

G – Aménagement du territoire

G.4 – Analyse de la situation de projet

septembre 2014



Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et de Loire-Atlantique, les métropoles de Rennes, Nantes, Brest et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité du projet était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Etude d'aménagement du territoire

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

Analyse de la situation de projet



V4 – 20 novembre 2013

Sommaire

1 – Introduction	4
1.1 – Objectifs de l'étude d'aménagement du territoire	4
1.1.1 - Objectifs de l'étude	4
1.2 – Méthodologie	4
1.2.1 - Structure du présent document	4
1.2.2 - Rappel sur l'aire d'étude	5
1.3 – Etat des connaissances sur les interactions infrastructures ferroviaires / aménagement du territoire	6
1.3.1 - Une problématique complexe	6
1.3.2 - Des effets territoriaux potentiellement pluriels, mais non automatiques et non systématiques	7
1.3.3 - Des effets sur la mobilité et l'intermodalité	9
1.3.4 - Une nouvelle organisation spatiale	10
1.3.5 - Une amélioration de la compétitivité économique	11
1.3.6 - Des effets sur les activités touristiques	12
1.3.7 - Des effets d'image	13
1.3.8 - Plusieurs facteurs de modulation des effets	13
1.4 – Interactions entre enjeux de développement socio-économique et Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire	17
1.4.1 - Rappel des principaux points à retenir sur le portrait et les enjeux du territoire	17
1.4.2 - Effets d'image	19
1.4.3 – Effets sur l'attractivité démographique	20
1.4.4 – Effets sur l'attractivité et la compétitivité économique	22
1.4.5 – Effets sur le tourisme	26
2 – Interactions LNOBPL / Aménagement du territoire	31
2.1 – Rappel des principaux points à retenir sur le portrait et les enjeux d'aménagement du territoire	31
2.1.1 - Rappel des principaux points à retenir sur l'aménagement du territoire de l'espace Bretagne – Pays de la Loire	31
2.1.2 - Rappel des principaux points à retenir sur les enjeux d'aménagement de l'espace Bretagne – Pays de la Loire	32
2.2 – Rapprochement de Nantes et Rennes et attractivité métropolitaine	35
2.2.1 – Une accélération de la coopération métropolitaine et du développement endogène	35
2.2.2 – Une opportunité pour affirmer le rayonnement et la compétitivité de l'aéroport du Grand Ouest	37
2.2.3 - Grâce au rayonnement de l'AGO, une opportunité d'aménagement du territoire et de développement économique	38
2.2.4 – Un développement du tourisme urbain	40
2.2.5 – Une extension de l'aire métropolitaine Nantes-Rennes : intégration de Vannes, Redon et Saint-Brieuc à l'espace métropolitain	41

2.3 – Renforcement du maillage régional (dont l’aéroport du Grand Ouest) et mise en réseau des territoires	43
2.3.1 - Préambule	43
2.3.2 – Un renforcement du maillage régional : entre agglomérations (dont les capitales régionales ; dont Brest), au sein de l’Espace Métropolitain Loire-Bretagne, entre Systèmes Urbains Locaux	43
2.3.3 – Un renforcement du maillage régional avec l’AGO (question de la desserte et du rayonnement de l’aéroport).....	44
2.3.4 – La question de la mise à l’écart de certains territoires (centre Bretagne, ...)	45
2.4 – Renforcement de l’accessibilité globale, notamment de l’ouest de Rennes..	47
2.4.1 – Un renforcement de l’accessibilité avec Paris	47
2.4.2 – Un renforcement de l’accessibilité avec les régions limitrophes et autres territoires européens	51
3 – Risques, conditions de réussite, actions d’accompagnement	52
3.1 Comment arbitrer entre grande vitesse, temps de parcours et desserte des territoires intermédiaires pour une meilleure solidarité territoriale ?	52
3.2 Quels sont les risques pour les villes qui ne seraient plus, ou moins bien, desservies par un train à grande vitesse ?	53
3.3 Comment assurer la diffusion de la grande vitesse aux périphéries des métropoles, villes moyennes, territoires ruraux (dont le Centre Bretagne) ?	54
3.4 Quel devenir pour les aéroports bretons ?	56
3.5 Conclusion.....	57
4 Analyse comparative des scénarios	58
4.1 Les gains de temps	58
4.2 Les éléments de comparaison liés aux prolongements et contournements possibles	59
4.2.1 – La « virgule » permettant par le scénario C de relier branche sud à branche nord ...	59
4.2.2 – Le contournement des villes moyennes de Redon, Lamballe et Rosporden	59
4.3 Conclusion.....	60

1 – Introduction

1.1 – Objectifs de l'étude d'aménagement du territoire

1.1.1 - Objectifs de l'étude

Les phases précédentes d'étude ont permis de dresser le diagnostic territorial du périmètre d'étude du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) et d'en faire ressortir les principaux enjeux en termes de géographie, de structure territoriale, de démographie, d'économie et d'accessibilité.

La présente étude d'aménagement du territoire vise à éclairer la réflexion sur les interactions potentielles entre le projet LNOBPL et les enjeux d'aménagement du territoire.

Elle vise, au-delà, à comparer les différents scénarios de projet. Elle constituera une base de réflexion qui sera utile en particulier dans le cadre du débat public.

1.2 – Méthodologie

1.2.1 - Structure du présent document

Le présent document constitue la seconde étape de l'étude d'aménagement du territoire.

Il fait suite à un premier rapport portant sur l'élaboration d'un portrait dynamique et prospectif du territoire, d'une part à une échelle macro-territoriale (régions Bretagne et Pays de la Loire), d'autre part à l'échelle des 6 systèmes urbains locaux directement concernés par le projet de LNOBPL.

L'objectif du présent document est de mettre en évidence les interactions potentielles entre le projet de LNOBPL et les enjeux d'aménagement du territoire.

Seront successivement traités les points suivants :

- Introduction
- Analyse des interactions entre LNOBPL et aménagement du territoire
- Identification des risques, des conditions de réussite et actions d'accompagnement à mettre en place
- Analyse comparative des scénarios

L'introduction se compose de 4 parties :

- Présentation des objectifs du rapport
- Présentation de la méthodologie adoptée pour l'évaluation des interactions entre LNOBPL et enjeux d'aménagement du territoire
- Etat des connaissances sur les interactions entre liaisons ferroviaires et aménagement des territoires
- Analyse des interactions potentielles entre LNOBPL et développement socio-économique

L'analyse de la situation de projet sera composée de 3 parties :

-
- Rapprochement de Nantes et Rennes et attractivité métropolitaine
 - Renforcement du maillage régional (dont l'aéroport du Grand Ouest) et mise en réseau des territoires
 - Renforcement de l'accessibilité globale, notamment de l'ouest de Rennes

L'identification des risques, des conditions de réussite et actions d'accompagnement à mettre en place visera à présenter les leviers qui permettront de valoriser la desserte par les LNOBPL. Au-delà des potentiels d'interactions abordés dans le volet précédent, il s'agit ici de préciser que la réalisation des interactions entre LNOBPL et enjeux d'aménagement du territoire est subordonnée à certaines conditions, en particulier les actions menées par les acteurs des territoires.

L'analyse reposera sur 6 parties :

- L'arbitrage entre grande vitesse, temps de parcours, et desserte des territoires intermédiaires
- La question du nombre de pôles desservis (question de Redon, Lamballe, Saint-Nazaire, Vannes, ...)
- La connexion du projet de LNOBPL avec les lignes périurbaines et secondaires : la question de la diffusion de la grande vitesse aux périphéries des métropoles, villes moyennes, territoires ruraux
- Le renforcement des centralités et les pôles d'échanges multimodaux
- La question du devenir des aéroports bretons
- Les autres risques

Le dernier volet du rapport consistera en une analyse comparative des scénarios.

1.2.2 - Rappel sur l'aire d'étude

L'aire d'étude comprend les régions Bretagne et Pays de la Loire, en particulier les territoires directement concernés par le projet de LNOBPL. L'analyse sera conduite à une échelle macro-territoriale, et sera déclinée, en fonction des problématiques traitées, à des échelles plus locales. Il s'agira de traiter des aires urbaines situées sur le tracé ou à proximité du projet, tout en considérant les espaces interstitiels ou à l'écart du projet de desserte.

1.3 – Etat des connaissances sur les interactions infrastructures ferroviaires / aménagement du territoire

1.3.1 - Une problématique complexe

Pour une présentation synthétique des principaux points à retenir sur les effets territoriaux du mode ferroviaire

Cette partie n'a pas vocation à traiter de façon précise un sujet qui nécessiterait un rapport spécifique. Il s'agit ici de rappeler, de façon synthétique (en quelques pages) les principaux points à retenir sur la problématique des interactions entre réseau ferroviaire et aménagement du territoire, en s'appuyant sur la littérature existante, à savoir :

- avant tout le rapport de la DATAR intitulé « Les effets de la Grande vitesse ferroviaire sur l'aménagement et le développement des territoires – état de l'art et analyse bibliographique », octobre 2010,
- le retour d'expérience sur les Bilans LOTI produits par RFF,
- les évaluations économiques et sociales de projets ferroviaires,
- un éventail de publications sur les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire.

La présentation qui suit focalise, par souci de simplification, sur les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire.

La grande vitesse ferroviaire correspond à un mode de transport utilisant le chemin de fer et associant une infrastructure dédiée à un matériel roulant et une vitesse élevée.

L'infrastructure dédiée à la Grande vitesse ferroviaire se dénomme Ligne à grande vitesse (LGV). De nombreux TGV quittent leur LGV (vitesse > 250 km/h) et réduisent donc fortement leur vitesse pour poursuivre leur itinéraire sur des lignes ferroviaires classiques.

Aujourd'hui 200 gares françaises accueillent des TGV, mais parmi elles, moins de 25 gares sont connectées quasi-directement à des lignes ferroviaires exclusivement dédiées à la grande vitesse et offrent ainsi les temps de parcours et les fréquences d'une LGV de bout en bout.

Une bibliographie encore insuffisante, et qui ne couvre pas toute la complexité de l'aménagement et du développement des territoires

Les études traitant des effets territoriaux des Lignes à grande vitesse existantes sont moins nombreuses que celles réalisées sur les autoroutes, alors que de nombreux travaux ont été menés dès le milieu des années 1980, soit peu de temps après la mise en service de la première Ligne à grande vitesse (LGV) en 1981, entre Paris et Lyon.

Les approches sectorielles et économétriques demeurent dominantes dans les études ex-post, peu de place est ainsi accordée aux questions d'aménagement et de développement des territoires.

La plupart des études identifiées sont à caractère thématique : elles analysent les effets de la grande vitesse ferroviaire sur un ou plusieurs thèmes particuliers, mais finalement peu d'entre elles proposent une analyse plus complète et transversale sur l'ensemble des effets en termes d'aménagement et de développement des territoires.

Si certaines thématiques ont été souvent traitées comme les mobilités, le tourisme, l'intermodalité ..., d'autres le sont beaucoup moins, voire très peu, comme les effets sur l'image des territoires, ceux sur la démographie

D'autres thématiques encore sont « en émergence », comme l'évolution des comportements, les effets de la diversification de l'usage des LGV ...

Enfin, la culture de l'observation des effets territoriaux est encore peu adoptée et partagée ; les observatoires des effets territoriaux des LGV restent encore peu nombreux. Plusieurs observatoires sont en cours de lancement (LGV SEA, LGV Bretagne – Pays de la Loire).

*Des difficultés
méthodologiques*

Mesurer les effets d'une infrastructure de transport sur l'aménagement et le développement d'un territoire est complexe. Citons quelques difficultés majeures :

■ **La difficulté d'isoler et de mesurer les effets territoriaux des LGV**

Si à proximité de plusieurs gares desservies par des TGV, des zones d'activités ont été aménagées (Euralille à Lille, Novaxis au Mans, Rovaltain à côté de Valence TGV ...), il est difficile sinon impossible de savoir si ces zones auraient été créées sans l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, si l'activité et l'emploi ont été dopés, ou simplement déplacés, voire localisés dans ces zones du fait de disponibilités foncières et immobilières.

■ **La nécessaire prise en compte des temporalités**

Les études existantes analysent les effets territoriaux des LGV dans des délais relativement courts après mise en service.

Or, les effets de la grande vitesse ferroviaire se manifestent selon différentes temporalités :

- de façon plus ou moins immédiate après la mise en service. Les évolutions des mobilités ou des emplois s'inscrivent dans des temps courts, alors que les évolutions sociologiques se font sur plusieurs décennies.
- De façon plus ou moins temporaire ou permanente. Certaines évolutions constatées sur le moment peuvent être contredites quelques années plus tard, l'effet d'aubaine et de découverte passé.

■ **Un indispensable raisonnement par emboîtement d'échelles géographiques**

La grande vitesse ferroviaire peut engendrer des effets territoriaux à différentes échelles géographiques, depuis le champ de l'urbanisme autour de la gare, jusqu'au processus de métropolisation qu'elle accompagne.

1.3.2 - Des effets territoriaux potentiellement pluriels, mais non automatiques et non systématiques

*Des effets
potentiellement
pluriels*

La desserte par la grande vitesse ferroviaire induit bien souvent une croissance des trafics (l'offre crée la demande), modifie les proximités, élargit les aires de marché, l'attractivité interne à une agglomération ou à une aire urbaine, les activités et les hommes ayant tendance à se localiser auprès des points d'accès à l'infrastructure.

Les effets potentiels de la grande vitesse ferroviaire interrogent donc les ressorts de développement économique du territoire, ses équilibres socio-spatiaux, ses coopérations avec les territoires avoisinants, et plus globalement l'image du territoire.

Dans ce contexte, les effets de la grande vitesse sur l'aménagement et le

développement des territoires sont potentiellement pluriels, notamment dans les domaines suivants :

- la mobilité et l'intermodalité,
- l'organisation des territoires,
- la compétitivité économique,
- le tourisme,
- l'image.

Des effets non automatiques et non systématiques

La grande vitesse ferroviaire (GVF) peut produire des effets d'aménagement et de développement des territoires, mais ce lien n'est pas automatique.

Une Ligne à Grande Vitesse (LGV) est d'abord faite pour assurer des fonctions de mobilités des hommes (voire des marchandises).

Elle accélère les flux dans les deux sens : elle peut apporter des richesses, mais aussi contribuer à les exporter vers des territoires mieux équipés et plus attractifs. Inversement, des territoires à l'accessibilité moyenne ont connu de forts développements (Grenoble, Toulouse ...), alors que d'autres avec une bonne accessibilité (Béthune, Calais ...) sont moins dynamiques.

La grande vitesse ferroviaire est un facteur parmi d'autres de l'attractivité d'un territoire. Elle n'est pas une condition suffisante, ni même une condition nécessaire à son développement. Elle entraîne, au mieux, une dynamique d'amplification et d'accélération des tendances et des potentiels préexistants.

Elle apparaît comme un outil au service d'un projet et non un projet en soi ; elle constitue une opportunité plus qu'une cause du développement local.

Les effets que la grande vitesse ferroviaire peut induire en matière d'aménagement et de développement du territoire sont étroitement liés :

- aux caractéristiques socio-économiques du territoire qu'elle dessert,
- à la manière dont elle dessert le territoire (en termes de destinations accessibles, fréquence et temps de parcours en particulier),
- à la manière dont les projets locaux de développement liés sont pensés pour accompagner l'expression des effets.

Les effets ne sont pas non plus systématiquement positifs. La grande vitesse ferroviaire peut spontanément générer des menaces pour le développement et l'aménagement de certains territoires. Les territoires les moins peuplés, les moins dynamiques, dépourvus de grandes villes sont les plus exposés. Ces principales menaces sont :

- l'effet-tunnel, c'est-à-dire, l'absence de dessertes,
- la désorganisation territoriale : due aux modifications de proximité, à la déconnexion d'une ville et son bassin d'influence, à l'absence d'irrigation de la gare en ligne ex-urbanisée, en cas de non interconnexion avec le réseau ferroviaire classique,
- les dysfonctionnements spatiaux dus à l'ex-urbanisation non maîtrisée d'une gare en ligne,
- des ressorts d'image négatifs.

L'anticipation des territoires est décisive. Elle permet que l'infrastructure soit un outil au service d'un projet porté par une

gouvernance. Plus cette gouvernance sera aboutie et fera l'objet d'un consensus, entre acteurs d'un même territoire, mais aussi entre acteurs de territoires voisins, plus le potentiel d'effets sera maximisé.

1.3.3 - Des effets sur la mobilité et l'intermodalité

Des effets sur la mobilité

L'effet des LGV sur la mobilité constitue probablement l'un des effets les plus directs.

La mise en place d'une ligne à grande vitesse classique, en abaissant les temps de parcours et en améliorant l'offre, induit souvent une hausse importante des trafics voyageurs entre les agglomérations connectées.

Cette évolution quantitative s'accompagne également d'un report modal significatif. La mise en place d'une offre régionale à grande vitesse, si elle concerne des trajets plus courts, semble également avoir des effets importants sur les trafics voyageurs entre agglomérations.

La grande vitesse, principalement sur des distances moyennes (de 60 à 200 kilomètres), entraîne une hausse très importante des navetteurs utilisant le train. Cette croissance semble être durable et continue.

La grande vitesse, sur ces distances, apparaît également comme un outil important de rééquilibrage modal.

Un levier pour renforcer l'intermodalité

La mise en service d'une desserte à grande vitesse nécessite pour un territoire de redéfinir l'intermodalité avec les autres modes de transport, afin d'optimiser le pré et le post-acheminement à partir de la ligne.

Une gare bénéficiant d'une desserte par la grande vitesse ferroviaire a généralement vocation à être un pôle d'échanges multimodal. Dans ce cadre, l'intermodalité fer/fer, entre TAGV et TER, tend à devenir de plus en plus fréquente.

Cette intermodalité est essentielle pour que la grande vitesse ferroviaire soit un outil au service du développement et de l'aménagement des territoires.

L'intermodalité TAGV/TER permet d'accroître le bassin de chalandise d'une gare et donc son potentiel de desserte de qualité par la grande vitesse ferroviaire. Cette évolution récente impose des réflexions nouvelles sur les types de gares à réaliser, le modèle historique étant la gare nouvelle en ligne, le modèle actuel étant plutôt celle d'une gare TAGV créée à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne classique, si la configuration territoriale le permet.

La qualité du réseau ferroviaire complémentaire devient de plus en plus structurante, que ce soit en matière de services (fréquences, adaptation des horaires et cadencement ...) ou en matière d'infrastructures (types de matériel roulant, maillage du réseau, performances).

