

DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL

Contribution Investir en Finistère

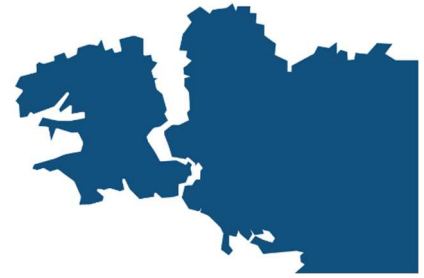
Investir en Finistère est le réseau des principaux acteurs finistériens (26 membres / 55 000 emplois) engagés pour le développement économique du Finistère et son attractivité. Notre association se mobilise depuis sa création en 2001 sur les sujets en lien avec les infrastructures desservant le territoire finistérien.

I. LE CONTEXTE : UN FINISTÈRE QUI RECULE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS, UNE RÉALITÉ « INSULAIRE » ACCRUE

Le COVID et ses conséquences conjoncturelles sur les déplacements a bouleversé durablement le paysage de l'offre de mobilités pour le Finistère et rendu très compliquée la possibilité pour les entreprises de satisfaire à leurs besoins de déplacements professionnels.

- **Desserte aérienne : l'offre entre Brest et Paris Orly est devenue quasiment inexistante** et la solution est appelée à perdurer, le groupe Air France ayant renoncé à sa mission de desserte du territoire français en courte distance et profondément modifié son modèle industriel. Or c'était la solution privilégiée, malgré son coût (500/700 € l'aller-retour), par de nombreux acteurs économiques (570 000 passagers pour Brest/Paris en 2019), comme la seule permettant d'arriver à Paris pour 9h et de faire l'aller-retour dans la journée. Quant à la desserte Quimper / Orly, ligne subventionnée qui bénéficie d'une obligation de Service Public, son avenir au-delà de 2023 semble déjà acté, le Président de la Région Bretagne ayant déclaré le 25 février 2022 qu'il faudrait que **l'aéroport de Quimper « vole de ses propres ailes »**.
- **Desserte ferroviaire** : le temps moyen de trajet entre Paris – Brest/Quimper est de près de 4h10 (3h50 dans l'autre sens) ; les meilleurs temps s'établissant entre 3h27 et 3h37. Il faut donc déjà **passer au mieux plus de 7h dans le train**, sans compter les modes de transports complémentaires (jonction gare, lieu de rendez-vous), si on souhaite faire l'aller-retour dans la journée. L'offre proposée ne permet pas, en outre, aujourd'hui d'atteindre Paris avant 10h03 depuis Brest et 9h04 ou 10h03 depuis Quimper. Et le retour doit se faire à 17h59 pour une arrivée entre 21h25 ou 21h30. **L'offre est difficilement compatible avec les attentes et contraintes d'une entreprise**. A noter également qu'il est encore difficile de travailler en mobilité dans le train et que les **solutions de connectivité mobile doivent être améliorées**.
- **Desserte routière** : la Bretagne bénéficie d'un maillage routier intéressant, qui s'achève, lentement, par la mise en 2x2 voies de la RN 164. Toutefois, la gratuité des voies est, certes, un avantage mais également une contrainte puisqu'elle limite la vitesse à 110 km/h et place donc la pointe Finistère à près de **6h de Paris en voiture**, sans perspective d'amélioration dans les prochaines années et alors même que des engorgements sont de plus en plus présents sur les différents axes routiers et aux périphéries des agglomérations.

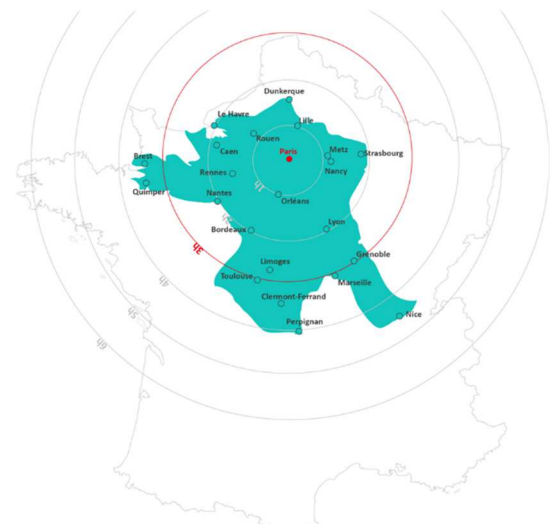
En résumé, le Finistère a accru sa péninsularité ; l'offre de mobilités ne permet pas de répondre aux besoins des entreprises, obérant leur capacité de développement voire de poursuite de leurs activités. Et également, la capacité des dirigeants finistériens à poursuivre leurs engagements auprès d'instances nationales, qui nécessitent de fréquents déplacements sur Paris. C'est un fort risque de perte d'influence des territoires périphériques.



