



Contribution commune

du Conseil Départemental du Finistère, de Brest métropole, de Quimper Bretagne occidentale, Morlaix Communauté, de Lannion Trégor communauté et de la CCI Métropolitaine Bretagne Ouest

dans le cadre de l'étape complémentaire au débat public

du projet ferroviaire Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)

En juillet 2017, les Breton.ne.s et les Finistérien.ne.s bénéficieront de la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire avec un gain de temps important vers Paris et une offre de service renforcée en Bretagne avec le cadencement des TER. En 2017 auront également lieu les travaux de rénovation et de modernisation de la ligne Brest-Quimper.

Ces investissements étudiés, préparés et programmés de longue date, sont importants mais ne suffisent pas à atteindre nos objectifs d'accessibilité pour l'Ouest de la Bretagne. C'est tout le sens et l'enjeu de la concertation en cours concernant le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne et Pays de la Loire (LNOBPL) afin de garantir que nos enfants disposeront eux aussi, à l'horizon 2030, d'un service ferroviaire adapté à leurs besoins.

Placer Brest et Quimper à trois heures de trajet de Paris et arrimer la Bretagne aux grands réseaux d'échanges européens dans les meilleurs délais constitue un enjeu majeur pour l'accessibilité, la compétitivité et le développement durable des territoires de l'Ouest breton.

Plus précisément, il peut se décliner ainsi :

- *L'objectif de relier Brest-Quimper à Paris en 3 heures, à Rennes en 1H30, en desserte commerciale avec 2 arrêts intermédiaires,*
- *le traitement paritaire et concomitant des axes Brest-Rennes et Quimper-Rennes en matière de travaux à réaliser,*
- *l'enjeu d'une diffusion homogène de la vitesse sur l'ensemble des territoires intra-bretons...*
- *et de manière globale, des améliorations de service qui permettent des dessertes rapides et cadencées pour toutes les villes entre Rennes, Brest, Quimper et Nantes...*

Ces 4 éléments et fonctionnalités attendues de LNOBPL constituent le socle de la mobilisation et expression commune du Conseil Départemental du Finistère, de Brest métropole, de Quimper Bretagne occidentale, de Morlaix Communauté, de Lannion Trégor communauté ainsi que de la CCI Métropolitaine Bretagne Ouest, expression réaffirmée à l'occasion du débat public et ses cahiers d'acteurs, autour de la promotion d'un scénario bleu dit « aménagé ».

La nouvelle étape de concertation aujourd'hui doit permettre de consolider ces attentes au service des populations et forces vives de l'Ouest Bretagne et Pays de la Loire. La réalisation du projet LNOBPL est essentielle pour nos territoires, pour l'attractivité et le développement de la Bretagne et en particulier sa partie occidentale.

LNOBPL, un projet essentiel pour renforcer l'attractivité économique et la qualité de vie du Finistère et de l'Ouest breton

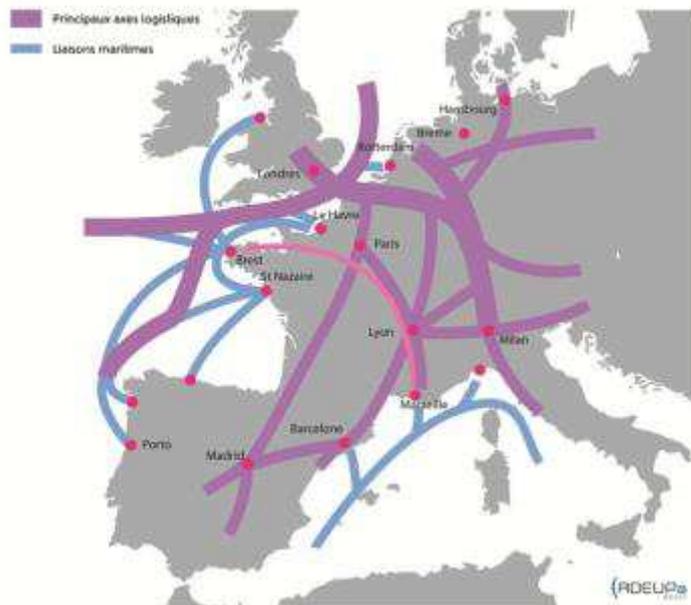
Le caractère péninsulaire de la Bretagne et son éloignement des principaux centres décisionnels européens font de l'accessibilité un élément essentiel de la compétitivité et l'attractivité du territoire. L'accessibilité passe par la recherche du meilleur niveau de performance de tous les modes de transport (ferroviaire, aérien, routier, maritime et portuaire) et une parfaite inter - connexion des réseaux. Elles constituent une condition essentielle pour une meilleure insertion de la Bretagne et l'Ouest breton dans les flux d'échanges mondiaux. L'objectif est le renforcement des liaisons avec le reste du territoire national et le rapprochement des agglomérations et bassins de vie en inter comme en intra-régional.