La qualité des autres réseaux départementaux et urbains est également déterminante, en matière d'adaptation des horaires, de fréquence. Dans les plus grandes agglomérations, la desserte de la gare par les trains à grande vitesse, de centre-ville ou périurbaine, par le réseau de Transports en commun en site propre (TCSP) est importante : elle permet des dessertes aisées de nombreux pôles stratégiques d'agglomération.

1.3.4 - Une nouvelle organisation spatiale

A l'échelle des quartiers gares et des agglomérations

Ce sont le plus souvent les aménagements des quartiers de gare qui concrétisent, à l'échelle des agglomérations, un engagement et un signal fort en faveur de stratégies de développement à même d'exploiter les potentialités d'une LGV.

Les opérations d'aménagement réalisées autour des gares à l'occasion de l'arrivée d'une LGV sont plutôt des actions mises en place par les acteurs locaux pour déployer leur stratégie d'accompagnement et de développement.

La grande vitesse ferroviaire interroge la hiérarchie des centralités et les équilibres socio-spatiaux à l'échelle d'une aire urbaine, à partir de la valorisation du quartier de gare.

Le quartier d'une gare est un point de concentration d'effets et de diffusion de nombreux effets. D'une part, les impacts sur la mobilité se matérialisent dans les gares, du fait de l'accroissement du nombre de voyageurs, de la modification des profils de voyageurs, de l'évolution des services offerts en gare (restauration, zones d'attente, etc.). D'autre part, l'aménagement urbain autour des gares influence l'organisation territoriale, voire l'image de la ville.

Dans le cas d'une gare située en zone urbanisée centrale et péri-centrale, le plus souvent dans une ville importante de 200 000 habitants justifiant l'arrêt du TGV, la grande vitesse ferroviaire est une occasion de reconfigurer le quartier de gare et de renforcer l'attractivité du centre-ville. La desserte par une LGV offre l'opportunité d'actions simultanées ambitieuses, visant à restructurer partiellement ou totalement le quartier et la gare, actions favorables au développement des fonctions métropolitaines : centres d'affaires, lieux de vie attractifs, loisirs et pôle culturel, etc...

Dans le cas d'une gare en ligne ex-urbanisée, la plupart du temps située à proximité de villes petites et villes moyennes interstitielles (unités urbaines de moins de 200 000 habitants), la grande vitesse ferroviaire génère bien souvent des dysfonctionnements territoriaux, dus à la situation exurbanisée et à l'absence de connexion fer/fer. Mais, si elle est conçue en complémentarité avec une gare du centre-ville, la gare nouvelle peut aussi être un outil de diffusion de la grande vitesse ferroviaire à une grande partie de l'espace régional.

A l'échelle régionale ou interrégionale

La grande vitesse ferroviaire modifie les proximités et les reconfigure : elle rapproche certains territoires et en éloigne relativement d'autres. Une LGV peut reconfigurer les relations territoriales régionales et interrégionales, à savoir :

- elle peut créer des relations entre des territoires qui n'en avaient pas,
- elle peut renforcer la vocation de carrefour d'une grande agglomération, qui en tant que point d'accès privilégié au réseau LGV bénéficie de la convergence des flux en provenance de son bassin d'influence,
- a contrario, une LGV peut aussi éloigner une grande ville de son bassin d'influence, en la rapprochant d'un centre encore plus grand ou plus attractif.

Ces modifications peuvent être à la fois positives mais aussi négatives, surtout

lorsqu'elles contribuent à déconnecter une ville moyenne de son territoire d'influence.

A l'échelle nationale voire européenne

La grande vitesse ferroviaire favorise l'inscription des territoires qu'elle dessert dans un réseau européen et accompagne ainsi la métropolisation. La grande vitesse ferroviaire marque le passage d'un réseau national à un réseau européen en voie de structuration, grâce à l'interconnexion entre les réseaux, contrairement au réseau ferroviaire classique qui reste national. **Elle accentue la hiérarchie urbaine** et en cela accompagne la métropolisation, c'est-à-dire la concentration des hommes et des activités dans quelques archipels, grands centres urbains ou régions urbaines et l'émergence de l'Europe des villes et des territoires. La GVF devient pour ces métropoles un élément de compétitivité indispensable, car elle accroît leur connectivité : elle fournit ainsi une réponse appropriée à leurs besoins d'attraction, de constitution de réseaux et d'interconnexion.

1.3.5 - Une amélioration de la compétitivité économique

Des effets avant tout sur le tertiaire supérieur

La grande vitesse ferroviaire n'a d'effet que sur l'économie qui l'utilise.

Il s'agit de l'économie génératrice de déplacements supra-locaux, à savoir :

- les secteurs du tertiaire supérieur (l'enseignement supérieur et la recherche, la haute technologie, la finance, la haute administration, les études-conseil-assistance ...),
- toutes les activités génératrices de ventes de produits et de services, de besoin de coordination, de réunions, au rayonnement territorial vaste (interrégional, national ou international) et qui exigent donc des déplacements professionnels (par exemple les sièges sociaux et centre de recherches de grandes entreprises industrielles ...).

Depuis les années 90, le développement d'un certain nombre d'agglomérations françaises s'est notamment appuyé sur le développement des universités et des laboratoires de recherche sur leur territoire. **La mise en service d'une LGV peut faciliter la mise en réseau d'universités, et la décentralisation de certaines institutions d'Ile-de-France.**

Les déplacements qui peuvent générer des effets sur le développement et l'aménagement sont le fait de catégories socioprofessionnelles bien identifiées : essentiellement les cadres supérieurs, les professions intellectuelles, les étudiants, et dans certains territoires les navetteurs pour lesquels la grande vitesse ferroviaire permet de vivre dans une agglomération et de travailler dans une autre.

L'émergence de pôles tertiaires

La grande vitesse ferroviaire favorise le développement de pôles tertiaires ; cette dynamique s'inscrit dans la durée (une décennie). La grande vitesse permet d'approfondir ou d'enclencher des évolutions économiques dans le long terme, en deux temps :

- **dans un premier temps, le développement d'une offre tertiaire à proximité de la gare permet de répondre aux demandes des entreprises locales.** La grande vitesse est ainsi un facteur de renforcement des activités existantes,

- **dans un temps long, cette offre tertiaire peut également permettre une diversification des tissus économiques, sous-tendue par des investissements exogènes.**

La question de l'impact de l'émergence de de polarités tertiaires sur l'emploi global des aires urbaines étudiées est délicate à traiter. De la même façon que pour les déplacements pendulaires, l'absence d'études économétriques ne permet pas d'identifier statistiquement l'effet « pur » de la grande vitesse sur l'évolution de l'emploi.

La croissance des emplois observée dans les quartiers de gare n'est pas que le fait de relocalisation de proximité mais traduit un réel développement de l'emploi. La grande vitesse, les polarités tertiaires qui y sont associées, constituent un facteur de localisation pour les entreprises.

Il est particulièrement difficile d'isoler l'effet direct d'une LGV sur l'évolution des prix du foncier, d'autant plus que les enquêtes menées, en faible nombre, l'ont été dans un contexte national de hausse générale des prix du foncier.

Pour autant, on note dans tous les cas une hausse du foncier, mais les éléments d'explication sont multiples. Il est clair que le premier déterminant de la hausse est le projet urbain associé à la gare : l'arrivée d'une LGV s'accompagne très fréquemment d'un aménagement des quartiers de gare qui pour beaucoup sont (étaient) des quartiers de faible qualité urbaine, souvent délaissés. La hausse des prix de l'immobilier et foncier est ainsi « naturelle » car liée à une meilleure qualité des produits commercialisée.

Une LGV en soi ne présente pas « d'effets » propres, mais s'intègre dans un projet local, une dynamique dont il peut être une des composantes.

1.3.6 - Des effets sur les activités touristiques

Le TGV semble provoquer une évolution des comportements touristiques et du type de séjours : des séjours plus fréquents et plus courts grâce aux possibilités d'aller-retour sur la journée ou sur le week-end offertes par la grande vitesse.

L'activité économique liée à la présence de résidences secondaires devenues plus facilement accessibles, est également sensible à une desserte en TGV.

De ce fait, les différents secteurs du tourisme doivent pouvoir évoluer en fonction de ces changements de comportements en s'appuyant sur les organismes professionnels et de promotion du tourisme.

Le tourisme d'affaires est le principal bénéficiaire si des infrastructures d'accueil adaptées existent. L'arrivée de la LGV est un support pour :

- développer les activités de congrès et les infrastructures d'accueil pour les manifestations professionnelles, et notamment leur donner davantage d'ampleur,
- restructurer l'offre hôtelière à la demande de la clientèle d'affaires, via un renforcement de l'hôtellerie de chaîne.

Le tourisme urbain est un autre bénéficiaire de la desserte par une LGV. Ce sont les villes qui enregistrent les plus fortes hausses de fréquentation, grâce à leur patrimoine, leur animation et leurs manifestations culturelles (festivals) qui en bénéficient le plus. Les clientèles relativement aisées sont les plus concernées. Une bonne partie du surcroît touristique est

cependant temporaire.

En revanche, le tourisme rural bénéficie moins facilement des LGV, car la dispersion des sites s'accommode peu avec la rupture de charge entre les sites et la gare la plus proche. Certains espaces ruraux font exception (espaces littoraux et montagnards structurés par des stations-touristiques et, dans une moindre mesure, grands bassins de résidences secondaires).

1.3.7 - Des effets d'image

La grande vitesse ferroviaire permet une surexposition médiatique des territoires qu'elle dessert. Dans les mois suivant l'ouverture de la LGV, les territoires desservis par la nouvelle infrastructure bénéficient d'intérêt au niveau national. Elle permet également un gain de notoriété plus durable à l'échelle nationale et européenne, car elle donne une appartenance à un réseau européen.

La grande vitesse ferroviaire modifie donc l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert : elle change l'image que le centre se fait d'un territoire périphérique, elle rapproche la périphérie du centre et donne un sentiment de proximité.

Elle modifie également l'identité des territoires desservis. Le nom de la ligne est porteur d'image; ainsi la LGV Méditerranée n'est méditerranéenne que vue du Nord ; elle est en réalité rhodanienne ou provençale.

Les gares sont porteuses d'image au travers de leur architecture, de leur connexion avec les centres villes et de leur nom. Elles posent la question de la définition territoriale et toponymique des métropoles. **Les mutations engendrées par la réhabilitation du quartier de gare changent l'image du quartier.**

La grande vitesse ferroviaire améliore la représentation que les acteurs et la population ont de leur territoire. L'éloignement des centres de décision s'estompe. Elle induit chez les personnes concernées une certaine forme de sentiment de fierté, grâce à la **modernité** et à la **haute technologie** à laquelle elle est associée. Cet effet est fondamental, car un territoire sans confiance ne se développe pas. Rares sont les projets ayant cette capacité d'entraînement sur les mentalités.

La modernité véhiculée s'estompe toutefois, car la grande vitesse ferroviaire devient la norme. Dans l'avenir, l'absence de grande vitesse ferroviaire handicapera plus les territoires que sa présence ne les avantagera. Les effets d'image de la grande vitesse ferroviaire ne sont pas forcément positifs pour un territoire et notamment pour un territoire interstitiel entre deux métropoles ; ils peuvent être aussi négatifs.

1.3.8 - Plusieurs facteurs de modulation des effets

L'intensité des effets potentiels dépendant de plusieurs facteurs relevant de la configuration ferroviaire, de la configuration territoriale et de la gouvernance des acteurs locaux.

Les caractéristiques techniques de la desserte d'un territoire par la GVF

Chaque projet de Ligne à grande vitesse est spécifique : il possède une configuration ferroviaire propre et dessert des territoires que leur profil socio-économique et leur géographie individualisent.

Toutefois, au-delà des singularités, **les projets de LGV peuvent être regroupés selon le type d'amélioration de l'accessibilité ferroviaire qu'ils permettront pour un territoire.** Parmi les projets de LGV, il convient de distinguer deux types :

- **Les projets permettant une connexion, jusque-là inexistante, au réseau à grande vitesse ferroviaire**, ainsi qu'une amélioration des temps de parcours et de l'offre ferroviaire. Dans ce cas, les effets potentiels s'appliquent pleinement, selon les autres critères de

modulation.

- **Les projets qui améliorent une connexion déjà existante**, parfois avec une arrivée de la LGV au niveau de la gare et du territoire d'études. Dans ce cas, le potentiel d'effets du projet sera fonction :
 - du gain de temps,
 - de l'amélioration du service ferroviaire,
 - de la mise en relation ou non avec d'autres territoires (changement de tracé de la LGV par rapport à la ligne classique ou non),
 - des projets sur le réseau ferroviaire classique,
 - de l'amélioration ou non de l'intégration au réseau européen GVF ; les améliorations apportées par la GVF seront selon les configurations plus ou moins importantes, car une partie des effets liés à la grande vitesse ferroviaire auront déjà eu lieu dans ces territoires.

Emplacement de la gare

La localisation des gares au sein de l'espace est un facteur déterminant et discriminant sur les plans de l'organisation territoriale locale et régionale. Point d'accès à la grande vitesse ferroviaire, la gare et son quartier sont le point de concentration d'effets et de diffusion de nombreux effets.

D'une part, les impacts sur la mobilité se matérialisent dans les gares, du fait de l'accroissement du nombre de voyageurs, de la modification des profils de voyageurs, de l'évolution des services offerts en gare (restauration, zones d'attente, etc.).

D'autre part, l'aménagement urbain autour des gares influence l'organisation territoriale, voire l'image de la ville.

A la situation traditionnelle de gare centrale qui accueille en supplément des TAGV, la grande vitesse ferroviaire française a généré et développe un nouveau concept de gare, celle de la « gare en ligne», très majoritairement «ex-urbanisée», qui permet l'accès à des TAGV assurant des liaisons d'interconnexion (province-province sans passer par une gare centrale parisienne) et, qui, parfois, assure à la place de la gare centrale la desserte déportée de la ville. Ainsi parmi les près de 200 gares françaises desservies par la grande vitesse ferroviaire, 25 environ sont des « gares en ligne», situées le long d'une Ligne à grande vitesse (LGV).

L'offre de service

C'est la modification du service ferroviaire par la LGV qui constitue le levier d'expression de l'effet territorial. Le service ferroviaire ne se résume pas au gain de temps de parcours. Il intègre aussi :

- **la fréquence de desserte** : un territoire qui ne serait desservi que rarement, une fois par jour par exemple, ne pourrait exprimer tous les effets que ses caractéristiques socio-économiques rendraient possibles en cas de fréquence plus soutenue. La fréquence de desserte est aussi largement liée au potentiel de trafic,
- **les horaires** : ce facteur est fondamental dans la mesure où les demandes de déplacements n'étant pas uniformes au cours de la journée, il est important de pouvoir répondre aux pics de demandes par des horaires adaptés (souvent le matin et le soir pour les déplacements professionnels). Certains « seuils » importants entrent en ligne de compte: par exemple la possibilité de faire un aller-retour en une demi-journée ou en une journée pour aller à une réunion dans la principale métropole reliée à l'agglomération, constitue un élément clef du service ferroviaire offert,

- **la diversité des destinations accessibles** : la possibilité de multiplier les destinations accessibles depuis la gare par la LGV constitue une modification de service ferroviaire apte à exprimer un potentiel d'effets significatif. Cela permet au territoire d'étendre son aire de rayonnement, ses espaces de chalandises, ses aires de marchés, sa visibilité ...,
- **les possibilités d'intermodalité** avec le service ferroviaire régional, avec des navettes vers les centre-villes : la capacité de la LGV à desservir le territoire est fondamentale. Quelle que soit la position géographique de la gare par rapport à la ville qu'elle dessert, la capacité offerte en gare de prendre un autre moyen de transport collectif pour rejoindre sa destination finale rapidement, et selon des horaires et des correspondances adaptés, participe largement du succès de la gare et ainsi de l'expression possible des effets territoriaux. Cela concerne l'intermodalité TER pour desservir l'ensemble du bassin infrarégional desservi par la gare, mais aussi l'intermodalité tram ou bus de la ville pour les agglomérations et les villes en bénéficiant,
- **le confort du matériel roulant** : le confort et la nature des services offerts à bord des trains est aussi un facteur d'attractivité de la LGV, et ainsi de la possibilité d'exprimer au mieux les effets.

Le profil socio-économique des territoires desservis

Le profil socio-économique des territoires desservis influe fortement sur le potentiel d'effet local d'une LGV. Le profil socio-économique d'un territoire dépend lui-même fortement de son poids démographique.

Les plus grandes aires urbaines présentent le plus grand potentiel pour faire profit de la grande vitesse ferroviaire.

Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire sont ciblés et localisés :

- **ciblés sur certaines activités économiques** davantage représentées dans les plus grandes agglomérations,
- **localisés au sein des agglomérations en quelques lieux de centralité** qui regroupent ces activités tertiaires supérieures (quartiers d'affaires, sièges du pouvoir politique, lieux d'implantations de grands équipements culturels et d'enseignement supérieur ...).

Les aires urbaines moyennes disposent également d'un potentiel d'effet. La GVF peut leur permettre :

- d'acquérir davantage de notoriété et rénover leur image,
- d'accélérer leur développement de l'économie du savoir et de la connaissance notamment si elles disposent d'excellences technologiques ou scientifiques spécialisées,
- de faciliter le développement du tourisme urbain (d'abord loisirs) si surtout si elles disposent d'un potentiel préexistant,
- de favoriser les coopérations avec les grandes villes proches, et notamment offrir la possibilité pour certaines agglomérations moyennes de se positionner en relais de croissance des métropoles environnantes.

La capacité des petites villes et espaces interstitiels à tirer profit de la grande vitesse ferroviaire dépend de plusieurs facteurs :

- la présence d'éventuelles spécialisations économiques,
- leur éventuelle situation à proximité de grandes agglomérations ou de

métropoles,

- leur potentiel touristique, tourisme urbain (tourisme culturel) ou la proximité d'espaces touristiques ruraux concentrant les flux (stations balnéaires, stations de montagne, bassin de résidences secondaires, parcs de loisirs ...).

L'anticipation des territoires

L'anticipation des territoires est décisive pour valoriser les effets positifs, pour atténuer ou résorber les effets négatifs. Cette anticipation recouvre plusieurs aspects :

- la définition d'une stratégie de développement local,
- le développement d'une gouvernance collective efficace,
- la mise en place d'outils d'observation et d'analyses territoriales, à programmer en amont afin de disposer de situations de référence permettant de mieux mesurer les effets réels, et de mieux orienter les politiques d'accompagnement.

