

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 43 DÉC 2014



Le Pays de Saint-Brieuc est un territoire composé de 63 communes, regroupées en 6 Communautés de Communes et une Communauté d'Agglomération, avec une population totale de près de 200 000 habitants. Organisé autour de la Baie de Saint-Brieuc avec une façade maritime de 85 kilomètres depuis Erquy/Plurien jusqu'à Saint-Quay-Portrieuc/Tréveneuc, ce territoire constitue une entité géographique et socio-économique très cohérente.

Territoire de projet, le Pays de Saint-Brieuc se transforme en Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) à compter du 1er janvier 2015. Il porte 4 compétences en lien avec l'aménagement du territoire (SCOT, SAGE, Pays touristique et contractualisation) qui lui permettent d'être au cœur des problématiques d'aménagement et de développement durables.



Le Pays de Saint-Brieuc a pris connaissance du projet de RFF qui consiste à aménager, à long terme (2030 et plus), le réseau ferroviaire des régions Bretagne (à l'ouest de RENNES) et Pays de Loire (entre NANTES et RENNES). Il s'agit d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne (placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris), dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau, rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes, desservir le futur aéroport du grand Ouest et renforcer le réseau inter-villes (et donc les mobilités régionales) et l'irrigation des territoires.

3 scénarii (vert, bleu, mauve) sont proposés, proposant la création de plus ou moins de voies nouvelles et des options en termes de tracés.

Le territoire du Pays de Saint-Brieuc va être confronté dans les prochaines années à un enjeu majeur consistant à conjuguer l'accueil de population nouvelle (environ 30 000 habitants supplémentaires d'ici 2030) avec la préservation de la qualité de vie de tous les habitants du territoire.

Si le projet LNOBPL s'inscrit dans un objectif de réponse à une demande croissante de mobilité des populations, dans un souci de qualité renforcée, de meilleure régularité des trains, de sécurité, il devrait intéresser le territoire.

Les éléments à disposition dans le débat ne font cependant pas état d'une réflexion sur les liaisons transversales nord-sud à partir de Saint-Brieuc (et notamment vers Lorient), ce qui aurait intéressé le territoire, et joué en faveur d'une cohésion territoriale renforcée. Ce point aurait mérité une attention particulière de la part des partenaires (publics) du projet.



DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

I. AFFIRMER LE POSITIONNEMENT DU PAYS DE SAINT-BRIEUC ET DE SAINT-BRIEUC DANS L'OUEST

Si le Pays de Saint-Brieuc se félicite que l'objectif de LNOBPL soit de relier Brest à Paris en 3 heures, et de lutter contre la périphérisation de la Région dans l'Europe, il réaffirme cependant la nécessité que ce projet profite à l'ensemble des territoires de Bretagne, en réponse aux besoins quotidiens et occasionnels de mobilité. C'est pourquoi ce projet doit se réaliser en tenant compte d'un accès optimisé

aux PEM : les arrêts en gare de St-Brieuc, mais également à Lamballe, doivent être maintenus. L'intermodalité pensée localement (mise en service du Bus à Haut Niveau de service -TEO - en 2018 qui traversera la ville de Saint-Brieuc d'Est en Ouest, desserte par le TUB, le TIBUS...) se doit de prendre le relais du TGV pour desservir des territoires proches (vers le centre-Bretagne). Dans le contexte actuel de transition énergétique, cela semble primordial. Le Pays de Saint-Brieuc entend s'affirmer en tant que pôle intermédiaire au nord de la Bretagne et bénéficier de l'amélioration de l'offre de transport que proposerait le projet LNOBPL.

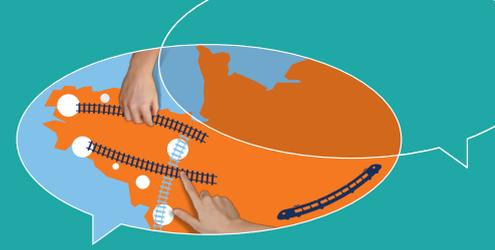


Esquisse issue du concours de maîtrise d'œuvre du PEM : Atelier Villes et Paysages

