALEMENT DES POINTS DE VIGILANCE AU PROJET

L'agglomération soutient le projet de 2^e phase de BGV

Au sein des différentes familles de scénario, l'agglomération soutiendra celui qui assurera :

- En termes d'attractivité, le scénario qui réduit le plus le temps entre Saint-Brieuc et Rennes, renforçant l'attractivité du Nord Bretagne par rapport à la capitale de Région, et qui innerve le plus l'ensemble de la Bretagne.
- En termes d'équilibre territorial, le scénario qui dessert le Centre Bretagne.
- En termes de connexion d'attractivité, le scénario qui favorise la connexion Nord-Sud, ouvrant notamment les liaisons Saint-Brieuc - Vannes et Saint-Brieuc - Lorient.

En tout état de cause, il apparaît indispensable que Saint-Brieuc, la principale gare des Côtes d'Armor reste desservie par l'ensemble des TGV, quel que soit le scénario retenu. Le meilleur scénario sera le plus réaliste, celui qui se concrétisera.

L'agglomération formule des points de vigilance

- Les cahiers d'acteurs des Régions et des Métropoles nantaises et rennaises sont centrés sur la liaison Nantes – Rennes. Il apparaîtrait souhaitable que le développement métropolitain soit moins autocentré, et que les métropoles cherchent davantage à diffuser l'effet métropolitain dans les autres villes bretonnes.
- En termes de calendrier, il faut des engagements précis du maître d'ouvrage sur les phases. **Il ne faudrait pas que la liaison Nantes – Notre-Dame-des-Landes – Rennes soit réalisée d'abord, puis que le reste du projet soit reportée du fait du coût du projet.**
- En termes de présentation, il serait souhaitable que le projet présente une vision globale des mobilités en Bretagne, incluant le retour des dessertes TER Saint-Brieuc / Auray passant par Loudéac et Pontivy, et la desserte Brest – Quimper.
- Enfin, il serait opportun que le maître d'ouvrage explique dans quelle mesure le projet prend en compte le développement des nouveaux modes de mobilité comme le covoiturage.

Saint Brieuc Agglomération
3 place de la résistance
22 044 Saint Brieuc CEDEX 2
02 96 77 20 00
www.saintbrieuc-agglo.fr