Le réalisme et la qualité du projet de développement associé et l'efficacité de la gouvernance locale sont également importants.

L'anticipation accompagne toute la vie d'un projet, bien au-delà de la réalisation de la LGV. Il s'agit :

- de mobiliser élus et techniciens lors des phases de concertations menées par RFF pour s'assurer la meilleure prise en compte des intérêts du territoire,
- de mobiliser l'ensemble des acteurs locaux (a minima 5 ans environ avant la mise en service), et jusqu'à la mise en service (donc souvent pendant la période des travaux) afin de bâtir le projet de territoire adapté à la LGV et la gouvernance associée,
- et ensuite en continu en mettant en particulier en place des outils d'observation des effets permettant de bien « piloter » l'action publique.

Préparer un territoire à l'arrivée d'une LGV est complexe.

La connaissance des effets qu'elle peut provoquer impose une analyse fine du fonctionnement territorial.

La valorisation des effets positifs impose également une anticipation maîtrisée des projets de développement associés et la mise en oeuvre d'une gouvernance locale efficace.

Plus qu'un outil de développement en soi, la LGV doit être perçue comme un outil au service du projet de développement d'un territoire.

1.4 – Interactions entre enjeux de développement socio-économique et Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

1.4.1 - Rappel des principaux points à retenir sur le portrait et les enjeux du territoire

Le portrait dynamique et prospectif du territoire traité selon une approche générale a permis de mettre en évidence plusieurs grands traits de diagnostic des régions Bretagne et Pays de la Loire.

Le lecteur pourra retenir trois grandes idées-force, détaillées ci-après.

1. Une périphérie attractive

Composantes du Grand Ouest atlantique français, **les régions Bretagne et Pays de Loire ont longtemps été des marges** de par leur situation géographique (un finistère) mais surtout par l'exode rural et des régions rurales qui se vidaient au profit de l'Île-de-France sans que d'autres activités ne viennent a priori prendre le relais.

Mais **cette image de la marge doit aujourd'hui être pondérée** même si elle reste forte dans les représentations, du fait des distances, notamment pour le Finistère.

Tous les indicateurs indiquent une **forte attractivité**. Elle s'explique par une forte et constante mobilisation régionale. Elle a commencé avec la décentralisation industrielle, les plans bretons pour l'accessibilité, et la volonté d'attirer des activités, notamment de hautes technologies (télécom).

A cette mobilisation régionale est venue s'ajouter l'**attrait pour les littoraux**, attrait renforcé par la forte identité régionale dont bénéficie la région. Un véritable retournement s'est opéré : ce qui hier était une faiblesse (breton = pays rural en retard) est devenu un atout (l'identité régionale).

On retiendra que **cet espace constitue, en dépit de sa situation géographique excentrée, une périphérie attractive**.

2. Entre littoralisation et métropolisation : les dynamiques démographiques

Le portrait de territoire a montré que les régions Bretagne et Pays de la Loire sont démographiquement dynamiques. Ce dynamisme est amené à se poursuivre malgré le vieillissement de la population.

On note un effet métropole, se manifestant par le poids des aires urbaines de Nantes et Rennes, qui se renforce. En parallèle, l'étalement urbain se poursuit, de plus en plus loin des cœurs de villes ; ceci conformément à la tendance nationale, mais aussi de façon plus intense.

3. Au fondement du dynamisme régional, des secteurs d'activité en mutation

Les régions Bretagne et Pays de la Loire, loin du cœur de l'Europe, présentent **un fort dynamisme économique**, tiré là encore par les métropoles de Nantes et Rennes, et par une solide armature d'aires urbaines.

N'en demeurent pas moins de fortes disparités territoriales face au développement économique.

Les régions ont enregistré de profondes transformations économiques au cours des trois dernières décennies, livrant aujourd'hui un portrait renouvelé reposant sur :

- L'importance du secteur agroalimentaire, qui demande toutefois une vigilance de sorte à mieux composer entre hyper-productivisme et développement durable
- Des décentralisations industrielles à l'émergence de secteurs spécialisés fortement en prise avec la concurrence internationale
- La tertiarisation de l'économie
- Le poids des plus grands établissements, qui témoigne de la hiérarchie urbaine, met en évidence les influences inégales de Rennes, Nantes et Brest, et souligne l'importance des relations entre Nantes et Rennes

Jusqu'à la crise, Bretagne et Pays de la Loire profitaient d'un marché de l'emploi dynamique, se traduisant par de bonnes performances à l'échelle nationale (création d'emplois et chômage). Nantes et Rennes, attractives, voyaient leur poids économique se renforcer.

Depuis 2008, la crise a terni la spirale de croissance de l'emploi ; tout en impactant de façon moindre l'aire d'étude que la plupart des autres régions françaises.

L'offre universitaire et de recherche est structurée par les grandes villes. Le fonctionnement des pôles de compétitivité, ainsi que les relations universitaires le montrent.

Bretagne et Pays de la Loire sont deux importantes régions touristiques à l'échelle nationale. Cette attractivité se manifeste d'une part sur le littoral (tourisme de villégiature, tourisme estival), d'autre part dans les grandes villes.

Les régions Bretagne et Pays de la Loire présentent plusieurs grands enjeux de développement socio-économique qui ont fait l'objet d'analyses dans le cadre d'étapes précédentes de la mission. Ceux-ci sont rappelés ci-dessous.

<p>Enjeux démographiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eviter le déséquilibre économique, social et environnemental dû à la littoralisation et à la périurbanisation ■ Anticiper l'augmentation de la population en maîtrisant le foncier (littoral, aires urbaines) ■ Gérer les mutations liées au vieillissement (demandes sociales) et accompagner l'installation d'une population de retraités ■ Attirer des jeunes
<p>Enjeux économiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dynamiser le système d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation : <ul style="list-style-type: none"> - Afin de poursuivre le processus de tertiarisation de l'économie - Afin de rattraper les retards dans le positionnement mondial des universités et de la recherche ■ Conforter les filières d'excellence et le rayonnement des pôles de compétitivité ■ Développer le secteur touristique

1.4.2 - Effets d'image

L'opération d'aménagement des LNOBPL contribuerait à **l'atténuation du sentiment breton d'enclavement** et d'éloignement des grands foyers de développement. Elle contribuerait sans doute à la **modernisation de l'image de la Bretagne**.

Elle serait aussi une **opportunité pour renforcer les liens entre les différents pôles** de l'espace métropolitain Nantes-Saint-Nazaire-Rennes, et plus largement entre les territoires au sein de l'espace Bretagne – Pays de la Loire.

Au-delà du rapprochement géographique, le succès d'une coopération étroite repose aussi sur un sentiment de proximité et une image d'accessibilité aisée. **Le projet de LNOBPL pourrait rendre la coopération territoriale plus évidente et aisée** en :

- Donnant un sentiment de grande accessibilité entre les pôles, notamment les pôles de l'espace métropolitain, au point que les horaires ne soient pas une véritable préoccupation,
- Signifiant l'importance stratégique de la coopération par un haut niveau de service, comparable à des liaisons interrégionales et bien supérieur à la route ; l'effet vitrine serait d'autant plus renforcé par la desserte d'un équipement structurant, le futur aéroport du Grand Ouest.

Le projet de Liaisons nouvelles permettrait également de favoriser l'utilisation du train, **un mode de transport en adéquation avec la préservation l'environnement**.

L'affirmation de l'image et le développement de la connectivité internationale devraient constituer des leviers pour l'attractivité de l'espace Bretagne – Pays de la Loire, en particulier de l'ensemble du bi-pôle Nantes-Rennes, pour l'accueil de sièges sociaux et de manifestations

professionnelles à un niveau européen.

Plus globalement, le projet de LNOBPL constituera une **opportunité pour valoriser l'image des territoires de Bretagne Sud**. Il introduira :

- Une plus grande proximité, due aux temps de parcours réduits, au rayonnement du futur aéroport et à la possibilité de pré et de post-acheminement depuis celui-ci,
- Une image dynamique de territoires qui comptent, grâce à un haut niveau de services, à même d'atténuer la situation périphérique.

1.4.3 – Effets sur l'attractivité démographique

Rappel des principaux points à retenir sur le portrait et les enjeux démographiques du territoire

Bretagne et Pays de la Loire comptent parmi les régions les plus peuplées et les plus denses de France métropolitaine ; elles font aussi partie des régions européennes démographiquement dynamiques.

La population est avant tout concentrée sur le littoral ainsi que dans les principales aires urbaines, en particulier Nantes et Rennes.

Les départements de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine, ainsi que les départements littoraux enregistrent des croissances démographiques particulièrement soutenues.

Depuis 1990 et surtout depuis 1999 plusieurs dynamiques démographiques se dessinent au niveau local :

- Le littoral profite d'une forte croissance alimentée par les migrations,
- La croissance démographique des aires urbaines s'accélère (Nantes / Saint-Nazaire et Rennes / Vannes bénéficient des croissances démographique les plus fortes),
- L'augmentation de la population est la plus soutenue dans le périurbain, l'espace rural se redresse.

S'ensuivent des mobilités accrues, à l'image des flux domicile-travail en lien avec les principaux pôles d'emploi. De façon générale ces évolutions ont des impacts sur les transports.

A l'horizon 2030 les deux régions Bretagne et Pays de la Loire vont continuer à gagner de la population à un rythme plus soutenu que la moyenne nationale ; elles vont préserver leur rang dans la hiérarchie démographique des régions françaises. Le processus de vieillissement de la population se poursuivra.

Les deux capitales régionales (Nantes et Rennes) et leurs départements respectifs, ainsi que la Vendée, vont enregistrer un rythme de croissance démographique beaucoup plus important que le reste du territoire.

Dans ce contexte, l'un des enjeux pour les régions Bretagne et Pays de la Loire sera de veiller à la maîtrise et à l'accompagnement de cette évolution démographique, que ce soit vis-à-vis de la population active, des populations âgées, ou en attirant les jeunes. Il est essentiel d'anticiper et accompagner la croissance de la population et ses effets

territoriaux.

Mais le phénomène de « littoralisation » de la population s'accompagne de phénomènes d'habitat dispersé et de périurbanisation peu économes en espace. Ainsi, les fortes pressions qui en résultent se traduisent par des risques de déséquilibre au plan économique, social et environnemental, constituant autant de sources potentielles de conflits d'usage. La gestion de ce risque ne peut être durablement assurée que dans le cadre d'une gestion intégrée des zones côtières (ex : acquisition de foncier et construction de logements dans des zones adéquates, développement des TC et de leur part modale afin de réduire les nuisances du transport individuel et donc l'impact de l'urbanisation excessive).

Le vieillissement général de la population et la forte augmentation des départs à la retraite exigent une augmentation de l'offre de services à la personne et le développement d'une économie résidentielle dans les départements les plus ruraux. En 2030, le principal impact du changement démographique sur le territoire des Pays de la Loire sera le vieillissement de la population, qui sera beaucoup plus fort que dans le reste du pays.

Effets potentiels du projet de LNOBPL

La Bretagne est aujourd'hui une des régions de France les plus attractives pour les retraités et les actifs. L'économie résidentielle est devenue un des moteurs de son développement économique. En améliorant l'accessibilité du territoire (Bretagne en particulier), le projet de LNOBPL devrait renforcer cette dynamique.

Le projet de LNOBPL peut avoir des effets en termes de démographie, d'attractivité résidentielle, à savoir :

- Un équipement structurant tel qu'un réseau ferroviaire performant peut, en dynamisant l'économie, **contribuer à fidéliser les forces vives et à attirer de nouveaux actifs, notamment des cadres**. Depuis l'arrivée du TGV à Saint-Malo en 2005, les entreprises locales affirment ainsi avoir plus de facilité à recruter la main-d'oeuvre jeune et qualifiée formée hors de la région. La pointe bretonne, qui enregistre une croissance démographique modérée, pourrait regagner en attractivité.
- Une liaison ferroviaire de qualité peut **constituer un outil au service d'un nouveau modèle d'aménagement du territoire, où les cœurs d'agglomération bénéficieront d'un regain d'attractivité démographique**, alors que le développement de l'urbanisation en périphérie des villes demandera à être maîtrisé. Ce nouveau modèle, qui doit pouvoir s'appuyer sur un dispositif de planification et de programmation efficace, voire contraignant, permettrait de rompre avec la tendance à l'étalement urbain et à l'urbanisation du littoral qui affecte certaines parties du territoire (breton en particulier) et nuit à la perspective d'un aménagement durable.
- **Entretien le dynamisme démographique du territoire, en restant attractif vis-à-vis de retraités** aisés en quête d'un cadre de vie agréable et d'une meilleure qualité de vie.

Parallèlement, on peut craindre le renforcement du processus de **départ des jeunes diplômés en quête d'un emploi**.

1.4.4 – Effets sur l'attractivité et la compétitivité économique

Rappel des principaux points à retenir sur le portrait et les enjeux économiques du territoire

La Bretagne et les Pays de la Loire, excentrées par rapport au cœur économique de l'Europe, figurent néanmoins respectivement au 7^{ème} et 5^{ème} rang économique des régions françaises. Elles sont les deux régions ayant enregistré la plus forte croissance moyenne annuelle de leur PIB en volume entre 1990 et 2008 (respectivement +2,4% et +2,5%/an).

Le rayonnement économique de Rennes et de Nantes sur le Grand Ouest est incontestable. La métropole rennaise a connu, entre 1998 et 2005, la plus forte croissance du PIB des grandes métropoles françaises, juste devant Toulouse et Nantes.

L'économie bretonne a enregistré, depuis les années 1960 et du fait notamment des politiques publiques volontaristes, un important rattrapage économique. Les industries agro-alimentaires (IAA) constituent le premier secteur industriel et structurent les activités de recherche de la Bretagne. Le secteur des services est fortement structuré par l'économie résidentielle et le tourisme/loisirs.

Le tissu économique des Pays de la Loire présente un profil hérité des cultures industrielles et agricoles ligériennes, des traditions commerciales et maritimes de la plateforme nantaise.

Le **tissu industriel** atteint dans certains secteurs une taille critique au niveau européen (construction navale, agroalimentaire, aéronautique, biotechnologies, plasturgie, équipements électriques et électroniques). La croissance régionale est aussi liée à la **tertiarisation des principaux pôles urbains**, même si la région accuse un **retard en termes de recherche et développement**.

Les régions Bretagne et Pays de la Loire, s'inscrivant dans l'ensemble régional du Grand-Ouest particulièrement dynamique du point de vue économique, présentent **des indicateurs d'emploi plus favorables que la moyenne nationale**.

Elles sont bien pourvues en CFM (Cadres des Fonctions Métropolitaines). Rennes et Nantes présentent, en 2008, un taux de CFM dans l'emploi total de l'ordre de 10%, ce qui les place en 8^{ème} et 6^{ème} positions parmi les aires urbaines métropolitaines françaises. Elles sont aussi **les aires urbaines les plus dynamiques en termes de CFM entre 1999 et 2007**.

Sur les 71 pôles labellisés pôles de compétitivité en 2011 en France, 7 sont situés en Bretagne et Pays de la Loire. **D'importantes relations partenariales dans le Grand Ouest résultent de l'activité des pôles de compétitivité.** Les régions collaborent aussi avec d'autres pôles de compétitivité basés ailleurs en France.

La Bretagne et les Pays de la Loire se situent globalement aux 5^{ème} et 9^{ème} rangs au regard des indicateurs caractérisant la recherche.

Bretagne et Pays de la Loire comptent **9,8% des étudiants de l'enseignement supérieur de France métropolitaine**. Chacune des régions compte trois grands pôles d'enseignement (Rennes, Brest et

Quimper ; Nantes, Angers et Le-Mans).

Les universités ont multiplié leurs connexions leur permettant d'atteindre une visibilité scientifique dans plusieurs domaines. Sur certaines thématiques, des coopérations fortes existent d'ores et déjà. Les relations entre Rennes et Nantes sont particulièrement importantes.

Les régions Bretagne et Pays de la Loire présentent des besoins variés de mobilité liés à la dynamique du territoire et à la diversité des activités économiques. En cela, le Grand Ouest est comparable au reste de la France dans l'évolution de ses activités et des besoins de déplacements liés à ces activités.

La Bretagne se situe parmi les dernières régions françaises en termes de performances économiques (valeur ajoutée par emploi).

Le développement des pôles de compétitivité et des emplois métropolitains supérieurs est indispensable pour la dynamique économique bretonne et notamment pour sa dimension internationale.

Préserver la qualité du système breton d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation est essentiel.

Le contexte dans lequel évolue l'économie de la région Pays de la Loire est assez favorable. Pour autant l'économie des Pays de la Loire est encore marquée par des faiblesses structurelles qui restent à combler : insuffisance de l'investissement des entreprises, faible niveau de dépenses en recherche et développement, faible positionnement sur les marchés extérieurs. Par ailleurs, les proportions de personnes ayant un diplôme supérieur à bac + 2 et de cadres sont inférieures à la moyenne nationale. **Il est donc essentiel de développer l'innovation, la formation et la qualification de la main d'œuvre ligérienne afin de réussir la transformation de l'économie industrielle de la région qui a par ailleurs bien débutée.**

Le maintien des actifs dans l'industrie passe, entre autres, par le développement des filières industrielles d'excellence.

Le rayonnement des universités sur un territoire s'avère de plus en plus déterminant pour attirer les centres de Recherche-Développement (R&D).

Dans ce positionnement mondial des universités et de la recherche la France, et particulièrement les Pays de la Loire, accusent un retard.

Effets potentiels du projet de LNOPBL

En regard des enjeux économiques évoqués ci-dessus, **le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire est en capacité de répondre à des besoins de mobilité divers, à savoir :**

- **Des facilités de déplacements d'affaires**, avec les autres grandes villes françaises mais aussi entre les villes de Bretagne – Pays de Loire du fait de l'intégration régionale,
- **Un renforcement des coopérations économiques** internes au Grand Ouest, et de l'attractivité et la compétitivité économique de ce vaste territoire à l'échelle nationale et internationale.

Le projet de LNOBPL pourrait constituer un levier pour l'économie des territoires concernés, à savoir :

- D'une part pour le renforcement de l'attractivité économique,
- D'autre part pour la diversification économique.

Le projet de LNOBPL devrait avoir des effets sur l'économie régionale, spécifiquement les activités productives, aujourd'hui très fortement représentées à travers les filières de l'agroalimentaire, de la mer, de l'automobile et des technologies de l'information et de la communication. Ces activités, souvent rattachées à des centres de décisions franciliens, sont génératrices de flux.