Le contexte Covid a aggravé le décrochage Est/Ouest breton. Avec des effets qui ne seront pas simplement conjoncturels mais beaucoup plus structurels si rien n'est fait pour remédier au déficit de solutions de mobilité. En effet, chacun s'accorde à penser que l'offre route n'évoluera plus significativement, que l'avion décarboné pour tous n'est pas encore inventé, et donc, que seule l'amélioration du fer peut constituer une solution crédible à ce jour.

II. L'AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE BRETON DOIT ÊTRE AU CŒUR DES ENGAGEMENTS DE LA RÉGION EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES UN TRAITEMENT ÉQUITABLE DES TERRITOIRES NATIONAUX DOIT ÊTRE OBSERVÉ

En 2017, après la mise en service de la LGV Bretagne Pays de la Loire, le Finistère, malgré un gain significatif sur la durée de trajet, est resté l'un des rares territoires français, disposant d'une métropole, situé à plus de 3 heures de Paris. À la même période, Bordeaux, équidistant de Paris que Brest ou Quimper, était relié en à peine plus de 2 heures. Par ailleurs, Rennes n'est plus qu'à 1 h 30 de Paris mais reste toujours à plus de 2 heures de Brest ou Quimper ce qui a pour effet d'accentuer le fossé entre l'Est Breton, tiré par Rennes et Nantes, et l'Ouest Breton, handicapé économiquement et démographiquement par sa périphéricité. Rennes, Capitale régionale, est aujourd'hui plus éloignée de Brest et Quimper qu'elle ne l'est de Paris.



Or, le Finistère est un territoire dynamique économiquement, équilibré socialement et à la qualité de vie indéniable. La pointe Bretagne observe aujourd'hui une perte de chance par rapport à son potentiel d'attractivité du fait de moyens de mobilité insuffisants.

Après une période de « gel » des projets de lignes à grande vitesse, certains projets ont bénéficié d'une forte accélération. Le Grand Projet du Sud-Ouest semble sur de bons rails et permettra de mettre Toulouse à 3h10 de Paris alors que 100 km supplémentaires séparent les 2 villes comparativement à la pointe Bretagne. Le budget de 15 Mds € ne semble pas, là, un obstacle. De même pour le projet Montpellier – Perpignan, qui avance positivement.

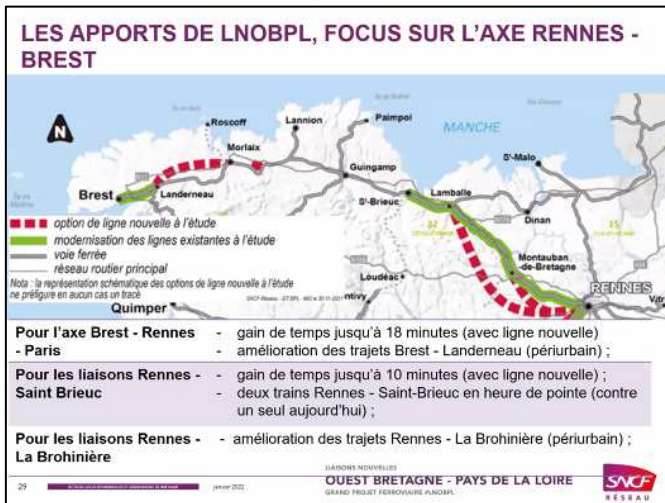
Le Finistère, département comptant plus de 900 000 habitants, 30 000 établissements/entreprises, 340 000 salariés et plus de 30 000 étudiants ne pourra pas assurer son développement économique, maintenir ses emplois et attirer de nouvelles populations, dans une situation de concurrence avec les autres territoires, si les conditions d'une mobilité et d'une intermodalité efficaces ne sont pas réunies.