La desserte ferroviaire de l'Ouest Bretagne à grande vitesse est donc un enjeu stratégique. La réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Rennes-Le Mans doit être poursuivie jusqu'à l'Ouest breton par l'amélioration prioritaire des liaisons intra bretonnes nord et sud, Brest-Rennes et Quimper-Rennes, **avec l'objectif, reconnu d'intérêt national (CIADT décembre 2003), de placer ces 2 villes à 3 heures de Paris** en vitesse et exploitation commerciales (*grand projet fédérateur BGV - Bretagne grande vitesse*). Ce seuil de compétitivité et d'attractivité des 3 heures a été confirmé depuis par des études menées auprès des différents acteurs économiques (secteurs de la formation et de la recherche, entreprises, secteur du tourisme, ...). Le rapport mobilité durable (dit DURON) a légitimé **la stratégie des territoires bretons à se rapprocher de Paris et entre eux.**

Or, d'ici 2017, toutes les possibilités d'amélioration auront été mises en œuvre sur les axes existants. Seule la réalisation de sections de lignes nouvelles permettra à la fois d'atteindre les gains de temps de parcours attendus, de ménager des sillons supplémentaires pour augmenter les fréquences sur les secteurs à trafic dense et de favoriser ainsi une meilleure offre de service au bénéfice des populations et acteurs économiques de l'Ouest Bretagne.

La vision collective des signataires sur les objectifs du projet LNOBPL

Enjeu n°1 « raccorder la pointe bretonne au réseau structurant de liaisons rapides nationales et européennes »



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

Une accessibilité performante de la Bretagne et surtout de sa pointe occidentale est essentielle pour répondre au défi de l'attractivité économique. C'est pour conforter nos grandes filières stratégiques de l'agro-alimentaire, des sciences du vivant, de la construction et réparation navale, de l'industrie de Défense, des technologies du numérique, de la photonique et de l'économie maritime que les collectivités et les acteurs se mobilisent.

Brest, seconde métropole de Bretagne, a ainsi acquis une position internationale dans le champ maritime (dans le secteur naval et industriel de Défense, en matière de sciences & technologies marines, de sécurité et sûreté maritimes, de maîtrise de l'environnement maritime et côtier, ...). Elle doit, pour la conserver mobiliser et fédérer tous ses acteurs dont beaucoup sont des acteurs publics (université et organisme de recherche, Marine nationale, Ifremer, CEDRE, Station Biologique de Roscoff...) pour lesquels des liaisons ferroviaires performantes sont essentielles.

La Bretagne, du fait notamment de l'attrait du littoral et d'un patrimoine naturel et culturel exceptionnel, est enfin parmi les tous premiers territoires français concernant la fréquentation touristique. Une offre ferroviaire performante, notamment à 3 heures de Paris permettrait le renforcement d'une économie, également, résidentielle, touristique et événementielle.

Le projet LNOBPL, en renforçant la visibilité, l'accès et le rayonnement international de la pointe bretonne, en consolidant ses liens métropolitains, participe à la vitalité des dynamiques économiques à l'œuvre.

Enjeu n°2 : Optimiser dans l'ouest breton la diffusion de la vitesse en assurant un maillage ferroviaire performant pour l'ensemble des villes concernées

Le réseau ferroviaire souffre de la faible performance des relations inter-cités vis-à-vis de la route, tant en termes de temps de parcours que de fréquence de service.

Le projet proposé en rapprochant sensiblement entre elles les agglomérations du grand ouest, et notamment en rapprochant Brest et Quimper de Rennes, va aussi concourir au développement endogène. **L'objectif de liaison en 1H30 avec la capitale bretonne** est un élément fort pour les échanges régionaux, tant dans le secteur public que pour les entreprises privées.

La liaison avec Nantes via l'axe Nord et l'axe Brest-Quimper-Sud Bretagne, développera les échanges entre les deux régions, contribuant ainsi à renforcer le maillage interrégional. **C'est aussi pour cette raison que l'amélioration de la liaison ferroviaire Brest-Quimper** reste une demande forte et d'actualité

Enjeu n°3 : Contribuer à l'amélioration et à la performance de l'ensemble de la chaîne de transport multimodale