Le projet est ainsi perçu comme un **facteur de fidélisation des entreprises sur le territoire**.

Il est aussi perçu comme un **facteur d'attractivité pour les investisseurs** ; le désenclavement, l'amélioration de l'accessibilité étant en effet des vecteurs d'amélioration de la visibilité, et de compétitivité.

L'amélioration des liaisons ferroviaires Ouest Bretagne – Pays de la Loire devrait renforcer l'attractivité économique en soutenant le développement de la tertiarisation et en renforçant l'ancrage territorial des activités locales. Cet effet sera particulièrement perceptible pour la haute-technologie, le conseil-assistance, l'enseignement supérieur et la recherche-développement, le tourisme et la culture.

Le projet de LNOBPL constituera un levier pour consolider l'affirmation des fonctions métropolitaines supérieures autour de Vannes, Lorient et Quimper, Saint-Brieuc, Brest.

La région Bretagne pourrait accueillir des entreprises se délocalisant depuis Paris, notamment dans les secteurs de l'informatique, de la banque-assurances ou des services supports de grandes multinationales ayant leur siège à Paris. L'agglomération rennaise est de loin le premier territoire concerné par ces possibles transferts, relayée, dans une moindre mesure, par Vannes ou Saint-Brieuc. Cette perspective passe nécessairement par le développement de l'immobilier de bureaux près des gares. Une attention particulière doit être portée aux programmes de bureaux à l'échelle régionale, de sorte à éviter une offre pléthorique et inadaptée par rapport à la demande.

Les activités tertiaires supérieures des principales agglomérations s'inscrivent dans une économie de la conception, du service et de la circulation qui se nourrit de réseaux. L'appartenance à plusieurs réseaux devient un élément principal de performances de l'entreprise, de l'établissement d'enseignement supérieur ou du laboratoire de recherche. C'est pourquoi il est important pour ces activités de disposer du maximum de connexions possibles et de temps de parcours performants ; la connexion à l'aéroport Paris-CDG et à l'aéroport du Grand Ouest (AGO), aux lieux de concentration de ces activités que sont Paris, Nantes ou Rennes est primordiale.

Grâce à la combinaison de la LGV Bretagne-Pays de la Loire (BPL) et du projet de LNOBPL, en gagnant entre 1h20 et 2h00 sur le temps aller-retour dans la journée, **les échanges économiques entre la Bretagne et Paris seront facilités** (particulièrement pour les principales agglomérations bretonnes - Rennes, Lorient, Saint- Brieuc, Brest, Quimper et Vannes).

Le gain de temps permettra de faciliter les déplacements des chefs d'entreprises et de leurs collaborateurs dans la journée, mais aussi de

favoriser la visite de clients français (notamment parisiens) ou étrangers.

Le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) permettra un élargissement de leur zone de chalandise et une augmentation des flux.

Le raccourcissement du temps de parcours incitera les acteurs parisiens à partir de 2017 à se rendre plus fréquemment en Bretagne.

Les effets devraient concerner essentiellement les secteurs de la recherche et des hautes technologies (filière bretonne des télécommunications), les activités de conseil-assistance, les fonctions décisionnelles des grands groupes locaux puis le tourisme de loisirs et d'affaires.

L'implantation d'entreprises devrait être encouragée dans les secteurs de l'ingénierie informatique, de la banque-assurance et des services supports de sièges implantés à Paris. L'implantation de PME liées aux services, aux grandes entreprises devrait notamment se renforcer. La valorisation de la qualité du cadre de vie breton participera de cette attractivité.

La mise en réseau des entreprises serait également facilitée à l'échelle de l'espace Bretagne – Pays de la Loire.

Certains sites d'enseignement supérieur (Rennes, Brest, Lorient) manifestent une certaine difficulté à recruter des étudiants ou des enseignants extérieurs à la Bretagne.

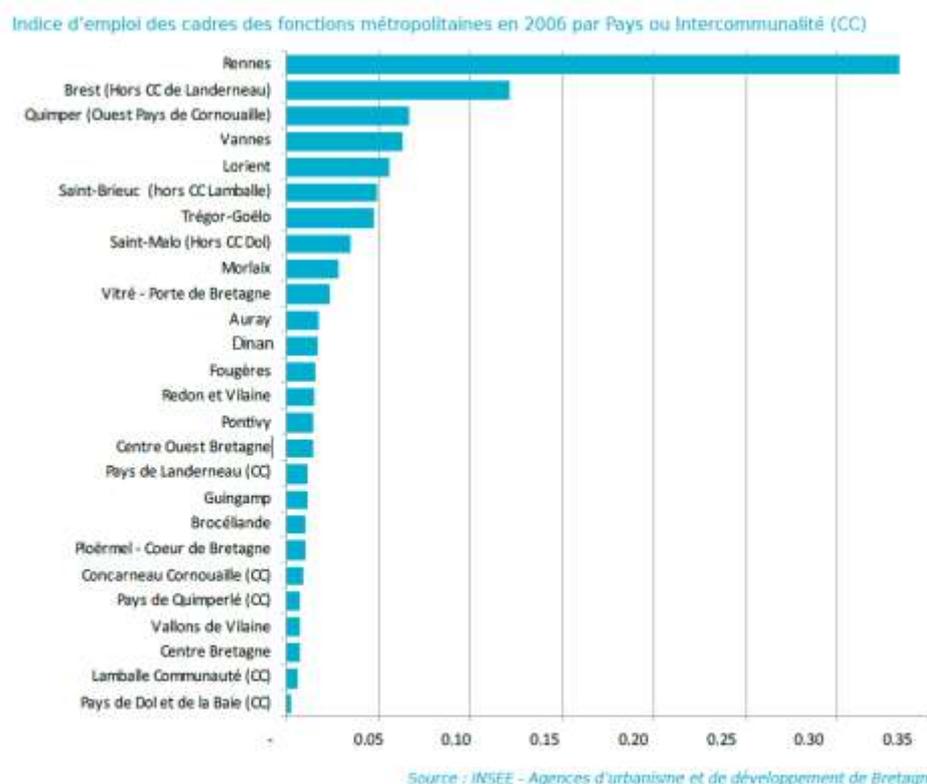
Le projet de LNOBPL, en facilitant les mobilités vers la Bretagne, pourrait permettre à de nouveaux étudiants et enseignants de rejoindre les universités et grandes écoles bretonnes. L'offre d'enseignement supérieur bretonne devrait notamment intéresser davantage le vivier des étudiants parisiens, et ainsi bénéficier d'un avantage concurrentiel en province. A l'international, le rapprochement de la région Bretagne avec Paris et ses aéroports favorisera l'accueil de chercheurs, doctorants ou étudiants étrangers

Le projet de LNOBPL devrait favoriser la consolidation des réseaux d'enseignement supérieur et de recherche, avec un rapprochement et une amélioration des échanges universitaires entre les pôles de Rennes, Brest, Vannes et Nantes. Les échanges entre chercheurs bretons et parisiens pourraient aussi se renforcer. Dans un contexte de concurrence renforcée à l'échelle nationale et internationale, les grands établissements d'enseignement supérieur et de recherche bretons doivent inévitablement se rapprocher pour augmenter leur visibilité et leur capacité de renouvellement de l'offre de formation et de recherche publique.

L'intermodalité air / grande vitesse ferroviaire étendra la zone de chalandise de l'aéroport du Grand Ouest, et permettra à la plateforme de rayonner sur l'espace Bretagne – Pays de la Loire.

Rennes sera à environ 1/2h de l'aéroport, contre 55 min par la route. Les autres agglomérations bretonnes devraient également tirer parti de cette accessibilité considérablement accrue à l'international, notamment pour le tourisme, ou pour le positionnement dans des réseaux internationaux, comme par exemple en termes d'accueil d'étudiants étrangers.

Indice d'emploi des cadres des fonctions métropolitaines par Pays ou intercommunalités de Bretagne (2009)



NB : L'indice est égal au poids de chaque territoire dans le total des emplois bretons de cadres des fonctions métropolitaines.

Le nombre de cadres des fonctions métropolitaines (CFM) reflète, à la fois, une dimension d'attractivité et de rayonnement. D'une part, ces cadres sont par nature très mobiles et vont utiliser différents moyens de transport pour leurs déplacements professionnels. D'autre part, ils génèrent des déplacements, étant souvent amenés à accueillir leurs partenaires, clients ou fournisseurs sur leur lieu de travail.

1.4.5 – Effets sur le tourisme

Rappel des principaux points à retenir sur le portrait et les enjeux touristiques du territoire

Bretagne et Pays de la Loire occupent respectivement les 4^{ème} et 5^{ème} rangs des régions françaises pour le parc d'hébergement (hôtellerie + hôtellerie de plein air). Le tourisme de villégiature y est important.

On note une forte concentration de l'offre d'hébergement sur le littoral : 75% des emplacements de plein air de la région des Pays de la Loire, respectivement 87% et 72% des emplacements de plein air et des chambres d'hôtels de Bretagne.

Pays de la Loire (16,2 millions de nuitées en hôtellerie et hôtellerie de plein air) et **Bretagne** (15,5 millions de nuitées) **occupent respectivement les 6^{ème} et 7^{ème} rangs des régions françaises pour la fréquentation des hébergements.**

Les territoires littoraux sont fortement fréquentés. En Bretagne 80% des nuitées en hôtellerie et hôtellerie de plein air sont effectuées sur le littoral (données 2010) ; 60% en Pays de la Loire.

La fréquentation est surtout forte en période estivale.

Le tourisme d'affaires est particulièrement important dans les principales agglomérations.

On recense un large éventail de lieux de visites et événements touristiques en Bretagne (sites mégalithiques, Océanopolis à Brest, aquarium de Saint-Malo ; Festival Interceltique de Lorient, Vieilles-Charrués de Carhaix, Trophée Jules Vernes, ...) et Pays de la Loire (Puy-du-Fou, chantiers navals, stations balnéaires ; 24h du Mans, Jumping de La Baule ...).

Pour la région Bretagne, **les deux principaux freins pour l'accessibilité et donc l'attractivité touristique** sont la **mauvaise accessibilité aérienne** (elle limite le développement du tourisme interrégional et international) et la **mauvaise intermodalité des transports** dans l'alternative à la voiture.

Le développement des transports est la condition *sine qua none* pour le développement du tourisme des bassins locaux (c'est une source de fidélisation de clientèles pour un tourisme à l'année).

Le tourisme international reste aussi une cible importante avec des villes comme Rennes, Brest, Saint-Malo, Vannes ou Lorient. Ces villes disposent d'un tissu dense d'entreprises de pointe qui est source de tourisme d'affaire (congrès, séminaires). **Il est donc important d'assurer l'accessibilité territoriale interne de la région.**

Le tourisme est un des atouts majeurs de l'économie ligérienne ; **la région des Pays de la Loire dispose d'une image touristique majeure au plan européen** grâce à son patrimoine culturel et événementiel.

Mais malgré l'image forte à l'international la clientèle touristique des Pays de la Loire est avant tout française et de proximité. Elle est originaire principalement de la région parisienne et du quart nord-ouest du Pays.

Le développement de l'attractivité touristique et plus généralement économique et démographique passe par l'amélioration des échanges entre les agglomérations de l'axe formé par l'ancre Loire/façade atlantique (Angers, Nantes et Saint-Nazaire).

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire est en capacité de répondre à des besoins de facilités d'accès pour les touristes, notamment aux principales agglomérations et aux territoires littoraux.

Effets potentiels du projet de LNOBPL

Le projet de LNOBPL devrait avoir des effets en matière de tourisme, notamment en termes de diversification des fonctions touristiques, en termes de diversification de la clientèle. Parallèlement, il s'agira d'encadrer, de maîtriser cette évolution du tourisme, en particulier dans un **souci de préservation des milieux et des paysages.**

Les agglomérations bretonnes devraient bénéficier d'une attractivité renforcée pour l'accueil de touristes. Le projet de LNOBPL, dans le prolongement de la LGV BPL, pourrait avoir les effets suivants :

- **Elargissement du bassin de chalandise touristique, grâce à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire, via la contraction des temps de parcours** avec les métropoles régionales de Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg en plus de Paris. Parallèlement, la clientèle se diversifiera géographiquement.

Le secteur autour du golfe du Morbihan, les littoraux Sud-finistérien et Costarmoricaïn devraient profiter de retombées touristiques du projet de LNOBPL.

Grâce aux gains de temps apportés par les liaisons ferroviaires, une partie de la Bretagne touristique développera des avantages comparatifs vis-à-vis de territoires actuellement plus proches de Paris comme Deauville ou La Rochelle.

- **Augmentation et évolution de la fréquentation touristique**, notamment grâce à la croissance du nombre de courts séjours.

Le projet devrait encourager très nettement le développement des courts séjours, voire l'émergence d'une clientèle excursionniste. D'ailleurs, certaines agences de tourisme de Bretagne y font référence dans l'optique de diversifier leur clientèle avec des offres en court-séjour pour du tourisme urbain (notamment à Vannes), voire en centre-Bretagne.

On devrait assister à un allongement de la saison touristique en début et fin de saison, un développement des courts séjours, un développement du grand excursionnisme avec des allers-retours dans la journée.

- **Répartition géographique de la fréquentation.** Le projet de LNOBPL doit éviter d'accentuer les disparités de fréquentation entre l'Est et l'Ouest, ou entre le littoral et le centre.
- **Regain de fréquentation des sites touristiques les plus attractifs ;** opportunité de retombées pour les autres sites avec un accompagnement adapté (anticipation de l'augmentation des capacités d'accueil en lien avec de nouveaux produits touristiques).
- **Renforcement du tourisme urbain.** Par les gains de temps qu'il permet et sa desserte surtout en cœurs d'agglomérations, le mode ferroviaire favorise les villes. L'offre culturelle urbaine peut être mise en valeur à travers une offre de courts-séjours. Peut s'ensuivre le développement de nouvelles formes d'hébergement comme par exemple des studios tout équipés pour de très courts séjours.

Au-delà des démarches d'anticipation de l'amélioration de la desserte, il s'agira en premier lieu de miser sur « l'effet nouveauté », comme ce qui a pu être observé en Alsace après la mise en service de la LGV Est-européenne. Les trains et les pôles gares doivent être pleinement intégrés à la stratégie de promotion touristique régionale.

Les agglomérations de Vannes et Saint-Brieuc pourraient s'affirmer comme portes d'entrées touristiques, et ce, d'autant plus qu'elles disposeront d'une haute connectivité ferroviaire, véritable avantage compétitif face à des destinations comme Deauville ou la Rochelle. Le renforcement de cette tendance pourrait néanmoins induire une pression supplémentaire sur le marché foncier, les milieux naturels à préserver et sur les capacités des infrastructures de transport, en particulier dans le bassin du Morbihan.

L'intermodalité air / fer via l'aéroport du Grand Ouest pourrait permettre le développement d'une offre touristique à destination d'une clientèle plus lointaine au niveau national ou international.

Les aménagements d'infrastructures ferroviaires ajoutés à la desserte rapide de Nantes et de Rennes depuis l'AGO pourraient optimiser le rayonnement du futur aéroport et apporteront à la Bretagne davantage de notoriété et de connectivité en France et en Europe.

Grâce au rayonnement du futur aéroport, la clientèle pourrait se voir davantage internationale, et ce notamment au travers de la mise en place de liaisons directes avec les grandes métropoles de la Dorsale européenne, low-cost en particulier. En fonction de l'offre aérienne, cette internationalisation pourrait être également un levier pour une montée en gamme d'une partie de l'offre touristique.

Le projet de LNOBPL constituerait une opportunité pour diversifier le tourisme et maîtriser son empreinte territoriale.

La possibilité d'effectuer aisément le trajet de pré et post-acheminement depuis l'aéroport pourrait constituer un élément dissuasif à l'utilisation de la voiture particulière pour effectuer le trajet voire même pour le séjour et permettrait de contenir les problèmes de congestion routière.

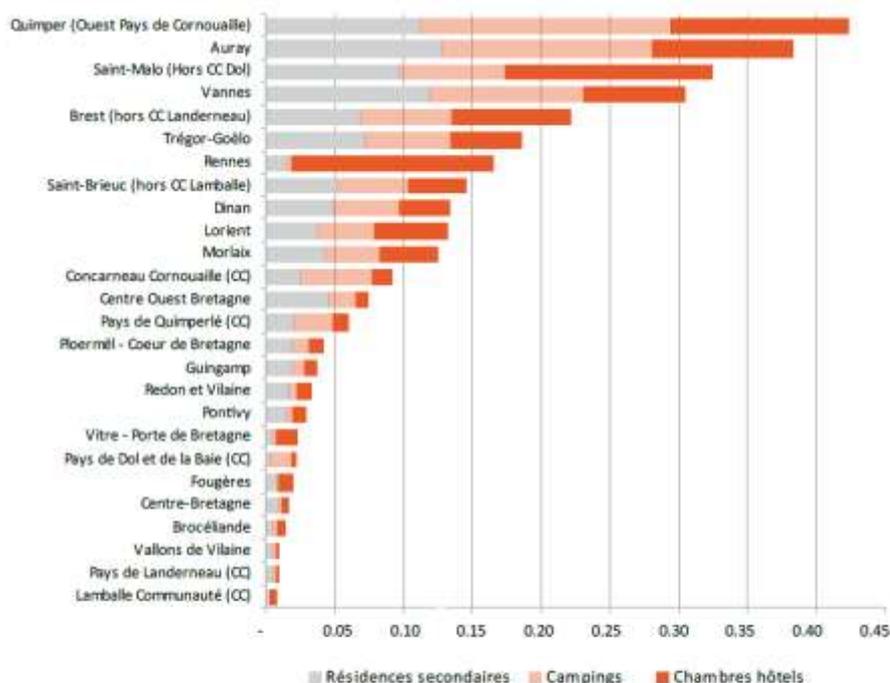
Le tourisme d'affaires devrait se renforcer avec le rapprochement de Rennes et de Paris. Le projet de LNOBPL pourrait permettre le développement du tourisme d'affaire au travers de courts séjours d'affaire individuel ou en groupes. Si, jusqu'à présent, Saint-Malo se positionnait en relais de Rennes sur ce créneau, l'offre devrait s'étoffer à l'échelle de l'ensemble de la Bretagne (Rennes et Quimper) ou se conforter (Saint-Brieuc – Dinan). L'offre de congrès et nombre de congressistes devrait augmenter.

