



**Contribution de Brest métropole
dans le cadre de l'étape complémentaire au débat public
du projet « Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire » (LNOBPL)**

« Placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris et arrimer la Bretagne aux grands réseaux d'échanges européens dans les meilleurs délais constitue un enjeu primordial pour l'accessibilité, la compétitivité et le développement durable des territoires de l'ouest breton. Surtout, ce dessein doit prendre en compte la nécessité de traiter paritairement les barreaux ferroviaires nord et sud de la Bretagne. Relier Brest et Quimper à Rennes en 1H30, en desserte commerciale, avec 2 arrêts intermédiaires est un impératif d'aménagement du territoire pour l'ensemble de la Bretagne. Les enjeux stratégiques de la desserte de Paris en 3 heures et des dessertes intra-régionales rapides, cadencées et pérennes constituent le socle de la mobilisation de Brest métropole et de ses partenaires autour d'un scénario bleu aménagé. La nouvelle étape de concertation présente doit donc permettre de consolider ces attentes fortes au service des populations, entreprises et forces vives de l'ouest Bretagne et des Pays de Loire. »

*François CUILLANDRE, Président de Brest métropole
Janvier 2017*

La réalisation du projet LNOBPL est essentielle pour nos territoires

Pour Brest métropole, mais également pour ses territoires partenaires et réseaux d'appartenance : le Pôle Métropolitain du Pays de Brest, le Pôle Métropolitain Loire Bretagne avec Rennes, Nantes- Saint-Nazaire ou Angers; ou encore avec le Conseil départemental du Finistère et aussi les agglomérations de Morlaix, Lannion Trégor ou Quimper Bretagne occidentale ainsi que des associations mobilisant les acteurs économiques tel Investir en Finistère, ALTRO... ce projet de liaisons nouvelles s'inscrit bien dans un processus continu d'amélioration du réseau ferroviaire, en termes de transport collectif et donc de développement durable, tant pour l'accessibilité nationale et internationale de l'ouest que pour l'amélioration du maillage inter-cités au sein du grand ouest:

- **enjeu de dessertes - longues distances** (nationales et européennes)
- **enjeu de liaisons rapides de moyenne et courte distance** (inter et intra régionales)
- **enjeu des mobilités de proximité et d'intermodalité des transports**
- **enjeu en termes de trafic fret, de trafic « marchandises »** par les sillons et capacités ainsi libérés, avec notamment la vocation du port de Brest, son trafic conteneur en plein essor et sa bonne connexion avec son hinterland

L'objectif de placer Brest et Quimper, avec 2 arrêts intermédiaires, à 3h de Paris, à 1h30 de Rennes et des interconnexions européennes constitue la priorité centrale

L'objectif reconnu d'intérêt national depuis un CIADT de décembre 2003, de placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris est stratégique et prioritaire. Il interpelle tous les enjeux à la fois de desserte longue distance, moyenne distance et de proximité... et cristallise des attentes fortes et légitimes sur son effectivité à 2030.

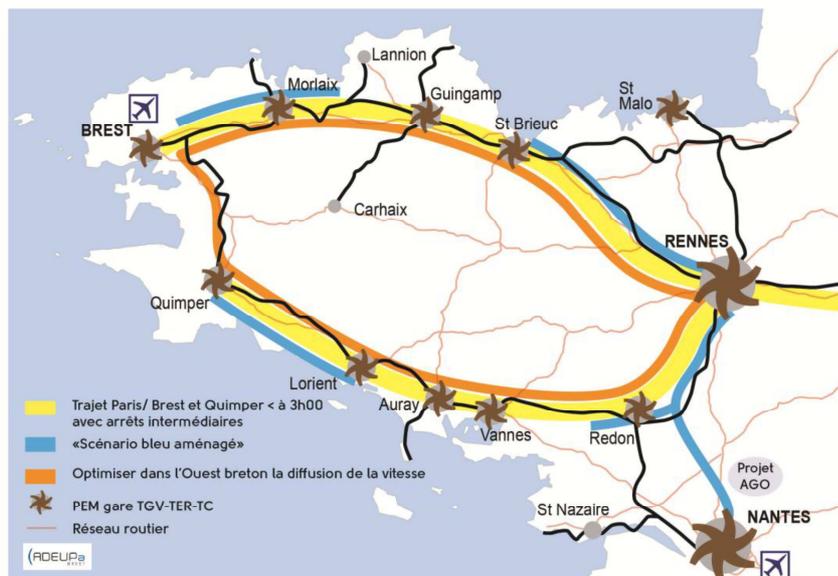
Il ne s'agit pas de concevoir un train théorique sans arrêt entre Brest et Paris ; un train dit drapeau. L'effectivité d'un service en trois heures, sa fréquence et son placement sur la grille horaire quotidienne sont des dimensions étroitement liées.

Un positionnement pour « un scénario bleu aménagé »

C'est d'ailleurs pour ces raisons, et au regard des familles de scénarios proposés, que Brest métropole s'est positionnée pour **un scénario bleu aménagé** qui, puisse garantir **pleinement** le respect des fonctionnalités attendus sur l'ensemble du périmètre considéré, pour, de manière déterminante, garantir l'équilibre est-ouest du territoire.

