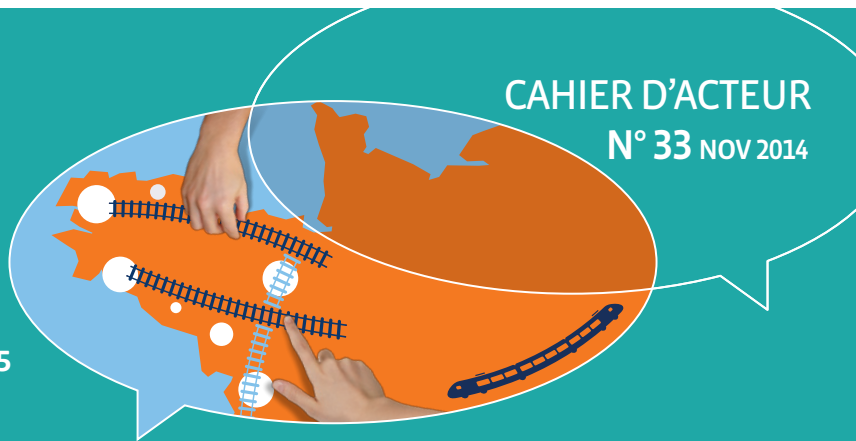


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 33 NOV 2014



Pour la Côte de Penthièvre, comme pour la partie occidentale de la Côte d'Emeraude, Lamballe constitue la porte d'entrée naturelle pour les visiteurs venus de l'Est, que ce soit par la route, avec l'échangeur de la Ville-es-Lan sur la RN 12, ou par le fer.

Dès la création de la station balnéaire du Val-André, le service Lamballe-Pléneuf était régulièrement assuré par des voitures à chevaux (omnibus Bertin de Lamballe puis service Guinard de Pléneuf).

Après la guerre de 1914-1918, la promotion du tourisme fut facilitée par l'amélioration apportée aux moyens locaux de communication, avec la création en 1919 d'un service régulier entre Erquy et Lamballe via Pléneuf, doublé par des voitures postales acceptant des voyageurs jusqu'à Saint-Cast, puis l'ouverture en 1921 de la ligne de chemin de fer Lamballe-Pléneuf, du petit train des Côtes du Nord, prolongée ensuite jusqu'à Erquy.



Aujourd'hui, cette ligne de chemin de fer a été fermée, mais les services sont assurés par le réseau départemental des transports interurbains « Tibus ».

AVA



ASSOCIATION POUR  
LA QUALITÉ DE LA VIE  
à PLÉNEUF-VAL-ANDRÉ

APSEE



ASSOCIATION POUR  
LA PROTECTION DES SITES  
D'ERQUY ET SES ENVIRONS

## Lamballe, porte d'entrée de la côte de Penthièvre

Une bonne desserte ferroviaire de Lamballe, avec l'arrêt de plusieurs TGV assurant une liaison sans correspondance avec Paris, constitue une condition importante pour la vie économique de la Côte de Penthièvre grâce à l'attractivité touristique qu'elle assure à ses stations balnéaires que sont essentiellement Pléneuf-Val-André et Erquy ; c'est également une condition importante pour la qualité de la vie des résidents de la Côte de Penthièvre et surtout pour les résidents secondaires en saison et hors saison (les résidences secondaires représentant plus de la moitié des résidences de la Côte de Penthièvre).

Elle doit également être complétée par une bonne articulation avec les moyens d'acheminement des voyageurs au-delà de la gare, le plus près possible de leur destination finale.

En outre, pour assurer une bonne desserte aérienne du territoire, une liaison directe avec l'Aéroport du Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes, s'il se réalise, ou à défaut avec Nantes-Atlantique, serait souhaitable.