Les acteurs du tourisme et les prestataires doivent néanmoins se coordonner de sorte à adapter l'offre à la fréquentation potentielle (communication, répartition géographique cohérente avec celles des hébergements).

Enfin, **une meilleure accessibilité pourrait également avoir un impact sur les marchés immobilier et foncier** et favoriser l'accroissement du nombre de résidences secondaires.

Indice de sensibilité touristique par Pays ou intercommunalités de Bretagne (2010)

Indice de sensibilité touristique en 2010 par Pays ou Intercommunalité (CC)



Source : INSEE - Traitement : Agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

NB : Cet indice composite est le cumul du poids de chaque territoire dans le total breton du nombre de résidences secondaires, d'emplacements dans les campings classés et de chambres dans les hôtels classés.

Le poids touristique de chaque pays breton est apprécié en fonction de sa part dans le total des hébergements de la région. Cet indicateur reflète la sensibilité du territoire au tourisme en considérant les flux touristiques vers la Bretagne. La Bretagne Sud et Saint-Malo bénéficient de bons indices de sensibilité touristique.

Le TGV n'est pas le mode de transport dominant des touristes bretons qui arrivent essentiellement en voiture. Mais le TGV est stratégique pour les courts séjours.

2 – Interactions LNOBPL / Aménagement du territoire

2.1 – Rappel des principaux points à retenir sur le portrait et les enjeux d'aménagement du territoire

2.1.1 - Rappel des principaux points à retenir sur l'aménagement du territoire de l'espace Bretagne – Pays de la Loire

Les régions Bretagne et Pays de la Loire, s'inscrivant au sein de l'Arc Atlantique européen, sont excentrées du centre économique de l'Europe. Cette périphéricité pose la question réelle ou supposée des risques de « marginalisation » du territoire vis-à-vis d'une Europe qui s'élargit.

L'accessibilité de la Bretagne est aujourd'hui encore insuffisante. La question de la compétitivité de la Bretagne est indissociable de celle de sa connexion avec le reste de l'Europe par l'amélioration des liaisons ferroviaires.

La région Pays de la Loire est desservie par des infrastructures de transport diversifiées, qui contribuent à son attractivité.

L'image et la perception des régions Bretagne et Pays de la Loire a beaucoup changée en deux décennies, dans un sens favorable.

La **Péninsule bretonne** est constituée pour une bonne part du **Massif Armoricaïn** et compte **2 700 km de littoral**. On distingue l'**Armor** (pays maritime) et l'**Argoat** (terres de l'intérieur), mais aussi l'**est** (à partir de la polarisation rennaise) et l'**ouest** (logique de finistère), ou **encore le nord et le sud Bretagne**.

L'espace breton est structuré autour d'un pôle régional (Rennes) sous influence francilienne, et d'un pôle secondaire (Brest). Le réseau urbain est ensuite composé d'un ensemble d'agglomérations de rang inférieur en chapelet le long du littoral (Saint-Malo, Saint-Brieuc et Lannion sur les côtes du nord ; Quimper, Lorient et Vannes sur les côtes du sud). **Le cœur du territoire breton apparaît en revanche moins structuré et moins urbanisé.**

En Bretagne la population est moins concentrée dans les grands pôles urbains que les autres régions françaises ; elle est également plus étalée dans les couronnes et dans les espaces multipolarisés. Hormis Rennes qui occupe le premier rang, les autres grandes aires urbaines sont littorales (Saint-Brieuc, Brest, Quimper, Lorient, Vannes,...).

La région Pays de la Loire a de nombreux points communs avec la Bretagne, mais elle est plus vaste, plus peuplée, plus hétérogène. Tirillée entre des influences diverses, elle manque d'unité géographique. Elle est articulée autour de la basse Loire et du littoral atlantique. Les Pays de la Loire présentent **une organisation également structurée autour d'un pôle régional (Nantes) et d'un réseau d'agglomération importantes** suivant les cours d'eau majeurs (Loire et Sarthe) mais également le réseau autoroutier (A87 et A11) : Saint-Nazaire, Angers et Le Mans notamment. La partie est du territoire est également sous influence parisienne.

Le territoire est structuré par les systèmes urbains, correspondant à des regroupements d'aires urbaines entre elles des relations. L'espace Bretagne / Pays de Loire est composé de trois systèmes interurbains (Nantes, Rennes et Brest), chacun composés de systèmes urbains locaux voire d'aires urbaines isolées, ainsi que d'aires urbaines.

Les analyses conduites par la DATAR ont mis en évidence la force des liens transversaux entre les pôles urbains régionaux. Au sein de l'aire d'étude, les liens les plus importants sont structurés autour du système Nantes-Brest-Rennes et dans une moindre mesure, le sud Bretagne.

En Bretagne, les systèmes de Rennes et de Brest enregistrent d'importantes relations à Paris tout comme les systèmes de Nantes, d'Angers et Le Mans en Pays de la Loire.

2.1.2 - Rappel des principaux points à retenir sur les enjeux d'aménagement de l'espace Bretagne – Pays de la Loire

Le centre de gravité de l'Europe se déplace vers l'est, et l'ouest apparaît éloigné du cœur économique de l'Europe. Cette situation périphérique constitue un risque d'enclavement relatif si l'accessibilité n'est pas maintenue aux meilleurs standards nationaux et internationaux.

La Bretagne, en **situation péninsulaire**, est un territoire de production et de destination terminale de transport ; pas de transit. La **périphéricité** de la région est en partie responsable de son **faible rayonnement à l'international**, constat d'autant plus marqué pour les départements occidentaux du Finistère et des Côtes-d'Armor.

La Bretagne reste à l'écart des grands flux économiques internationaux et pâtit d'un faible rayonnement à l'international. Sur le long terme cette situation risque de compromettre ses potentialités de développement. **Il est donc indispensable d'assurer l'accessibilité territoriale interne et externe de la région afin de la rattacher aux grands flux d'échanges nationaux et européens.** Le réseau routier étant déjà bien développé, **l'accessibilité ferroviaire devient une priorité.** Celle-ci permettra d'intensifier les échanges, favorisera le rayonnement de la région, sa notoriété et sa compétitivité économique (accès aux marchés plus vastes).

La région des Pays de La Loire dépend pour son développement économique de la qualité de ses liaisons avec les centres de décision et de consommation européens dont Paris. L'ouverture de la région vers le territoire français et vers l'Europe est une question fondamentale. C'est sur la capacité à développer des relations avec les autres, en particulier avec les régions voisines, que repose une partie de l'avenir de la région. Le concept d'euro-région est donc un objectif à atteindre dans une logique de réseau entre partenaires où la collectivité régionale jouera un rôle important.

Avec la LGV Bretagne – Pays de la Loire, Rennes sera reliée à Paris en moins d'1h30. Cette perspective améliorera l'accessibilité ferroviaire globale de la Bretagne.

Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire s'inscrit dans le mouvement qui consiste à maintenir l'effort de plusieurs décennies en faveur des gains d'accessibilité.

La desserte ferroviaire d'un territoire interagit avec le territoire qu'elle dessert. Elle peut avoir des effets sur l'armature urbaine, sur la hiérarchie des pôles. Elle peut être vecteur de la recomposition d'un territoire, renforçant les polarités, accentuant les écarts entre territoires desservis, ou encore entre territoires desservis / non desservis. Elle peut être le vecteur d'une meilleure irrigation du territoire.

La nature et l'intensité des interactions dépendent en partie des stratégies d'accompagnement de la part des acteurs du territoire, et de la qualité de la connexion de la desserte ferroviaire avec le reste du réseau, et avec les autres modes de transports.

La capacité du Grand Ouest français à se connecter (physiquement par des réseaux de transports modernes et efficaces, et de façon dématérialisée en s'intégrant aux réseaux d'échanges de connaissances et de savoir ainsi qu'aux réseaux économiques) constitue une condition *sine qua non* au maintien voire au développement de la capacité à produire de la richesse et à l'attractivité économique du territoire.

Aujourd'hui, l'éloignement relatif vis-à-vis du cœur économique de l'Europe peut constituer un handicap, d'autant plus que ni Nantes, ni Rennes prises séparément ne rayonnent en dehors de France, et ne constituent pas de ce fait des agglomérations comptant dans le réseau des grandes métropoles européennes.

On comprend ainsi mieux l'enjeu fondamental de la constitution d'un espace métropolitain plus intégré à l'échelle des régions Bretagne et Pays de la Loire qui bénéficierait :

- D'une meilleure visibilité à l'échelle européenne en atteignant une masse critique qu'elles ne peuvent avoir individuellement
- De relations plus structurées avec le grand bassin parisien et les autres métropoles françaises
- D'une meilleure intégration, associant à la dynamique des métropoles de Nantes et Rennes (jouant le rôle de locomotives) un réseau de villes moyennes et petites sous leur influence.

Dans ce contexte, il s'agit de s'interroger sur la capacité du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire à répondre (ou non) aux fortes disparités géographiques intra-régionales, et notamment à trois enjeux :

- L'enjeu du rapprochement entre Nantes et Rennes, les deux locomotives régionales, notamment de sorte à rendre l'espace métropolitain Loire - Bretagne lisible à l'échelle européenne,
- L'enjeu de l'arrimage de la pointe Bretonne, afin de ne pas créer le risque d'une périphérie dans un ensemble régional dynamique,
- L'enjeu du devenir du centre Bretagne, à l'écart des grands axes de développement.

Les régions Bretagne et Pays de la Loire présentent plusieurs grands enjeux d'aménagement du territoire qui ont fait l'objet d'analyses dans le cadre d'étapes précédentes de la mission. Ceux-ci sont rappelés ci-dessous.

<p>Enjeux en termes d'organisation du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Construire un espace métropolitain Loire-Bretagne à l'échelle européenne ■ Conforter le rayonnement international ■ Renforcer les synergies interrégionales Bretagne - Pays de la Loire ■ S'appuyer sur le rôle d'entraînement et de rayonnement des deux capitales régionales, relayées par Angers, Le Mans, Brest ■ Conforter l'armature métropolitaine et urbaine ■ Eviter le déclin des territoires les plus isolés, et notamment prêter une attention à la cohésion territoriale et sociale (espaces ruraux et urbains en difficultés)
<p>Enjeux en termes de situation géographique et accessibilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer l'ouverture vers le territoire national et européen : <ul style="list-style-type: none"> - Eviter la marginalisation de la région vis-à-vis des grands flux d'échanges nationaux et internationaux - Développer des relations notamment avec les régions voisines ■ Mettre en place des infrastructures permettant de rayonner au-delà du territoire régional et national : <ul style="list-style-type: none"> - Développer les transports maritimes et les ports - Développer les relations ferroviaires nationales et interrégionales - Accompagner le projet d'aéroport du Grand Ouest et assurer sa connexion aux grands axes ■ Assurer, en interne, l'accessibilité et la performance des réseaux de transports : <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la desserte ferroviaire régionale et les TC urbains - Mieux raccorder les espaces finistériens afin d'éviter leur isolement

2.2 – Rapprochement de Nantes et Rennes et attractivité métropolitaine

2.2.1 – Une accélération de la coopération métropolitaine et du développement endogène

Nantes et Rennes comptent parmi les agglomérations les plus dynamiques de France, et jouent un rôle moteur au sein du Grand Ouest.

Toutefois, individuellement, ni Nantes-Saint-Nazaire ni Rennes ne disposent encore d'une visibilité européenne de haut niveau.

Elles affichent un rayonnement d'ampleur régionale ou interrégionale, à la hauteur de leur rang dans la hiérarchie urbaine française ; en même temps, elles présentent des fragilités plus structurelles, propres à leurs profils socio-économiques, à savoir :

- Pour Nantes : peu de concentration et de spécialisation, activité industrialo-portuaire excepté, mais avec un rôle leader uniquement en matière de construction navale
- Pour Rennes : des points forts rennais faiblement internationalisés, TIC exceptées ; un ancrage des excellences rennaises avant tout régional.

Dans ce contexte, le besoin d'une étroite coopération métropolitaine se fait ressentir.

Les deux agglomérations ont déjà largement retiré les bénéfices de leur statut de capitale régionale et de métropole d'équilibre (pour Nantes). La régionalisation a également permis à Rennes et à Nantes d'accroître largement leur commandement sur leur « hinterland ».

A l'heure de la mondialisation et de l'intégration économique européenne, ce modèle de développement mérite d'être relayé par une coopération renforcée afin d'augmenter leur niveau de services et leur visibilité européenne.

L'absence de circulations aisées entre Nantes et Rennes constitue selon nombre d'acteurs du territoire un frein au travail collaboratif entre les acteurs bretons et ligériens, par exemple dans les domaines de la recherche et de l'enseignement supérieur.

L'ensemble des acteurs rennais, nantais et sud-bretons dénoncent une offre ferroviaire actuelle entre Nantes et Rennes insatisfaisante et non concurrentielle par rapport à la route.

Ils voient avant tout dans le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire une mise à niveau de la liaison Nantes-Rennes, au regard des logiques de coopération développées par ces deux métropoles distantes d'une centaine de kilomètres.

Créer une véritable liaison ferroviaire rapide structurante entre les métropoles de Nantes et Rennes favorisera, outre les relations entre ces deux territoires, le développement des échanges entre les deux régions Bretagne et Pays de la Loire.

Sa réalisation doit permettre de relier les deux centres en 45 minutes via le futur aéroport international.

Une amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes constituerait une opportunité d'accélération de la coopération métropolitaine et du développement endogène, à savoir :

- Une mutualisation et une mise en réseau des grands équipements et services métropolitains pour offrir un plus haut niveau de services (par exemple en matière de programmation culturelle....) ; cela apporterait un souffle nouveau au développement endogène nantais et rennais.
- Une coordination des moyens et une mise en réseau des acteurs :
 - Développement d'équipements structurants de plus grande dimension mais implantés dans une seule agglomération (tantôt l'une, tantôt l'autre selon les équipements) et qui soient communs et utilisés par l'ensemble des pôles de l'ensemble métropolitain.
 - Spécialisation des différentes entités et accession à un plus haut niveau de formation et de recherche (par exemple en matière d'enseignement supérieur et de recherche) et à une meilleure visibilité européenne.
- Une flexibilité indispensable à un bon fonctionnement de structures communes entre Nantes et Rennes et aux implantations multipolaires, en :
 - Offrant la possibilité de faire des allers-retours entre les différents pôles au cours d'une même demi-journée.
 - Proposant une fréquence suffisante pour que l'on puisse changer d'heure de trajet sans remettre en cause l'emploi du temps global de sa journée.
- Un fonctionnement du territoire plus intégré, avec un élargissement des bassins d'emploi, et la possibilité pour des couples bi-actifs de trouver du travail soit à Nantes, soit à Rennes. Le projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire est en capacité de répondre à des besoins de déplacements domicile-travail entre Nantes et Rennes, notamment grâce à la forte réduction des temps de parcours.

Le succès d'une coopération étroite repose sur un sentiment de proximité et une image d'accessibilité aisée. **Une amélioration ferroviaire de la liaison Nantes-Rennes serait une opportunité pour rapprocher « mentalement » les différents pôles de l'espace métropolitain Nantes - Saint-Nazaire – Rennes**, notamment :

- En donnant un sentiment de grande accessibilité entre les pôles de l'espace métropolitain, au point que les horaires ne soient pas une véritable préoccupation.
- En signifiant l'importance stratégique de la coopération par un haut niveau de service, comparable à des liaisons interrégionales et bien supérieur à la route ; l'effet vitrine serait d'autant plus renforcé par la desserte d'un équipement structurant, le futur aéroport du Grand Ouest.
- En améliorant les liaisons de centre à centre, car c'est dans les centres que se localisent les activités métropolitaines supérieures, les centres de recherche et de loisirs. Ajoutons qu'une politique d'aménagement durable du territoire doit faire en sorte que les espaces urbains ne s'étalent pas trop.

2.2.2 – Une opportunité pour affirmer le rayonnement et la compétitivité de l'aéroport du Grand Ouest

Le futur aéroport du Grand Ouest est destiné à accueillir le trafic commercial de passagers, en substitution de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique. Situé à 22 km au Nord-Ouest de Nantes, classé en catégorie A international, il pourra accueillir entre 4 et 5 millions de passagers annuels en 2025, avec une capacité maximale d'accueil de 9 millions de passagers annuels.

Le projet de LNOBPL, et notamment une amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes, permettrait la connexion du futur aéroport international au réseau ferroviaire. Cette perspective pourrait accroître l'aire de chalandise de l'aéroport du Grand Ouest en y intégrant une large partie des régions Bretagne et Pays-de-la-Loire, et en faisant du ferroviaire à haut niveau de service un « pré et post-achemineur » de l'aérien, favorisant ainsi l'intermodalité aéro-ferroviaire.

De la sorte **l'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes assurerait au futur aéroport un rayonnement réellement interrégional**, en proposant une offre compétitive, nécessitant moins systématiquement une correspondance dans l'une des plateformes aéroportuaires parisiennes, notamment à Paris-CDG (Roissy), aux clientèles de la Bretagne Sud, de l'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Atlantique, du Maine-et-Loire et de Vendée, grâce à :

- Une connectivité interrégionale et internationale que ne possèdent guère les aéroports de la Bretagne Sud (Quimper, Lorient, Vannes) et celui de Brest, sans recourir à celle proposée par les plateformes parisiennes,
- Une accessibilité plus rapide que sur Paris-CDG pour les clientèles du Maine-et-Loire.

L'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes serait un support favorable pour accroître la connectivité du futur aéroport, et au-delà pour renforcer l'attractivité métropolitaine du territoire.

L'intermodalité air/fer à haut niveau de service accroîtrait et concentrerait les flux vers le futur aéroport du Grand Ouest, et constituerait un facteur de développement des liaisons avec d'autres plateformes aéroportuaires.

L'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes pourrait également faciliter un fonctionnement en réseau du futur aéroport avec les plateformes franciliennes de Paris-CDG (Roissy) et Paris-Orly. L'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes permettrait de constituer un pôle d'échanges multimodal à haut niveau de service.

Actuellement très peu de plateformes aéroportuaires disposent d'une desserte aéro-ferroviaire à grande vitesse ; on en dénombre 5 en Europe : Paris-CDG (Roissy), Lyon-Saint-Exupéry, Francfort aéroport, Cologne-Bonn, Amsterdam-Schipol.