En effet, afin de garantir un bénéfice maximal de l'infrastructure sur l'ensemble du périmètre considéré et d'assurer l'effectivité des grands objectifs de LNOBPL, dès la pointe bretonne, le scénario Bleu doit intégrer la nécessité de réaliser des compléments d'aménagement :

- **Créer des sections de ligne nouvelle à l'ouest et autour de Morlaix** comme à l'ouest de Lorient afin d'accroître le gain de temps, et la capacité du réseau, dans l'objectif des 3 heures de la pointe bretonne à Paris avec deux arrêts intermédiaires.
- A l'Est, aménager la possibilité à terme d'allonger des sections de ligne nouvelle au-delà de Lamballe et Redon



Il est important de rappeler que cette proposition de **scénario bleu aménagé** a bénéficié d'un certain plébiscite, durant la 1^{ère} phase de débat public en 2014 et 2015, au-delà des seules métropoles de Brest, Rennes et Nantes, parties prenantes au Comité de pilotage LNOBPL. Ce **scénario bleu aménagé** a été porté par plusieurs cahiers d'acteur : celui du Pôle Métropolitain Loire Bretagne ; celui des agglomérations de l'ouest breton et du Conseil Départemental du Finistère ; celui du Pôle métropolitain du Pays de Brest (89 communes et près de 400 000 habitants) ; celui de l'association ALTRO... Cahiers d'acteur argumentés et ayant fait l'objet, pour Brest métropole d'un débat avec l'ensemble des conseillers élus et d'une délibération formelle ...

Par ailleurs, la liaison directe entre l'axe Brest-Rennes et l'axe Quimper-Rennes, permettant des gains de temps sensibles sur les relations entre la Bretagne Nord, Nantes et la Bretagne Sud doit également être prise en considération. Enfin, la poursuite du programme d'amélioration des liaisons nord et sud Bretagne via l'ouest, « Brest-Quimper » vers Nantes demeure une demande forte pour le bouclage du système global de liaisons ferroviaires.

Enfin il convient de combiner les améliorations d'infrastructures, aux évolutions des performances des matériels roulants à grande vitesse.

Approfondissement dans le cadre de la phase complémentaire actuelle d'études et de concertation

Cette nouvelle phase vise à mieux asseoir les fondements du projet, en présentant en même temps les infrastructures et les services offerts au public, et les retombées en matière d'aménagement du territoire.

Les CPER 2015 – 2020 ont inscrits « les études préalables à la déclaration d'utilité publique » du projet LNOBPL :

- CPER Bretagne 27,5M€ : Etat 7,83M€ ; Région 9,35M€ ; SNCF Réseau 5,09M€ ; autres financeurs 5,23M€ (*Départements, ...*)
- CPER Pays de Loire 14M€

Un protocole entre la Région Bretagne et la SNCF définit la nouvelle grille des services à la mise en service de la LGV Bretagne-Pays de Loire en juillet 2017.

- 2 allers-retours quotidiens TGV supplémentaires au Nord Bretagne (soit 10 AR quotidiens) et 2 TGV supplémentaires au Sud Bretagne
- des TGV rapides en 3h25 avec 2 arrêts
- le TGV le plus rapide : Paris-Brest en 3h13 avec passage en vitesse en gare de Rennes et un arrêt à Saint-Brieuc, une fois par semaine

Pour un service TGV pointe bretonne, Brest et Quimper avec Paris en 3 heures

Il s'agit d'un aller - retour le matin et d'un aller - retour le soir permettant d'effectuer un déplacement à Paris ou inversement de Paris à Brest ou de Paris à Quimper, avec le matin un départ vers 6h00 et une arrivée vers 9h00, le soir un départ vers 18h00 et une arrivée vers 21h00, de centre-ville à centre-ville, sans obérer donc les nuits en amont ou en aval du voyage.

Afin que ce service soit à la fois rapide et pérenne il convient d'organiser deux arrêts de desserte intermédiaire avant Rennes (par exemple à Morlaix et à St Brieuc) avec passage en vitesse en gare de Rennes, et/ou un arrêt avant Rennes (à Morlaix ou à St Brieuc) et à Rennes afin de raccrocher les deux rames TGV Brest-Paris et Quimper-Paris pour arriver à Paris Montparnasse sur un seul sillon ferroviaire.

Ce service nécessite une bonne articulation avec les services TER pour un rabattement des voyageurs aux points d'arrêt du **TGV rapide à 3 heures de Paris**.

En termes d'infrastructure ce **service TGV rapide** de la pointe bretonne nécessite une performance accrue du réseau, **et dans les deux sens**. Ces aménagements sont à positionner autour de Morlaix et sur l'axe Brest-Landerneau-Morlaix, et sur l'axe Lamballe-Rennes.

Pour une amélioration sensible des liaisons quotidiennes notamment intra-bretonnes

Il s'agit à partir des améliorations de la performance et des capacités du réseau nord et sud Bretagne d'obtenir des effets additionnels, en plus de l'objectif des 3 heures, sur l'amélioration du maillage ferroviaire des villes à l'intérieur de la Bretagne et avec Nantes, par une réduction des temps de parcours, notamment :

- de Brest avec Morlaix (liens université, santé, navettes domicile-travail, tourisme...) et la liaison avec Roscoff (lien notamment avec la Station biologique CNRS, liaisons ferries, tourisme...)
- de Brest avec Plouaret et la liaison avec Lannion (lien avec le pôle télécom - numérique)
- de Brest avec Guingamp et la liaison avec Carhaix : lien du Centre ouest Bretagne avec la métropole de Brest, perspective d'un acheminement de la production de poudre de lait via le port de Brest vers la Chine, ...
- de Brest avec St Brieuc puis de Brest avec Rennes en 1h30
- et inversement de Rennes vers St Brieuc, Morlaix et Brest.

La compétitivité **temps de trajet – sécurité, fiabilité, durabilité – prix du service** devrait être déterminante pour les déplacements du quotidien par rapport au mode routier majoritaire : *par exemple un voyage TER Rennes – Brest est déjà à 15€ en tarif jeunes - de 26 ans, pour 12€ en moyenne (10 à 15€) en covoiturage organisé via une plateforme de covoiturage.*