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

## I. LAMBALLE, PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Le Schéma Régional du Tourisme en Bretagne 2012-2014, qui affiche comme objectif de *faire de la Bretagne une destination touristique d'exception*, part du constat que *les déplacements des visiteurs, de leur domicile jusqu'au lieu de séjour, et les conditions de leur mobilité sur le lieu de séjour impliquent des moyens d'accès et de transport qui doivent être faciles, rapides, interconnectés et compétitifs sur le plan tarifaire.*

*Dans ces évolutions, les gares ferroviaires, les gares maritimes et les aéroports deviennent, pour répondre à la demande, de véritables plateformes de services aux visiteurs (en particulier sous forme de plateformes multimodales pour les liaisons entre les transports collectifs routiers, urbains et les locations notamment). Ces nouvelles articulations permettent de garantir l'accessibilité et de renforcer l'attractivité de l'offre touristique régionale.*

Dans la perspective de la mise en service de la LGV BPL, de nombreuses gares bretonnes font ainsi l'objet d'aménagements conséquents, dans le cadre d'**un programme de pôles d'échanges multimodaux (PEM), porté par le Conseil Régional de Bretagne** et cofinancés par les partenaires publics. En tant que propriétaire foncier, Réseau Ferré de France accompagne les collectivités locales dans la réalisation de leurs projets d'aménagement autour des gares et contribue à la structuration de ces projets.

Ces gares TGV doivent être considérées comme de véritables centres de vie attractifs, s'inscrivant dans un maillage régional et départemental, carrefour des mobilités et de l'intermodalité.

Porteuses d'innovations (information des voyageurs, sécurité, confort des lieux) elles doivent être le siège d'une dynamique de territoire, bâtie sur un développement harmonieux et réfléchi de l'activité autour de ces pôles, qui constituera l'atout majeur de fréquentation de ces équipements.

Mais la gare de Lamballe ne figure pas parmi les 11 gares de Bretagne qui font l'objet de ce programme.



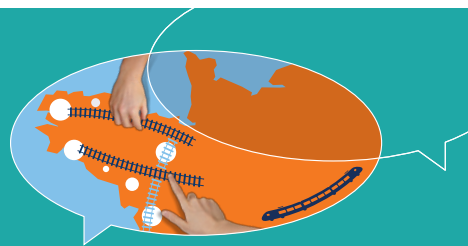
Elle fait simplement l'objet d'un projet d'aménagement, porté par Lamballe Communauté et la Ville de Lamballe, qui a notamment pour objectif d'améliorer l'accès aux parkings, en maintenant l'offre de stationnement. Ce projet est lié à celui d'aménagement

du centre-ville de Lamballe qui devrait permettre le renforcement des déplacements alternatifs (liaisons piétonnes, cyclables...)

entre la gare et le centre-ville. Cela ne suffit pas ; en termes d'interconnexion des transports collectifs, il convient également d'assurer une meilleure articulation des horaires des bus du Conseil Général avec ceux des trains de la SNCF, et notamment des TGV. **L'inscription de la gare de Lamballe dans le programme de pôles d'échanges multimodaux, porté par le Conseil Régional, est ainsi indispensable.**

Il convient donc que les collectivités locales concernées se mobilisent à cet effet et obtiennent du Conseil Régional cette inscription.

Si la Ville de Lamballe et Lamballe Communauté sont concernées au premier plan, la Communauté de Communes Côte de Penthièvre doit s'y associer, compte tenu de l'intérêt qu'un tel pôle représente pour l'attractivité du territoire. Le Conseil Général, qui assure les liaisons « Tibus » et réalise actuellement une amélioration de la liaison routière Lamballe – Saint-Alban, avec la déviation de La Vollée, est également directement concerné.