II. LE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE SAINT-BRIEUC À VALORISER

En 2017, Saint-Brieuc ne sera plus qu'à 2h15 de Paris, contre 3h aujourd'hui. Le nombre d'allers-retours quotidiens passera de 9 à 11. Véritable accélérateur de mobilité, cela devrait se traduire aussi par un doublement du nombre de voyageurs, soit 2 millions de passagers attendus annuellement en gare

de Saint-Brieuc. Afin d'accélérer l'effet «Ligne à Grande Vitesse» et favoriser l'implantation et le développement d'entreprises en Baie de Saint-Brieuc, plus de 24 millions d'euros d'investissements (dont 2,5 millions d'€ au titre du contrat de partenariat conclu entre le Pays de Saint-Brieuc et la Région Bretagne) vont être réalisés autour de la gare de Saint-Brieuc, pour faire du quartier un espace d'affaires et de vie, à deux pas du centre-ville et au cœur des réseaux



de déplacements urbains et interurbains. Cette opération d'aménagement urbain s'inscrit dans un ensemble de projets structurants pour le développement de la Baie de Saint-Brieuc, dans les domaines du transport (Bretagne Grande Vitesse, Pôle d'Echanges Multimodal, Ligne de

transport Est Ouest de l'Agglomération...), du tourisme d'affaires (Palais des Congrès et des Expositions) et des énergies renouvelables (projet Eolien Offshore). Le projet LNOBPL doit s'inscrire dans cette optique de valorisation de ce PEM autour de Saint-Brieuc gare.



Esquisse issue du concours de maîtrise d'œuvre du PEM sud : Atelier Villes et Paysages

III. LAMBALLE, UNE GARE À PRÉSERVER

Gare TGV, TER et de marchandises, la gare de Lamballe doit être développée. En effet, la saturation des axes routiers (notamment la RN 12 entre St-Brieuc et Lamballe), l'augmentation du coût du carburant, l'appropriation par les citoyens de l'intérêt écologique et environnemental, agissent dans le sens d'une hausse des besoins de transport ferroviaire. Actuellement, la gare de Lamballe irrigue un territoire large allant notamment du Penthièvre au Mené. Elle draine 427 000 voyageurs par an, permettant ainsi aux citoyens de se déplacer tant au niveau local qu'au niveau national, voire international. 34 trains par jour circulent et

s'arrêtent à Lamballe, dont 3 arrêts TGV. L'utilisation de la gare répond à des attentes en matière de déplacements professionnels, d'accès aux écoles et aux universités, de tourisme, de voyages privés... Cette infrastructure est essentielle pour la mobilité, l'activité et l'attractivité économique et touristique du territoire. C'est pourquoi elle nécessite d'être modernisée et développée, dans le cadre du programme régional de modernisation des gares TER en Bretagne, mais également pour l'arrêt des TGV. Dans le cadre du projet LNOBPL, la modernisation du réseau doit se faire en incluant la gare de Lamballe, composante importante de mobilité du territoire.

IV. L'ENJEU DE LA PRÉSERVATION DU FONCIER ET DE LA BIODIVERSITÉ

La maîtrise de la consommation foncière est une préoccupation du Pays de Saint-Brieuc : c'est le fil conducteur qui a guidé la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Saint-Brieuc. Notre territoire fait partie des 1ers signataires de la charte « vers une gestion économe du foncier en Bretagne ».

Il nous paraît nécessaire de limiter au maximum la consommation foncière par l'homme et les activités, ce qui implique de faire autrement que par le passé, et ce, pour différentes raisons :

- notre territoire, impacté par les problèmes de qualité de l'eau, vient d'approuver un Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eaux (SAGE) à l'échelle de la baie de st Brieuc qui protège les zones humides de toute destruction. Il en va de la reconquête de la qualité de l'eau et de la réussite du Plan de Lutte contre les Algues Vertes en vigueur sur notre territoire.

- la terre est la base de notre économie : sans cette capacité de production, comment évoluera l'agriculture ? Le secteur agroalimentaire est très présent et fortement pourvoyeur d'emplois et de valeur ajoutée sur le territoire du Pays de Saint-Brieuc.

- la préservation de la biodiversité s'avère désormais essentielle, au regard des menaces qui pèsent sur les espèces : le diagnostic du SCOT a mis en évidence les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques avec l'objectif de les préserver et de les restaurer. Les infrastructures de transports et déplacement sont parmi les points de conflits les plus difficiles à traiter.

- la richesse et la qualité de nos paysages, du bocage, des landes, de l'espace forestier est source d'attractivité en matière touristique.

L'urbanisation galopante des 20 dernières années, l'étalement urbain et l'impact négatif sur la biodiversité doivent être limités, et les élus du territoire l'ont affirmé dans leur projet.