2.2.3 - Grâce au rayonnement de l'AGO, une opportunité d'aménagement du territoire et de développement économique

Grâce au rayonnement du futur AGO, une opportunité pour valoriser la situation de l'ensemble métropolitain aux échelles européenne et interrégionale

Comme déjà évoqué, Nantes et Rennes comptent parmi les agglomérations les plus dynamiques de France, et jouent un rôle moteur au sein du Grand Ouest. Toutefois, individuellement, ni Nantes-Saint-Nazaire ni Rennes ne disposent encore d'une visibilité européenne de haut niveau.

L'accessibilité aéroportuaire actuelle est essentiellement nationale ; en revanche, l'offre aérienne internationale dépend fortement des rabattements vers les hubs de Paris-CDG voire de Lyon-Saint-Exupéry.

Ce sont les liaisons futures, comme la LGV BPL et la nouvelle liaison ferroviaire directe entre Nantes et Rennes via le futur aéroport du Grand Ouest qui vont permettre à la région une réelle ouverture européenne. Selon la DATAR « l'espace métropolitain « Loire-Bretagne » (Nantes Saint-Nazaire, Angers, Rennes, Brest...) illustre un type d'organisation de nature à faciliter l'ancrage de ces villes dans une dynamique nationale et européenne ». Or aujourd'hui **la liaison ferroviaire Nantes – Rennes n'est pas suffisamment compétitive par rapport à la route et mérite d'être modernisée.**

Le projet de LNOBPL permettrait la desserte ferroviaire directe du futur AGO depuis les gares centres de Nantes et de Rennes, et améliorerait sensiblement la connectivité en comparaison des aéroports actuellement en service (Nantes-Atlantique, Rennes-Saint-Jacques).

Une amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes pourrait avoir trois effets :

- **Créer un lien visible au niveau européen entre Nantes et Rennes, support de coopérations et complémentarités.**
- **Renforcer la situation de carrefour et asseoir le positionnement européen de Nantes - Saint-Nazaire.** S'y concentreraient alors un grand port maritime de commerce international, un aéroport international et des dessertes par la Grande vitesse ferroviaire.

Valoriser le positionnement de Rennes et de la Bretagne, qui profiteraient de l'amélioration globale de la situation du Grand Ouest : davantage de connectivité, de services, d'intermodalité, ...

Grâce au rayonnement du futur AGO, une opportunité pour gagner en attractivité et renforcer la vocation décisionnelle de l'ensemble métropolitain

Nantes, Rennes et la façade atlantique sont éloignées des foyers métropolitains, ce qui les expose à un risque d'essoufflement de leur attractivité si leur accessibilité n'est pas maintenue au meilleur niveau.

Leur éloignement pourrait remettre en cause une partie de l'attractivité actuelle de Nantes, Rennes et plus largement du Grand Ouest : celle-ci repose pour partie sur la proximité avec les centres décisionnels du plus haut niveau symbolisés par Paris et la Dorsale européenne (de Londres à Milan), la proximité littorale et l'intensité urbaine (diversité de fonctions, niveau de services) qui ne sont toutefois pas des exclusivités propres aux

principales villes du Grand Ouest.

Ainsi, plus le centre de gravité de l'Europe se déplacera vers l'Est, moins Nantes et de Rennes seraient attractives : les activités tertiaires à la base des dynamiques de développement pourraient alors être captées par des agglomérations importantes disposant d'atouts de cadre de vie mais plus proches.

Individuellement, ni Nantes-Saint-Nazaire ni Rennes ne disposent encore d'une visibilité européenne de haut niveau.

A l'échelle européenne, Nantes et Rennes disposent d'un rayonnement d'ampleur régionale ou interrégionale et sont pas considérées comme des métropoles de rang européen. Cela est particulièrement manifeste en matière d'enseignement et de recherche (classement de Shangaï) où les établissements nantais et rennais disposent d'une très faible visibilité internationale.

L'économie décisionnelle repose sur la connectivité, et ce d'autant plus dans le cadre de la construction européenne et d'une économie mondialisée où **le fait d'être en relation avec grandes métropoles européennes et mondiales, principales productrices de richesses et génératrices d'échanges, et de pouvoir effectuer un aller-retour dans la journée, est déterminant.**

Le projet de LNOBPL optimiserait le rayonnement du futur aéroport et sa connectivité internationale et notamment européenne, et contribuerait à une meilleure visibilité internationale de l'ensemble métropolitain Nantes-Rennes. Les effets suivants pourraient être observés :

- Un renforcement de la notoriété de Nantes, de Rennes, et de l'ensemble métropolitain,
- Une accentuation de la proximité avec les centres de décision européens, car le territoire deviendrait plus accessible. Et donc un potentiel d'attractivité plus important de l'ensemble Nantes-Rennes vis-à-vis des investisseurs étrangers
- Une intensification du tourisme d'affaires du fait d'une aire d'attraction élargie, permettant de mobiliser clients ou agents éloignés pour des activités de formation, d'exposition, de congrès.

De la sorte, **l'amélioration de la liaison ferroviaire Nantes-Rennes pourrait amplifier la vocation affaires des quartiers de gare de Nantes, de Rennes**, qui font tous deux actuellement l'objet d'opérations d'aménagement d'envergure :

- Projet EuroNantes : création d'un pôle tertiaire de dimension internationale de 400 000 m² de bureaux : opération de rénovation urbaine de Malakoff-Pré-Gauchet à proximité immédiate de la gare Sud, restructuration urbaine de l'île de Nantes.
- Projet EuroRennes : création d'un pôle tertiaire de 100 000 m² de bureaux.

En dépit d'une vie culturelle active et d'une certaine richesse patrimoniale, **ni Nantes ni Rennes ne sont des destinations touristiques que ce soit pour le tourisme d'affaires ou pour le tourisme urbain. Leur notoriété touristique a besoin d'être renforcée.**

A proximité, le bassin touristique littoral et balnéaire, la Côte d'Amour et la Côte de Jade sont attractifs ; toutefois leur fréquentation est essentiellement le fait d'une clientèle de proximité (Grand Ouest et Ile-de-France).

Le projet de LNOBPL, en optimisant le rayonnement du futur aéroport du Grand Ouest, apporterait à l'ensemble métropolitain davantage de notoriété et de connectivité en France et en Europe. Cette perspective permettrait de renforcer l'attractivité touristique de Nantes et Rennes en matière de tourisme urbain, dans la mesure où des produits touristiques adaptés étaient mis en place.

L'amélioration de la connectivité permettrait d'élargir l'aire de chalandise notamment auprès des grandes métropoles européennes, où se concentrent les clientèles les plus consommatrices de tourisme urbain, et disposant du niveau socio-culturel et pouvoir d'achat nécessaires.

L'amélioration de l'image et de la notoriété aideraient singulièrement des agglomérations dépourvues de marqueurs forts (classement au patrimoine mondial de l'Humanité, musées d'envergure internationale), en dépit de plusieurs atouts :

- Centres historiques préservés,
- Fortes identités : culture bretonne à Rennes, présence de la Loire, de milieux naturels de grande valeur autour de l'estuaire, du port à Nantes-Saint-Nazaire,
- Importante vie culturelle composée de musées d'ampleur régionale, de scènes théâtrales et lyriques vivantes et de nombreux festivals, certains étant des références : Transmusicales de Rennes, Folle journée de Nantes...

2.2.5 – Une extension de l'aire métropolitaine Nantes-Rennes : intégration de Vannes, Redon et Saint-Brieuc à l'espace métropolitain

L'extension de l'aire métropolitaine Nantes-Rennes présente plusieurs enjeux, à savoir :

- Le renforcement du poids de la capitale bretonne
- Le rayonnement accru de la Bretagne au niveau national et international
- L'affirmation d'un nouveau pôle régional Vannes.

Le projet de LNOBPL devrait permettre de très nettement contracter les temps de parcours entre Nantes et Rennes, de mieux structurer l'aire métropolitaine Nantes-Rennes, et de faciliter l'accès à un équipement aéroportuaire régional, l'AGO.

La mutualisation avec la liaison ferroviaire Nantes-Rennes pourrait asseoir le positionnement national et européen du Grand Ouest en renforçant sa situation de carrefour par l'accès à un aéroport international (AGO) et à des dessertes par la grande vitesse ferroviaire.

Le territoire breton pourrait tirer parti de l'affirmation de cette logique Grand Ouest breton pour devenir plus visible au niveau européen et bénéficier d'une image plus compétitive. Le projet de quartier Euro-Rennes est révélateur de l'anticipation de ce nouveau positionnement.

Le rapprochement de Brest / Rennes / Angers / Nantes contribuerait significativement au renforcement du quadrilatère scientifique du Grand Ouest. Il pourrait donner un coup d'accélérateur à la coopération en matière d'enseignement supérieur et dans le domaine hospitalier (réseau HUGO) entre Rennes et Nantes.

En complément de Nantes et Rennes, l'agglomération vannetaise pourrait s'affirmer en relais de croissance très dynamique.

Vannes et le golfe du Morbihan constituent le bassin de vie démographiquement le plus dynamique de Bretagne Sud, un des principaux bassins touristiques de Bretagne. L'économie résidentielle est en plein essor.

Avec le projet de LNOBPL, les temps de parcours seront substantiellement améliorés vers Rennes et surtout vers Nantes, avec un net différentiel par rapport à la route ; l'accessibilité à l'AGO serait facilitée.

Son affirmation infrarégionale prendrait appui sur une connectivité de très haut-niveau qui l'insérerait d'autant plus dans l'espace métropolitain Brest-Rennes-Nantes-Saint-Nazaire. Sa constitution en véritable pôle régional serait aussi favorisée par le renforcement de ses fonctions métropolitaines.

La desserte de l'agglomération de Redon, ancien port historique de Rennes, prévue dans certains scénarios, pourrait favoriser son intégration dans les dynamiques métropolitaines. Redon présente en effet un potentiel en termes d'opportunités foncières supplémentaires pour l'accueil d'actifs travaillant sur les pôles d'emploi rennais ou nantais ou sur celui de l'AGO.

Les Côtes-d'Armor bénéficieraient aussi de l'extension de l'aire

métropolitaine Rennes-Nantes en s'insérant dans la dynamique rennaise. **Les déplacements pendulaires devraient significativement s'intensifier entre Saint-Brieuc et Rennes. Saint-Brieuc pourrait conforter son assise au sein de la Bretagne Nord.**

2.3 – Renforcement du maillage régional (dont l'aéroport du Grand Ouest) et mise en réseau des territoires

2.3.1 - Préambule

Rennes ne joue pas un rôle d'entraînement suffisant pour toute la Bretagne.

Brest, la deuxième métropole de Bretagne, à l'extrême ouest, est de plus en plus éloignée des courants d'échanges européens.

L'armature métropolitaine et urbaine de la Bretagne est un des atouts essentiels de son attractivité. Elle doit être confortée comme un facteur de la compétitivité territoriale européenne.

L'ouverture sur le monde et la perception de la région à l'international ne sont pas uniquement liés à l'accessibilité externe de la région. L'ouverture à l'international n'apparaîtra avec une image positive que si, à l'interne, les réseaux de transport sont eux-mêmes performants et durables. Ceci est d'autant plus vrai que, comme on l'a vu précédemment, le fort développement économique et démographique de la région se concentre dans les principaux pôles urbains (Nantes, Saint-Nazaire et littoral) et notamment leur périphérie.

Il est donc important de développer la desserte ferroviaire interne à la région et les réseaux de transports urbains.

La modernisation du réseau ferroviaire à grande vitesse est indispensable pour l'irrigation de l'ensemble de la région et pour son dynamisme économique.

2.3.2 – Un renforcement du maillage régional : entre agglomérations (dont les capitales régionales ; dont Brest), au sein de l'Espace Métropolitain Loire-Bretagne, entre Systèmes Urbains Locaux

Le réseau ferroviaire Loire-Bretagne souffre de la faible performance des relations intervilles vis-à-vis de la route, tant en termes de temps de parcours que de fréquence.

Pour y remédier, **il s'agit de renforcer, améliorer la performance du maillage ferroviaire à l'échelle du Grand Ouest** (via de nouvelles sections à grande vitesse sur les axes Rennes-Brest, Rennes-Quimper et Nantes-Rennes/Bretagne Sud). Ceci de sorte à :

- **Rapprocher sensiblement et mettre en réseau de façon plus efficace l'ensemble des agglomérations du Grand Ouest**, notamment du système urbain Loire-Bretagne (Angers-Brest-Nantes-Rennes-St Nazaire).
- **Davantage irriguer le territoire interrégional.** La diffusion de la grande vitesse doit dynamiser la chaîne de transport multimodale et profiter également aux territoires les plus enclavés.

Plus en détail, les effets potentiels du projet de LNOBPL pourraient être les suivants :

- **Constituer un levier de développement important pour la métropole nantaise en s'appuyant sur des liaisons en étoile depuis Nantes** (Bretagne Sud-AGO-Nantes / Bretagne Nord-Rennes-AGO-Nantes). Les promoteurs de l'histoire et de la culture bretonne (associations, élus, particuliers) aiment d'ailleurs à rappeler que jusqu'à

la seconde moitié du XX^e siècle Nantes était considérée comme une ville bretonne (pour mémoire, Nantes est la capitale historique du duché de Bretagne) ; la Bretagne Sud avait d'ailleurs un tropisme nantais.

- **Développer des liaisons en étoile depuis Rennes** (Rennes- Brest / Rennes-Quimper / Rennes-Nantes), et au travers de l'amélioration des relations de Brest et de Quimper avec Rennes (grâce à des allers-retours dans la demi-journée), **permettre d'accroître la centralité et le rayonnement de la capitale régionale.**
- **Rééquilibrer la structure du réseau ferroviaire breton** (spécialement de la Bretagne Sud), et ainsi permettre à l'Ouest breton de ne pas « décrocher » par rapport à la capitale régionale, qui va bénéficier d'une inscription renforcée dans le réseau métropolitain national, via la mise en service de la LGV BPL.

Le projet de LNOBPL, en améliorant le temps de parcours entre la Bretagne Sud et Nantes, agglomération à vocation de métropole européenne, pourrait aussi renforcer les relations Nantes-Brest et Nantes-Quimper. Brest, deuxième ville de Bretagne, et Nantes, première ville de l'Ouest, pourraient voir croître leurs coopérations, notamment dans le domaine maritime.

2.3.3 – Un renforcement du maillage régional avec l'AGO (question de la desserte et du rayonnement de l'aéroport)

L'aéroport du Grand Ouest a vocation à desservir tout le Grand Ouest, dont la région de Saint-Nazaire et la Bretagne ; il a donc une vocation interrégionale.

L'attractivité de l'AGO dépend de la qualité de sa desserte. **Si l'AGO voit le jour, il est fondamental qu'il soit connecté au territoire qu'il est sensé desservir.** La desserte par le mode ferroviaire paraît évidente, de sorte à assurer l'intermodalité Grande Vitesse Ferroviaire / Air.

L'intermodalité Grande Vitesse Ferroviaire / Air déjà améliorée par le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) sera accrue dans le cadre de l'aménagement des LNOBPL.

Les enjeux de connexion sont pluriels : connexion de Nantes à l'aéroport, intégration de l'AGO à la Bretagne, connexion de l'AGO avec les autres villes de Pays de la Loire.

Les liaisons Rennes-Brest et Rennes-Quimper permettront de diffuser les effets de la liaison Rennes-Nantes à la région bretonne. Son impact sur l'accessibilité globale de la Bretagne sera significatif.

Grâce au projet de LNOBPL, les territoires bretons pourront accéder plus facilement grâce à la grande-vitesse à l'AGO.

Se pose notamment la question de l'intégration des territoires sud bretons et des territoires intermédiaires (notamment Redon) au projet de liaison Nantes-Rennes via l'aéroport du Grand Ouest. Ce qui aurait pour effet, grâce à un accès direct :

- De conforter l'aire de chalandise de l'AGO, sachant que le sud Bretagne est relativement peuplé et touristiquement attractif ; de contribuer à faire de l'AGO un pôle d'échanges intermodal et interrégional à haut niveau de service.
- D'améliorer l'accessibilité à la métropole nantaise dont la desserte ferroviaire actuelle depuis le Sud-Bretagne n'est pas à la hauteur des flux existants.

La Bretagne Nord pourrait également bénéficier d'une meilleure accessibilité.

L'amélioration ferroviaire de la liaison Nantes-Rennes permettrait une connexion de la Bretagne Nord au futur aéroport international (statut dont ne dispose pas l'aéroport de Brest-Guipavas par exemple) soit par la ligne Brest - Saint-Brieuc - Rennes, soit par la ligne Brest - Quimper - Rennes.

Par contre, le temps de parcours entre Brest et le futur aéroport (proche de 1h30) resterait relativement important pour du pré ou post-acheminement, si bien que les effets seraient davantage de l'ordre du transport (accroissement de l'accessibilité et de la connectivité de la Bretagne Nord) que du développement et de l'aménagement du territoire.

2.3.4 – La question de la mise à l'écart de certains territoires (centre Bretagne, ...)

Mise à l'écart du centre Bretagne

Les territoires de la Bretagne centrale (aires urbaines de Pontivy, Loudéac, Ploërmel) **craignent l'accentuation de leur mise à l'écart des grandes dynamiques de développement régionales.**

Le projet de LNOBPL pourrait être valorisé à deux conditions :

- L'existence de systèmes de transports collectifs permettant le rabattement vers des gares desservies par des trains à grande vitesse.
- Le maintien des dessertes actuellement utilisées comme points d'entrée sur le réseau à grande vitesse par les territoires centraux, en particulier Lannion et Saint-Brieuc.

En cas de raccordement à la liaison Nantes-Rennes via l'aéroport du Grand Ouest, une opportunité pour intégrer davantage Redon et son bassin de vie aux dynamiques métropolitaines

A l'échelle infra-régionale, Redon se situe en limite administrative de départements et de régions, et à l'écart des flux principaux ; elle s'inscrit dans une situation d'interface, davantage source d'écartèlement que de polarisation. Cela se traduit par une faible insertion métropolitaine, en dépit de la proximité de Rennes, Nantes, Saint-Nazaire et Vannes. Dans ce contexte géographique, Redon présente une aire d'influence limitée, et d'autant plus que les métropoles de Nantes et Rennes voient se renforcer leur attractivité.

Le dynamisme démographique est essentiellement dû au desserrement rennais.

Du point de vue économique, la zone d'emploi de Redon est relativement fragile, l'une des moins attractives de Bretagne, avec une nette sous-tertiarisation. Redon est une petite centralité administrative, par nature exposée aux réformes de l'Etat. La spécialisation industrielle est très prononcée, notamment dans la parfumerie-cosmétique et la sous-traitance automobile. L'agriculture occupe une place importante, mais dépend fortement de la Politique agricole commune.