III. LE SCENARIO LNOBPL EST NÉCESSAIRE MAIS NON SUFFISANT UN ENGAGEMENT FORT ET DE PRÈS DE 30 ANS DE L'ÉTAT : METTRE BREST ET QUIMPER À 3 HEURES DE PARIS



Le projet LNOBPL, après un débat public en 2014/2015 et une mise en sommeil, a été réactivé et reprécisé dans le cadre du « Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne » signé en février 2019 et de la décision ministérielle du 21 février 2020.

Le scénario concernant l'axe Sud consiste en l'amélioration de la desserte entre Rennes et Nantes qui aurait pour effet de faire **gagner 10 min aux gares de la Bretagne Sud**.



Le scénario de l'axe Nord avec des travaux entre Rennes et Lamballe et entre Le Ponthou / Landerneau, permettrait de faire **gagner 18 minutes** avec la construction d'une ligne nouvelle.

Ces travaux sont indispensables et doivent se faire en retenant l'option de création de lignes nouvelles. Une simple amélioration du réseau existant, outre qu'il provoquerait pendant une période longue de fortes

perturbations du trafic, ne permettrait pas de doubler les voies et d'améliorer ainsi la cohabitation TGV / TER qui a déjà été mise à mal lors de la concrétisation de la LGV BPL. Et le tronçon prévu à l'Ouest entre Morlaix et Landerneau ne doit pas se voir sacrifié au profit de seuls équipements à l'Est de la Région.

Mais ce **projet reste encore insuffisant au regard de l'objectif des 3h**, engagement ancien de l'Etat. En réalité, il faudrait pouvoir mettre sur la table **un scénario plus ambitieux, sur des linéaires de ligne nouvelle plus importants, permettant de gagner une trentaine de minutes**. Ce n'est qu'à cette condition que la pointe Bretagne pourra être à 1h30 de Rennes et 3h de Paris en condition commerciale d'exploitation. Ce n'est qu'à cette condition aussi que le trafic TER ou le fret ferroviaire pourront se développer et que les finistériens pourront envisager une décarbonisation de leurs mobilités.

Et cette ambition se voit confortée, pour la ligne Nord tout du moins, par **l'inscription du port de Brest au réseau central RTE-T, qui fixe des conditions (signalisation, vitesse minimale) et un calendrier (2040). Ces nouvelles exigences doivent être prises en compte dès aujourd'hui dans le projet LNOBPL.**

IV. UNE NÉCESSAIRE GOUVERNANCE TRANSVERSALE

Les projets ferroviaires concernant la Bretagne sont aujourd'hui trop compartimentés et non suffisamment partagés auprès de toutes les parties prenantes. Les sujets concernant la ligne Nord, la ligne Sud, la gare de Rennes, les études prospectives concernant les besoins TER ou le fret de marchandises sont regardés dans des instances distinctes. Or le ferroviaire est un système où l'on voit bien que chaque sujet interfère. Quelle desserte de l'Ouest Bretagne si la problématique d'engorgement de la gare de Rennes n'est pas réglée ? Quelle desserte TER si la cohabitation TGV/TER amène trop de contraintes ?

Ce manque de partage, de mise en commun de l'ensemble des sujets ferroviaires, qu'ils concernent une desserte fine du territoire, les liaisons inter-régionales ou nationales ont pour effet **d'opposer les partisans de la grande vitesse et des trains du quotidien, les thématiques d'accessibilité et de mobilité. Or ces enjeux ne s'opposent pas mais sont complémentaires.**

En conclusion et résumé : le Finistère fait face à de graves difficultés de mobilités et n'a pas d'autre alternative que de se montrer très exigeant sur la poursuite de son désenclavement ferroviaire et donc sur la solution LNOBPL. Ne pas prendre une telle posture, serait de fait choisir le repli et les difficultés.

Investir en Finistère demande donc que le projet LNOBPL :

- **confirme les options de lignes nouvelles envisagées, sur les lignes Nord et Sud,**
- **intègre des hypothèses complémentaires à l'Ouest de la Région tenant compte des exigences de l'inscription au réseau central RTE-T et des gains supplémentaires à obtenir pour avoisiner réellement l'objectif d'être à 3h de Paris et donc à 1h30 de Rennes,**
- **soit examiné au sein d'une instance associant largement les parties prenantes et intégrant l'ensemble des sujets ferroviaires concernant la Bretagne.**