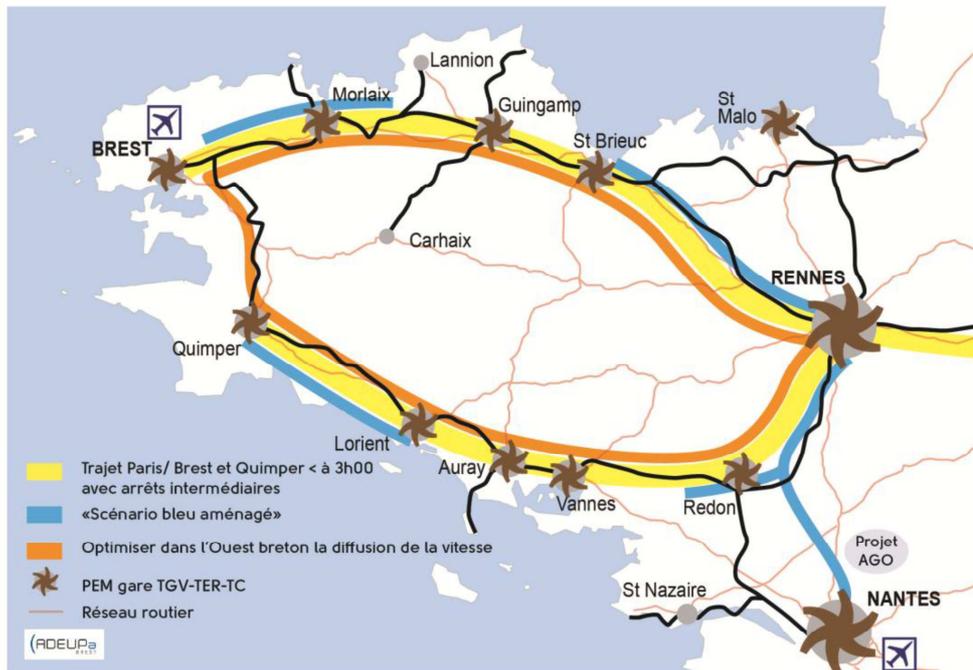
La qualité de la desserte ferroviaire est également un enjeu important. Le projet y contribuera en **créant des capacités nouvelles sur les secteurs à trafic dense, ou posant des problèmes de gestion concomitante de trafics rapides et plus lents**, notamment sur les territoires liés aux métropoles (Lamballe-Rennes et Brest-Morlaix). Il offrira aussi une alternative volontariste aux déplacements routiers et contribuera ainsi à contenir l'empreinte carbone des déplacements. À ce titre, les pôles d'échanges multimodaux-gares, permettront de connecter efficacement le nouveau maillage ferroviaire Loire-Bretagne à la desserte fine des territoires (TER et autres services publics de transport de voyageurs départementaux et urbains) pour faciliter les déplacements du quotidien. La desserte de l'aéroport international Brest Bretagne est aussi dans ce contexte un enjeu majeur de l'efficacité de la chaîne de transport pour l'ouest Bretagne.

Enjeu n° 4 « faciliter le développement du fret ferroviaire vers l'ensemble du territoire national, notamment depuis le port de Brest, 1^{er} port breton et la plate-forme rail-route de Morlaix »

L'amélioration des capacités sur les sections ferroviaires saturées permettra de conforter la vocation de « hub » ou **de plate-forme de transbordement du port de Brest, unique port breton spécialisé dans le trafic par conteneur**. Une meilleure accessibilité, notamment par l'attribution de sillons spécifiques et fiables, aux plates-formes logistiques existantes, comme le chantier rail route de Morlaix, permettra, de même, de satisfaire les besoins de liaisons vis-à-vis de la région parisienne ou le sud de la France et d'autres destinations futures.

Cet enjeu s'inscrit pleinement dans les grandes orientations de l'Union européenne, en matière de transports durables et multimodaux, pour la reconnaissance et le développement d'autoroutes de la mer, véritable prolongements maritimes des grands axes d'échanges continentaux.

Les scénarios : pour la réalisation d'un « scénario bleu aménagé » du projet LNOBPL



Le scénario bleu du projet LNOBPL offre des gains de temps, de trafic et de fonctionnalités importants, manifestés par son taux de rentabilité interne de 3,9%, pour un coût global nettement moindre que les autres scénarios « vert » ou « mauve » et qui autorise la prise en compte d'aménagements complémentaires envisagés par SNCF Réseaux. **Les cahiers d'acteurs ont ainsi opté pour la réalisation d'un scénario bleu aménagé.**

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 :

- **Allonger des sections de ligne nouvelle au-delà de Lamballe et Redon** qui apportent un bénéfice à tout le territoire
- **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.

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 pourra également être pris en considération. 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 aller-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. De la même manière, Paris-Quimper en 3H16 avec passage en vitesse en gare de Rennes et deux arrêts à Vannes et Lorient, 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, et de même 2 arrêts en Bretagne Sud) 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 et territoires 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 (liens notamment avec la Station biologique CNRS, liaisons ferries, tourisme , ...)
- de Brest avec Plouaret et la liaison avec Lannion (liens avec le pôle télécom - numérique)
- de Morlaix et Lannion, vers Brest, Guingamp, Saint-Brieuc et Rennes : nécessité de développer l'offre de TER et d'assurer des temps de correspondance courts, un cadencement, une qualité et des fréquences adéquats
- 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
- De Quimper à Vannes via Lorient, un véritable RER destiné à irriguer l'ensemble urbain de Bretagne-Sud portant des dynamiques communes de développement (pêche, plaisance, navale, agroalimentaire, tourisme et fonctions métropolitaines variées...)
- De Brest à Nantes via Quimper et la Bretagne Sud, assurant la cohésion de la Bretagne occidentale et la liaison entre nos principaux territoires à forts enjeux portuaires et maritimes.

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.*