En cas de raccordement de Redon au projet de LNOBPL via l'AGO, Redon pourrait gagner en accessibilité au sein de l'espace métropolitain Nantes-Rennes-Saint-Nazaire, grâce à :

- Des liaisons performantes, appropriées pour les déplacements domicile-travail entre Redon et le futur aéroport,

- Des temps de parcours améliorés entre Redon et Rennes et entre Redon et Nantes, liaisons aussi propices à des déplacements domicile-travail,
- Des temps de parcours améliorés entre Redon et Saint-Nazaire, si un raccordement vers Saint-Nazaire était effectué depuis la nouvelle ligne Nantes-Rennes.

Parallèlement, l'accessibilité avec la Bretagne Sud serait améliorée grâce à liaison vers Quimper. L'accessibilité vers Paris serait améliorée grâce à la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire.

En cas de raccordement de Redon au projet de LNOBPL, Redon et son bassin de vie pourraient enregistrer plusieurs effets :

- Un développement résidentiel, et une meilleure intégration aux bassins d'emploi préexistants de Nantes, Rennes et du futur AGO.
- Une diversification économique. Redon et son bassin de vie pourraient attirer une partie du développement économique nantais, rennais et nazairien, à la recherche de disponibilités foncières sur des emplois nécessitant une moindre qualification que les emplois métropolitains supérieurs. Cette diversification permettrait à Redon de réduire les fragilités engendrées par la dépendance à trois filières fragiles.
- De la sorte, l'image de Redon serait aussi significativement valorisée.

En cas d'absence de raccordement de Redon au projet de LNOBPL via l'AGO, l'accessibilité ferroviaire de Redon serait fortement impactée.

Le « contournement » de Redon, et donc une absence de liaison au réseau ferroviaire métropolitain à haute performance, affaiblirait le carrefour ferroviaire de Redon.

Si aucun raccordement ferroviaire n'est effectué pour connecter Redon à l'AGO, l'amélioration de la ligne Nantes-Rennes n'aura pas d'effet d'entraînement direct pour Redon et son bassin de vie.

En cas de diminution du nombre de dessertes grandes lignes, un redimensionnement de l'offre TER à destination de Rennes et de Nantes permettrait de faire jouer à Redon un rôle de pôle d'équilibre du développement, avec des mesures d'accompagnement appropriées.

2.4 – Renforcement de l’accessibilité globale, notamment de l’ouest de Rennes

L’espace Loire-Bretagne, en particulier la région Bretagne, s’inscrit dans une situation périphérique. Son accessibilité aux régions françaises et à l’Europe est aujourd’hui encore insuffisante. Alors que le centre de gravité de l’Europe se décale vers l’Est suite à l’élargissement de l’Union européenne, l’espace Loire-Bretagne apparaît éloigné des marchés, aussi bien pour les activités exportatrices de produits manufacturés, que pour les emplois métropolitains supérieurs ou les bassins émetteurs de touristes.

Dans ce contexte, le territoire présente un risque d’enclavement relatif si l’accessibilité n’est pas maintenue aux meilleurs standards nationaux et européens. Il s’agit de raccorder les villes de Loire-Bretagne au réseau structurant de liaisons rapides nationales et européennes.

Le projet de LNOBPL permettra de renforcer les connexions au réseau ferroviaire national et européen, notamment :

- Placer la pointe bretonne à environ 3h de Paris,
- Préparer une connexion efficace du maillage ferroviaire Loire-Bretagne au réseau européen en considérant l’axe Rennes/aéroport/Nantes comme premier maillon d’une liaison directe vers le Sud et l’Est de l’Europe (vers Bordeaux par la LGV SEA ; vers Lyon par la réalisation du barreau Sud-Ile de France).

2.4.1 – Un renforcement de l’accessibilité avec Paris

Dans un premier temps, en 2017, à l’horizon de la mise en service de la LGV BPL, le niveau de service ferroviaire sera significativement modifié pour le territoire breton. La LGV BPL va changer la relation de Rennes à Paris (environ 1h30 de temps de parcours), et va générer du développement pour toute la Bretagne (37 minutes de gain de temps pour l’ensemble de la Bretagne). Pour autant, les gains de temps prévus à l’horizon 2017 ne permettront pas d’atteindre l’objectif d’un temps de parcours entre Paris et Brest/Quimper en 3 heures.

Dans un second temps, dans la continuité du projet de LGV Bretagne – Pays de Loire (BPL), le projet de LNOBPL permettra de contracter les gains de temps pour les liaisons à Paris (3h08 pour Brest et Quimper) et renforcera l’accessibilité des territoires situés à l’ouest de Rennes depuis Paris.

L’un des effets majeurs à attendre du projet de LNOBPL est le désenclavement de l’ouest de la Bretagne (notamment du Finistère), en le connectant au reste de la France et de l’Europe. La connexion à Paris est essentielle, d’abord parce que Paris est le principal pôle de destination des flux ferroviaires, mais aussi parce que Paris donne accès à toutes les autres destinations.

Relier la pointe bretonne (Brest et Quimper) à Paris en 3h environ (avec l’objectif de permettre des allers-retours dans la journée) doit permettre au territoire breton de ne pas « décrocher » par rapport à d’autres territoires français, aujourd’hui desservis par des trains à grande vitesse.

Mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris par le train est un

objectif majeur pour toute la politique de transports en Bretagne vers l'extérieur comme à l'intérieur. Cet objectif passe par la réalisation des projets suivants : réalisation de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire, amélioration des lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, désaturation de la gare de Rennes.

Evoquons trois arguments mis en avant pour justifier cet objectif des 3h de temps de parcours :

- Favoriser le report modal de l'avion vers le train ; 3h de trajet est considéré comme un seuil en-dessous duquel le train s'avère compétitif par rapport à l'avion sur des liaisons nationales.
- Permettre à Brest et Quimper de rejoindre le cercle des villes situées à trois heures de Paris, pour des raisons d'égalité des territoires en termes d'attractivité et de compétitivité.
- Eviter les distorsions conduisant à présenter un temps de parcours plus court pour la relation Paris-Rennes que pour la relation Rennes-Brest / Quimper tendant à accentuer le caractère péninsulaire de la pointe Finistère.

Au-delà, l'un des objectifs du projet de LNOBPL est d'assurer un équilibre des gains de temps de parcours entre la branche nord (Rennes-Brest) et la branche sud (Rennes-Quimper). Les acteurs de la branche nord de la Bretagne (Brest, Morlaix, Lannion, Saint-Brieuc, Lamballe...) sont particulièrement attentifs à cet aspect.

L'amélioration de l'accessibilité avec la capitale permettrait d'accroître la compétitivité des principaux secteurs économiques des territoires de Bretagne. Elle constituerait un levier pour pérenniser l'attractivité démographique.

Le rapprochement avec Paris et l'Île-de-France maintiendrait la Bretagne dans une situation d'accessibilité relative comparable à celle de ses « concurrentes », les autres régions littorales de l'Ouest (côte d'Amour – presqu'île de Guérande, littoraux vendéen et charentais, baie d'Arcachon).

Les enjeux territoriaux du SUL de Brest sont :

- **La poursuite de la diversification de l'économie** (activités tertiaires notamment), de sorte à sortir d'une économie trop fortement dominée par le secteur public et par certains secteurs d'activités (agriculture et agro-alimentaire, activités liées au secteur maritime) ; ceci tout en assurant le maintien de l'activité agricole et de l'économie industrielle et productive,
- **La promotion du rayonnement national et international de Brest, qui doit gagner en lisibilité et faire preuve d'une taille critique à l'échelle européenne**
- **L'amélioration de l'attractivité afin d'attirer des populations nouvelles, notamment en âge de travailler** ; ceci en confortant en particulier le cœur de la métropole brestoise de sorte à ce que la ville-centre redevienne un moteur de la dynamique démographique et que le territoire s'oriente vers une meilleure maîtrise de l'étalement urbain

Ces enjeux territoriaux sont pour la plupart intrinsèquement liés à la qualité de desserte en infrastructures de transports, à la qualité de l'irrigation du territoire. Une desserte ferroviaire de qualité amplifierait les déplacements de populations, et renforcerait la mise en réseau des territoires, en particulier les SUL de Brest et de Rennes.

Quels effets du TGV sur les agglomérations à 3 heures de Paris ?

Le seuil des 3 heures à partir de Paris : mythe ou réalité ?

Peu de travaux traitent d'un éventuel seuil des 3h à partir de Paris.

Le TGV favorise l'augmentation des déplacements entre les villes reliées par la desserte à grande vitesse.

Les catégories socio-professionnelles supérieures sont les premières à bénéficier de cette amélioration de la desserte et représentent une part importante des voyageurs.

La mise à 3h de Paris, ou moins, permet également de développer, dans de nombreux cas, via la grande vitesse ferroviaire, le tourisme de courte durée. Au-delà des 3h de Paris, la résistance des liaisons aériennes n'est pas négligeable.

Des programmes de rénovation urbaine ou de reconversion des friches urbaines sont systématiquement mis en œuvre pour accompagner la mise en service d'une LGV. Leur calendrier de mise en place peut différer : avant la LGV (Marseille, Grenoble, Bordeaux) ou à la suite de la mise en service de la LGV (Nantes). Le TGV est perçu comme l'opportunité de changer l'image d'une ville, d'un quartier. Sans être l'élément fondateur du développement d'un nouveau pôle tertiaire, il est souvent l'évènement déclencheur. **La relocalisation d'entreprises depuis Paris n'est pas un phénomène largement répandu** ; la relocalisation d'entreprises locales à proximité de la gare TGV est plus fréquente (accessibilité, image).

Coups de projecteurs sur quelques agglomérations françaises

Marseille :

- Contexte avant l'arrivée de la LGV :
 - 4h14 avant mise en service LGV Méditerranée en 2001
 - Prix immobiliers relativement bas en comparaison d'autres métropoles françaises ¹
- Bénéfices de la LGV
 - Mise à 3h de Paris
 - Hausse des déplacements des CSP supérieures
 - Hausse des prix de l'immobilier autour de la gare St Charles dès 2000-2001²
 - Tourisme de courte durée en hausse continue depuis 2001
 - Très faible nombre de relocalisations d'entreprises³
 - Report modal en faveur du TGV important entre Marseille et Lyon (1h40) : 807 000 voyageurs en 2003⁴
 - Le programme de recomposition urbaine a été favorisé par plusieurs éléments dont la
 - LGV (coupe du monde 1998, programme Euroméditerranée -1995-)... ⁵

¹ Les effets de la grande vitesse ferroviaire sur l'aménagement et le développement des territoires. DIACT, 2009.

² Ibid.

³ L'Express. Travailler et vivre dans le sud-est, l'effet TGV, 2002.

⁴ Etude IMtrans, 2003.

⁵ Les effets de la GVF sur l'aménagement et le développement des territoires. DIACT, 2009.

Bordeaux :

- Contexte avant l'arrivée de la LGV :
 - Actuellement, à 3h de Paris
 - Pertinence de l'offre aérienne pour les trajets Paris-Bordeaux
- Bénéfices de la LGV :
 - Dès 2016, Bordeaux sera à 2h de Paris
 - En amont de l'arrivée de la LGV, Bordeaux a créé l'OIN EurAtlantique (2009) → création d'un pôle tertiaire d'envergure européenne
 - La LGV devrait permettre d'augmenter de manière importante le nombre de voyageurs : 7.5 millions en 2005, 10 à 12 millions prévus en 2016 et 18 à 21 millions d'ici à 2020⁶
 - Une augmentation du tourisme courte durée est anticipée. La LGV profitera aux CSP supérieures dont les déplacements représenteront la majorité des mouvements attendus sur la LGV⁷
 - Un report modal quasi intégral des liaisons aériennes Paris-Bordeaux en faveur du TGV est attendu à l'ouverture de la LGV⁸
 - Une hausse importante du prix de l'immobilier est anticipée suite à la mise en service de la LGV en raison des nouvelles habitudes de mobilités professionnelles

Grenoble :

- Contexte avant l'arrivée de la LGV :
 - Grenoble a bénéficié de la mise de Lyon à 2h de Paris dès 1990. Paris est aujourd'hui à 3h de Grenoble
- Bénéfices de l'arrivée du TGV :
 - Construction de l'Europôle entre 1987 et 2008. La crise immobilière des années 1990 a freiné ce développement urbain prévu en amont de l'arrivée du TGV
 - Europôle n'est pas une résultante de l'effet TGV (reconversion suite à une désindustrialisation massive). Le TGV a changé l'image du site, à proximité de la gare⁹
 - Les voyages professionnels représentent 65% (en 2002) des voyageurs de/vers la gare de Grenoble TGV¹⁰
 - Bonne articulation LGV – aérien : 120 villes européennes sont accessibles depuis Grenoble¹¹
 - En 1995, plus de 10 ans après l'ouverture de la ligne LGV Paris-Grenoble, l'avion restait le mode de transport privilégié¹²

Remodelage du réseau de transports en commun urbains pour améliorer la desserte de la gare TGV

⁶ Les effets du TGV sur l'aménagement des quartiers de gare. Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, 2007.

⁷ Ibid.

⁸ Ibid.

⁹ Les effets du TGV sur l'aménagement des quartiers de gare. Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, 2007.

¹⁰ Les effets de la GVF sur l'aménagement et le développement des territoires. DIACT, 2009.

¹¹ Ibid.

¹² L'impact régional du TGV Sud Est. Valérie Manonne, 1995.

2.4.2 – Un renforcement de l’accessibilité avec les régions limitrophes et autres territoires européens

Le projet de LNOBPL s’inscrit dans des itinéraires ferroviaires plus larges, permettant ainsi d’intégrer le territoire breton dans le réseau national et européen à grande vitesse, soit par les gares parisiennes, soit par l’interconnexion Sud, soit en direct.

Le projet de LNOBPL permettra de renforcer l’accessibilité des territoires situés à l’ouest de Rennes avec les régions limitrophes et les autres territoires européens, notamment :

- Bordeaux, le Sud-Ouest de la France voire l’Espagne via la LGV SEA. Ce qui peut être un atout en termes de collaborations économiques (présence d’Airbus à Nantes, Bordeaux et Toulouse) et touristiques (l’Espagne est un très bon partenaire touristique de la Bretagne : 4° pays en termes d’origine des touristes en Bretagne et 3° partenaire économique dans la filière du tourisme).
- Lyon et le Sud-est de la France sans passer par Paris, notamment via la réalisation d’un barreau ferroviaire Sud en région parisienne. La liaison Nantes-Rennes est le premier barreau Ouest de la liaison Est-Ouest entre Rennes et Lyon. Les liaisons Rennes-Quimper et Rennes-Brest prolongent cet itinéraire Est-Ouest jusqu’au Finistère.
- Les destinations à l’international, en rejoignant rapidement l’aéroport Paris – Charles de Gaulle et Lille en train, et de là l’Europe voire le reste du monde.

Cette perspective d’ouverture du territoire facilitera l’impression de proximité relative et rendra encore plus envisageable par exemple un changement de région de résidence.

3 – Risques, conditions de réussite, actions d'accompagnement

On peut scinder les principaux enjeux d'aménagement en deux grands blocs complémentaires :

- Des **enjeux « externes »**, liés à l'amélioration du raccordement de la façade ouest atlantique, et singulièrement de la Bretagne, à la métropole francilienne, aux réseaux de transports et de communication européens et mondiaux. Ces enjeux, fondamentaux pour la visibilité de l'espace métropolitain Nantes-Rennes en construction et pour la compétitivité globale des espaces bretons et ligériens isolés, imposent une recherche de performance optimale en termes de fréquence et de vitesse.
- Des **enjeux « internes »**, liés globalement à la mise en réseau des territoires, à leur capacité à échanger entre eux, avec Nantes et Rennes, à accéder aux grands équipements de la métropole, et à diffuser autour d'eux, au sein des territoires périurbains et ruraux sous leur influence.

Si ces enjeux sont complémentaires, ils reposent sur des éléments de conception du projet et des services ferroviaires associés qui peuvent paraître contradictoires, ou en tous cas dont la compatibilité doit être réfléchie.

Nous allons dans les chapitres suivants exposer les principaux risques et facteurs de réussite et d'accompagnement du projet, tels qu'ils nous apparaissent à ce stade des études, et ce à partir de quatre questions clefs.

3.1 Comment arbitrer entre grande vitesse, temps de parcours et desserte des territoires intermédiaires pour une meilleure solidarité territoriale ?

Comment concilier le positionnement de Brest à 3h de Paris environ, et la mise en place d'un effet réseau au sein des villes moyennes bretonnes raccordées et desservies par la LGV ?

L'une des grandes fonctionnalités attendues du projet est de positionner Brest à environ 3h de Paris.

Assurer la mise en réseau de villes, faciliter leurs échanges, développer leurs proximités, assurer un bon raccordement de chacune d'entre elles à Nantes et Rennes... autant d'enjeux clefs en matière d'aménagement du territoire qui intuitivement semblent mal s'accommoder de l'objectif de 3h pour le raccordement du Finistère.

En effet, **une infrastructure contournant des villes et un service privilégiant le temps de parcours depuis Brest peut peser très fortement sur la capacité de bâtir un réseau urbain structuré et mieux hiérarchisé**, en appui de la structuration de la métropole Bretagne-Pays-de-

la-Loire.

A contrario, **une infrastructure permettant une desserte de toutes les villes et des services privilégiant une forme de cabotage rendrait sans doute compliquée la réussite du désenclavement de la pointe Bretagne vis-à-vis du reste de la France et de l'Europe.**

On perçoit bien la complexité de la dialectique présente si on s'attache à opposer temps de parcours et desserte fine des territoires, **avec le risque de ne satisfaire finalement pleinement aucune des fonctionnalités attendues.**

Pour autant, il semble qu'il soit possible d'aller au-delà de cet arbitrage.

On pourra d'abord noter que l'enjeu pour Brest dans sa relation à la capitale n'est sans doute pas d'avoir toutes les liaisons vers Paris à 3h environ, mais prioritairement d'assurer un service permettant **d'accéder assez tôt et de revenir assez tard** :

- **Pour rendre possible un aller-retour professionnel dans la journée** permettant une plage horaire « efficace » la plus large possible ;
- **Pour donner l'accès à une palette large de destinations européennes** en correspondance fer-fer ou fer-air.

Cela permet d'envisager qu'une palette **d'autres types de services ferroviaires** participent à une bonne desserte de chacune des villes du projet :

- Vers la capitale (l'enjeu de gain de temps existe pour toutes) ;
- Vers d'autres villes de l'espace desservi, en appui à la structuration de la métropole Nantes-Rennes et de ses villes moyennes, et de systèmes urbains locaux dont une partie au moins des liens seraient portés par le rail.