En outre, si la SNCF assure déjà des services intéressants, notamment la location de voiture à toute heure à l'arrivée, elle pourrait, pour certaines destinations finales d'une certaine importance, délivrer des billets combinés fer/route. Elle pourrait ainsi délivrer des billets Paris/ Pléneuf-Val-André ou Erquy ou Matignon ou Saint-Cast par taxi collectif à l'arrivée du TGV, ou des billets combinés fer/taxi individuel pour d'autres destinations

## II. DESSERTE DE LAMBALLE PAR TGV

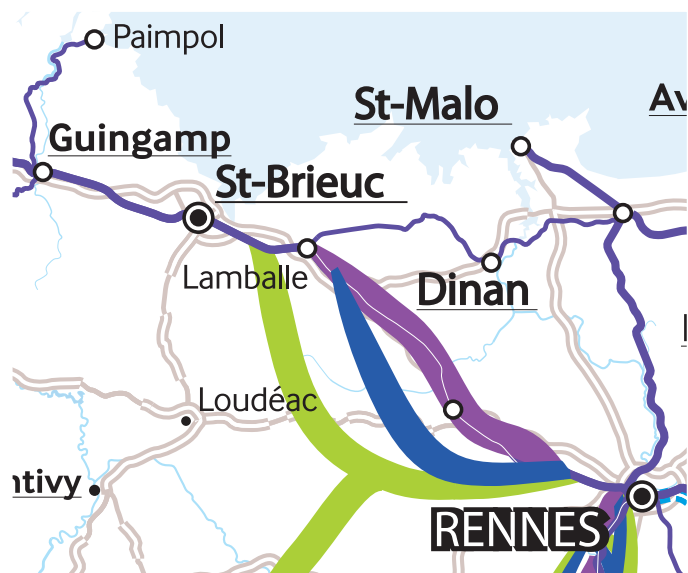
Si la desserte par TER assurant les liaisons inter-villes est fondamentale, le maintien de l'arrêt de certains TGV assurant une liaison directe, sans correspondance, avec Paris reste stratégique pour l'attractivité touristique du territoire. Le changement systématique de train, à Rennes, imposerait en effet aux voyageurs une rupture de charge désagréable (inconfort et perte de temps importante).

L'arrêt de TGV en gare de Lamballe a sans doute deux inconvénients :

- un surcoût de consommation électrique, bien qu'une partie de l'énergie de freinage soit récupérée ;
- une augmentation du temps de parcours pour les voyageurs qui vont au-delà.

Mais, sur ce dernier point, **sur un trajet de 3 heures, un écart quelques minutes paraît assez dérisoire pour les voyageurs en bout de ligne (souvent très peu nombreux) alors que les voyageurs déposés dans des arrêts intermédiaires (sans doute souvent les plus nombreux) contribuent plus que les autres à la rentabilité de la ligne.**

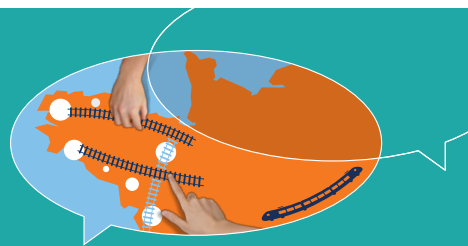
Même si les TGV peuvent encore circuler sur la ligne ancienne, tout scénario comportant une ligne nouvelle évitant Lamballe risque d'inciter à une suppression du passage des quelques TGV qui s'y arrêtaient.



À cet égard, le scénario vert ne doit pas être retenu. Il doit d'ailleurs être éliminé pour la seule raison de son coût.

Par contre, le scénario le plus simple, celui de l'aménagement de la ligne existante, tout comme le scénario bleu doivent permettre de faire circuler des TVG desservant Lamballe, tout en permettant d'envisager une densification du trafic au quart d'heure entre Rennes et Montauban de Bretagne, grâce à des aménagements complémentaires en gare de Rennes estimés, à dire d'expert, entre 150 M€ et 200 M€ :

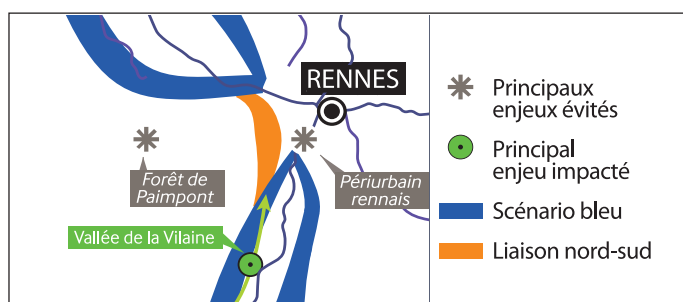
- la création de deux voies supplémentaires à quai (en plus de celles prévues en 2017), au sud de la gare, sur des terrains SNCF qui devraient se libérer dans quelques années,
- la mise à 3 ou 4 voies, en sortie ouest de la gare jusqu'à Port-Cahours (sur le tronc commun des axes Rennes-Brest et Rennes-Saint Malo).