Il est donc important que l'une des revendications fortes du projet, Brest-Paris à environ 3h, ne remette pas en cause **l'enjeu clef de structuration d'un espace urbain mieux hiérarchisé**, mieux relié en interne, et plus à même d'assurer la réussite d'un développement métropolitain à l'échelle d'un ensemble complet Bretagne – Pays-de-la-Loire.

Plus que la question de la nature même de la conception de l'infrastructure (même s'il faut qu'elle puisse permettre les gains de temps nécessaires), **c'est la question de la nature des services ferroviaires mis en place, de leur variété (permettant de répondre à la variété des enjeux), et leur rentabilité sur le long terme qui est posée.**

3.2 Quels sont les risques pour les villes qui ne seraient plus, ou moins bien, desservies par un train à grande vitesse ?

En lien avec le point précédemment abordé, il est clair que la desserte de toutes les villes le long des actuelles voies ferrées ne sera pas possible par un service à grande vitesse dans les mêmes conditions. Les différents scénarios proposent des gains de temps entraînés pour partie par le « contournement » de villes aujourd'hui desservies pour certains services. Si le non raccordement d'une ville au projet LNOBPL sera toujours considéré comme pénalisant par les acteurs locaux, les risques ne sont pas identiques

d'une ville à l'autre, en fonction des dynamiques économiques locales existantes.

Le contournement de Lamballe semble relativement facilement « compensable » par des actions fortes lui permettant de garder une excellente connectivité à Rennes et Saint-Brieuc en particulier : offre TER renforcée, amélioration des PEM etc. Le fort poids économique de Lamballe, malgré des incertitudes sur certains secteurs économiques clés comme l'agroalimentaire, ainsi que son attractivité démographique lui assurent réelle assise.

Celui de Rosporden pose également sans doute relativement peu de difficulté si la ville peut bénéficier d'un développement de son « étoile de transports publics » (ferrés et routiers) lui permettant de renforcer encore son rôle de petite polarité structurante entre Quimper, Quimperlé et Concarneau.

En revanche, le cas de Redon est plus problématique. Redon constitue le seul pôle d'emploi d'importance d'un territoire globalement en grande difficulté socio-économiques. De plus, Redon se situe historiquement sur l'axe ferré vers Vannes et la Bretagne sud, ce qui permet à Redon de bénéficier d'une partie de la dynamique de la Bretagne sud en matière de flux. Ne plus desservir Redon sur l'axe ferré majeur entre la Bretagne Sud et les deux agglomérations de Nantes-Saint-Nazaire et Rennes, et plus loin Paris, constituerait pour cette ville, et plus globalement son territoire sous influence, un handicap fort pour son développement. **Une desserte d'excellente qualité en TER vers Nantes, Rennes et l'AGO serait nécessaire pour permettre une meilleure inscription de Redon dans la dynamique métropolitaine,** et profiter au mieux des effets du desserrement de la métropole.

3.3 Comment assurer la diffusion de la grande vitesse aux périphéries des métropoles, villes moyennes, territoires ruraux (dont le Centre Bretagne) ?

Le projet impose à la fois une hiérarchisation des polarités ferroviaires desservies par le TGV et une nouvelle organisation des mobilités, entre grande vitesse, TER, cars interurbains, bus, véhicules particuliers... Cela ne peut s'inscrire que dans une réflexion d'ensemble associant étroitement régions, départements et territoires afin de caler cette hiérarchisation dans une stratégie collective d'aménagement et de développement.

Les métropoles de Nantes et Rennes bénéficieront sans difficulté des améliorations de mobilité entraînées par le projet LNOBPL. Elles bénéficient déjà d'une bonne attractivité de leurs gares, et de réseaux de rabattement efficaces. Les enjeux urbains autour des PEM sont bien compris et pris en compte.

Les villes moyennes et petites villes doivent pour leur part être proactives

pour arriver à diffuser au mieux les effets de mobilité du projet. L'un des risques du projet est en effet de négliger ses possibles impacts sur les territoires les plus en difficultés de Bretagne et des Pays-de-la-Loire, les plus éloignés des axes de transports, les plus enclavés en matière de desserte, et souvent les plus en crise économiquement et démographiquement.

L'enjeu est en effet important, car c'est à l'occasion du projet LNOBPL que l'on peut se poser la question de la diffusion des effets entraînés par la modification des mobilités sur l'axe ferré principal, alors que le territoire est marqué par des fractures fortes, les espaces les plus dynamiques étant ceux qui bénéficieront déjà directement du projet. En lien avec les points d'alerte déjà évoqués en 3.1 et 3.2, il s'agit donc de permettre aux principales gares desservies par le projet LNOBPL d'offrir un potentiel de massification des flux (pré-acheminement et post-acheminement) favorisant à la fois la fréquentation sur la ligne, et la diffusion dans les espaces périphériques.

Ceci impose plusieurs approches complémentaires.

Structurer les PEM

L'une des premières conditions de réussite du projet est la qualité de l'intermodalité et l'attractivité globale des PEM, et ceci pour les grands PEM (Nantes-Rennes...) comme pour les plus petits, chacun à leur échelle :

- Insertion urbaine optimale (des projets urbains autour des gares pourront être rendus nécessaires), et densification (habitat, activités)
- Recherche d'une multifonctionnalité des espaces de gares avec services (santé, garderies...), commerces, loisirs
- Intermodalité excellente avec les autres modes de transport :
 - Cars interurbains (une réflexion sur la structuration du réseau départemental pourra être engagée avec le Département),
 - Réseau urbain (bus, BHNS, tramway le cas échéant),
 - Modes doux (vélo, marche à pied),
 - Parkings relais.

Une attention particulière devra être apportée aux **PEM des villes non directement desservies** par le projet. Leur capacité à massifier les flux de voyageurs à destination des gares du projet sera importante. Cela suppose :

- De la densification urbaine à proximité des PEM
- Une coordination étroite entre les différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT) pour assurer la meilleure irrigation possible de la gare par tous les autres systèmes de transport existants (bus, cars interurbains...) ou à créer. On s'interrogera en particulier sur :
 - La création de parkings-relais : le véhicule particulier restera en effet le système de transports le plus fréquent,
 - La mise en place de systèmes de transports à la demande (TAD),
 - Le développement de navettes bus vers des polarités rurales périphériques,
 - Le développement de navettes ferrées pour accéder aux gares desservies par le TGV.

Réinterroger le projet de développement local, et sa traduction en termes de mobilité

Chaque territoire, directement desservi ou non, aura intérêt à réinterroger son projet de développement. La modification des services ferroviaires entraînée par le projet doit amener les acteurs locaux (collectivités, AOT, partenaires socio-économiques), à l'échelle locale (celle des Pays, Schéma de cohérence territoriale – SCOT - essentiellement), et en relation avec départements (schémas départementaux) et régions (SRADT) à réinterroger leurs projets de développement local. Il s'agira en effet de bien prendre en compte l'émergence (ou l'affirmation) d'une nouvelle hiérarchie urbaine dans les différentes orientations et politiques menées par les différents acteurs des territoires. Seront ainsi en particulier réinterrogées :

- Les politiques d'habitat : densification autour des pôles gares, haltes, et bourgs...
- Les politiques de développement économiques : localisation des zones d'activité...
- Les politiques de mobilité locale : TAD, accompagnement social à la mobilité etc.

A cette occasion, pourrait être posée la question de la réouverture de lignes, ou d'investissements nouveaux sur des lignes anciennes. En effet, la Bretagne et les Pays-de-la-Loire possèdent diverses voies ferrées, à vocation voyageurs ou mixtes, non exploitées (Quimper-Concarneau), ou à voie unique et non électrifiée (Guingamp-Carhaix-Plouguer). On pourrait s'interroger sur l'opportunité d'utiliser des lignes pour améliorer la diffusion des effets de mobilité du projet, en particulier au projet des zones les plus rurales du territoire. La ligne de Nantes à Châteaubriant, abandonnée au trafic voyageurs depuis 1980 et en cours de travaux pour une réouverture (Tram-Train) en 2014, peut servir d'exemple.

3.4 Quel devenir pour les aéroports bretons ?

Le projet LNOBPL, autant que le projet d'aéroport du Grand Ouest, questionne largement le devenir de certains aéroports, en particulier en Bretagne.

En l'absence d'études précises, **il reste très difficile de s'avancer sur les évolutions des aéroports bretons face à la concurrence de la LGV**, d'autant plus que des facteurs extérieurs peuvent être déterminants (évolution du prix des carburants fossiles, stratégie des opérateurs de transport aérien, développement de l'avion d'affaires...) et qu'ils sont mal connus à l'horizon du projet.

3.5 Conclusion

De manière générale, et afin d'avoir toutes les chances de réussite du projet en matière de développement des territoires, la qualité de la concertation et des échanges entre la maîtrise d'ouvrage et les différentes parties prenantes du projet est essentielle. Ces échanges existent depuis le début de sa conception, en particulier afin de mieux définir le projet, ses objectifs et des fonctionnalités.

Il s'agit ainsi maintenant de passer à une étape complémentaire indispensable, **celle de la préparation des territoires au projet**, à travers une **adaptation des stratégies de développement et d'aménagement préexistantes aux enjeux liés au projet de Grande Vitesse Ferroviaire**, ce qui requiert pour les territoires :

- De déterminer leur vision d'un développement concerté avec les autres acteurs institutionnels locaux en lien avec le projet. Cette vision doit intégrer les délais de réalisation et préciser notamment le positionnement territorial, les vocations urbaines, les filières d'excellence à développer, la localisation du développement, l'articulation avec les réseaux de transports collectifs,
- D'évaluer les projets et stratégies actuels du territoire au regard de cette vision puis de les mettre à jour ; de manière à faire du projet un outil au service d'un projet de territoire,
- De déterminer un échéancier de réalisation des différents projets locaux en fonction de celui de LNOBPL, afin qu'un certain nombre d'actions soient prêtes lors de la mise en service.

Les territoires seront ainsi amenés à modifier/mettre à jour leurs documents d'orientations stratégiques (projets de territoire) et documents d'urbanisme (SCOT/Plan Locaux d'Urbanismes etc.).

En parallèle, la question de la mise en place d'un observatoire de l'évolution du territoire en lien avec le projet LNOBPL pourra être posée. Poser la question d'un observatoire, c'est obliger les acteurs locaux à collectivement :

- Définir leurs attentes,
- Définir les zones d'observation et des recommandations en matière d'analyse des effets ; les déterminer en fonction des caractéristiques socio-économiques du territoire d'étude,
- élaborer un référentiel d'observation : déterminer des questions évaluatives pertinentes, définir des critères et indicateurs adaptés,
- réaliser un « état de référence » du territoire, afin de disposer d'une situation antérieure au projet pour les analyses :
 - concevoir cet « état de référence » comme une analyse de la situation socio-économique antérieure à la réalisation de la nouvelle infrastructure et/ou à la mise en place du nouveau service, à partir des indicateurs du référentiel d'observation,
 - réaliser cet « état de référence » avant les travaux, de façon à saisir l'impact des anticipations faites par les acteurs, notamment en matière d'immobilier.

4 Analyse comparative des scénarios

En l'état **les 3 scénarios des familles A, B et C répondent à l'essentiel des objectifs et enjeux en matière d'aménagement du territoire** :

- Le renforcement du cœur métropolitain Nantes-Rennes,
- La structuration d'un maillage métropolitain Loire-Bretagne permettant une très bonne liaison de chaque ville avec le cœur métropolitain avec les autres villes de la métropole,
- Une amélioration importante de l'accessibilité du territoire à Paris et ses équipements, en particulier de Brest et Quimper,
- Une bonne desserte de l'AGO.

Les éléments de différenciation en matière d'aménagement du territoire reposent à notre sens sur deux points :

- **Les gains de temps effectifs entre origines-destinations**, qui sont à même de transformer les proximités entre territoires et les mobilités générées.
- **La structuration globale du réseau en fonction des scénarios imposera des contournements physiques de certaines villes (Redon...) ou rendra difficile la desserte par des trains à grande vitesse, modifiant ainsi leurs trajectoires socio-démographiques.**

4.1 Les gains de temps

Tous les scénarios proposent une liaison Nantes-Rennes d'excellente qualité (autour de 50 min soit entre 25 et 27 min de gain), avec un accès facilité à la l'AGO.

Tous scénarios proposent une amélioration de l'accès à la capitale (entre 11 et 15 minutes de gains depuis Brest, entre 11 et 23 minutes de gains depuis Quimper).

Enfin, tous les scénarios proposent des gains de temps entre les principales O/D du projet plus limités (à l'exception du Brest-Nantes par Rennes), **mais existants**, ce qui aura tendance au souder un peu plus le tissu des villes moyennes desservies par le projet. On notera que les prolongements ont un impact significatif sur les gains de temps.

L'analyse comparée des gains de temps sur les principales O/D les plus porteuses d'enjeux montre :

- **Une réelle homogénéité des différents scénarios quant aux gains de temps générés** : aucun ne paraît résolument hors-jeu, sur une O/D particulière comme sur l'ensemble des O/D desservies. Les différences de scénario à scénario restent mineures,
- L'importance des prolongements qui permettent pour le coup des gains de temps significatifs,
- La performance supérieure des scénarios C, sauf sur le Nantes-

Rennes,

- La performance moins bonne des scénarios A par rapport aux autres, mais avec des écarts très faibles avec la famille B.

D'une manière globale, l'analyse des gains de temps montrent une grande proximité en termes de gains de temps entre les scénarios de la famille C et les variantes avec prolongements des scénarios A et B (sauf sur le Nantes-Rennes).

Les scénarios des familles A et B sont eux-aussi tout à fait comparables en matière de gains de temps.

Si les scénarios de la famille C semblent les plus performants en matière de gains de temps, les variantes avec prolongements des scénarios A et B sont compétitifs.

4.2 Les éléments de comparaison liés aux prolongements et contournements possibles

Pour aller au-delà de la simple analyse des gains de temps de parcours, il est important de voir les éléments principaux de structuration des scénarios qui seraient amenés à entraîner des modifications dans les fonctionnements territoriaux locaux, en-dehors des grandes O/D à enjeux identifiées.

Ils sont de deux ordres.

4.2.1 – La « virgule » permettant par le scénario C de relier branche sud à branche nord

Même s'il ne s'agit pas d'une des fonctionnalités attendues, la possibilité d'assurer une liaison directe entre la Bretagne nord et la Bretagne sud peut être intéressante en termes d'aménagement du territoire. Les deux façades sud et nord de la Bretagne fonctionnent aujourd'hui de manière très cloisonnées, les échanges sont rares, les axes de transport étant peu adaptés. Même s'il est difficile aujourd'hui d'imaginer l'ensemble des conséquences en matière de développement territorial d'un rapprochement nord-sud, il est probable que la cohésion du territoire breton en sortirait renforcée.

Cette option possible des variantes des scénarios avec une liaison directe branche Nord-branche Sud n'est donc pas à négliger en matière d'aménagement du territoire.

4.2.2 – Le contournement des villes moyennes de Redon, Lamballe et Rosporden

Dans tous les cas, les contournements sont préjudiciables à la dynamique économique des villes qu'ils touchent.

Toutefois, les inconvénients liés à la perte de desserte directe par le réseau TGV peuvent être en grande partie compensés par une meilleure hiérarchisation des gares bretonnes et ligériennes, avec une excellente desserte du pôle urbain relié au réseau TGV. **Un renforcement du réseau TER, à compléter éventuellement par des systèmes de navettes (ferrées ou routières) serait à même de répondre aux enjeux des villes moins bien desservies par le TGV à l'échéance du projet.**

En résumé :

-
- Les scénarios de la famille C impliquent un contournement de Redon dans tous les cas, ce qui le fragilise au regard des risques générés sur ce critère. Le contournement de Lamballe qu'il implique aussi pose moins de difficultés.
 - Les scénarios A et B n'imposent pas le contournement de Redon.
 - Pour Lamballe et Rosporden, les A et B sont équivalents

Les scénarios de la famille C implique le contournement de Lamballe, mais ne propose pas de contournement de Rosporden.

Il en résulte :

- **Que les scénarios A et B possèdent l'avantage par rapport aux scénarios C de permettre de maintenir une desserte directe de Redon par LNOBPL,**
- **Que les variantes avec prolongements des scénarios A et B sont compatibles avec un développement équilibrés des territoires du projet.**

4.3 Conclusion

Au regard du seul critère « aménagement du territoire », analysé en croisant gains de temps possibles et type de raccordement des villes au projet LNOBPL, les éléments de différenciation entre scénarios sont ténus.

Pour autant, si on met de côté les questions de capacité du réseau, de coûts et de rentabilité socio-économiques (éléments étudiés par ailleurs permettant de juger de l'opportunité du projet et des scénarios), il apparaît que :

- **Les scénarios de la famille C sont les plus performants en termes de gains de temps** sur un grand nombre d'O/D, sauf sur Nantes-Rennes. Ils sont particulièrement performants sur l'axe Bretagne Sud-Rennes, et permettent d'envisager **un renforcement très significatif des liens entre le nord et le sud de la Bretagne**. Ces enjeux sont certes secondaires au regard des objectifs initiaux du projet LNOBPL, mais peuvent permettre d'ouvrir de nouvelles perspectives de développement encore peu défrichées. A contrario, ils imposent un contournement de Lamballe et Redon. Si celui de Lamballe peut être compensé par le développement d'une offre périurbaine en TER dense jusqu'à Saint-Brieuc, l'effet sur Redon semble beaucoup plus problématique. **Le risque de décrochage du territoire qui serait lié à une mise à l'écart des deux axes forts de transport vers la Bretagne sud depuis Rennes et Nantes doit être considéré.**
- **Les scénarios A et B ne diffèrent que peu.** Le scénario B est très légèrement moins performant sur la desserte de la Bretagne sud depuis Rennes et Paris, mais très légèrement meilleur sur la liaison Nantes-Rennes. Les prolongements offrent des gains de temps significatifs dans les deux cas et ainsi une performance meilleure. En revanche, le contournement possible de Redon apparaît, comme pour les scénarios C, facteur de risques en matière de cohésion territoriale.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
92 avenue de France 75 013 Paris

www.rff.fr

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Direction Régionale Bretagne - Pays de la Loire

Immeuble Le Henner – 1, rue Marcel Paul
BP 11802 – 44008 Nantes Cedex 1