## III. DESERTE AÉRIENNE

L'attractivité de nos territoires sur le plan national et international se fera non seulement par des infrastructures ferroviaires performantes et durables mais aussi au travers des déplacements aériens. L'accessibilité devra être aisée vers NANTES et vers l'Aéroport du Grand Ouest - ou à défaut l'aéroport de Nantes Atlantique - et viendrait ainsi compléter l'offre de transport ferroviaire.

La desserte ferroviaire de Nantes constitue ainsi un enjeu majeur.



Le contournement à terme de RENNES à l'Ouest, en évitant le passage en gare de RENNES, avec la réalisation d'un shunt, devra faire partie intégrante des scénarios étudiés par RFF. Dans le dossier du maître d'ouvrage, il n'est présenté que pour les familles de solutions « lignes nouvelles » qui permettent des gains de temps significatif sur la liaison Rennes-Nantes ; dans la mesure où, pour des raisons budgétaires, on se limiterait au scénario mauve pour l'axe Rennes-Brest, il conviendrait d'examiner la possibilité de réaliser ce shunt entre le scénario mauve au nord et le scénario bleu au sud.

### Résumé

De tout temps, **Lamballe a été la porte d'entrée de la Côte de Penthièvre**. À cet égard, la gare joue un rôle stratégique, notamment pour l'attractivité touristique du territoire.

Afin d'**améliorer l'articulation avec les moyens d'acheminement des voyageurs au-delà de la gare**, le plus près

possible de leur destination finale, il convient d'en faire un véritable **Pôle d'Échanges Multimodaux (PEM)**. Les collectivités locales concernées doivent se mobiliser pour la création d'un tel pôle, centre de vie attractif, porteur d'innovations (information des voyageurs, sécurité, confort des lieux).

Mais, surtout, **la bonne desserte ferroviaire de Lamballe, avec l'arrêt de plusieurs TGV assurant une liaison sans correspondance avec Paris, constitue une condition importante pour la vie économique de la Côte de Penthièvre grâce à l'attractivité touristique qu'elle assure à ses stations balnéaires**. Même si les TGV peuvent encore circuler sur la ligne ancienne, tout scénario comportant une ligne nouvelle évitant Lamballe risque d'inciter à une suppression du passage des quelques TGV qui s'y arrêtaient. À cet égard, le scénario vert ne devrait pas être retenu.

En outre, pour assurer **une bonne desserte aérienne du territoire**, il serait souhaitable de permettre **une liaison directe avec Nantes** et l'Aéroport du Grand Ouest de Notre-Dame-des-Landes, s'il se réalise, ou à défaut avec Nantes-Atlantique. Le contournement de RENNES à l'Ouest, en évitant le passage en gare de RENNES, avec la réalisation d'un shunt, devra faire partie intégrante des scénarios étudiés par RFF.



**ASSOCIATION POUR LA QUALITÉ DE LA VIE  
à PLÉNEUF-VAL-ANDRÉ (AVA)**

Siège social : 19 rue du Gros Tertre  
22370 PLÉNEUF-VAL-ANDRÉ

e.mail : [ava.pleneufvalandre@wanadoo.fr](mailto:ava.pleneufvalandre@wanadoo.fr)  
[www.qualitevie-valandre.com](http://www.qualitevie-valandre.com)

**ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DES SITES  
D'ERQUY ET SES ENVIRONS (APSEE)**

adresse : APSEE BP 37 22430 ERQUY  
e.mail : [mariepauleallain@gmail.com](mailto:mariepauleallain@gmail.com)  
<http://apserquy.canalblog.com/>