



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)

Dialogue territorial

Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne ouest

En juillet 2017 s'est ouverte la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL). Cette nouvelle liaison ferroviaire a rapproché sensiblement Rennes de Paris et réduit de ce fait les temps de trajet de Brest, Quimper et Morlaix avec la capitale nationale. Pour autant, le gain de temps obtenu n'est pas encore au niveau de ce qui reste nécessaire pour un développement durable de la Bretagne occidentale, ni à la hauteur de l'ambition collective qui avait été rappelée lors de la première consultation en 2015 : mettre Brest et Quimper à 3h00 de Paris, en vitesse et exploitation commerciale.

La Bretagne occidentale souffre de sa périphéricité. L'écart croissant du développement entre l'Est et l'Ouest de la Bretagne s'explique pour l'essentiel par l'éloignement persistant de la Bretagne occidentale des principaux centres de décision nationaux et européens et par une accessibilité plus longue et plus coûteuse, tant pour les entreprises, que pour les habitants les étudiants ou les visiteurs. Cette inégalité des chances, imposée par la géographie, insuffisamment corrigée par l'aménagement du territoire, continue de peser sur l'attractivité de notre territoire et de pénaliser la compétitivité de nos entreprises.

Rappelons d'abord que l'objectif de placer Brest et Quimper à 3h00 de Paris, en condition commerciale, avait été reconnu d'intérêt national par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en décembre 2003. Le rapport Duron de 2013 avait par la suite vérifié, étayé et justifié l'intérêt de la mise en œuvre de cette stratégie. En 2019, la signature du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne entre l'Etat et la Région Bretagne avait confirmé cet objectif stratégique. Rappelons ensuite que les premières lignes à grande vitesse ralliant Paris à Lyon, Strasbourg et Lille ont été mises en service dès l'année 2000. Que Marseille, distante de 750 km, est connectée à Paris en 3h02. Que Bordeaux, située comme Brest à près de 600 km de la capitale, est à 2h03 de Paris... Et que, d'ores et déjà, des projets accélèrent dans le sud de la France, dont la liaison Bordeaux-Toulouse qui mettrait la capitale occitane, distante de 680 km, à 3h15 de Paris.

Le projet LNOBPL revêt donc de nombreux enjeux majeurs pour les entreprises du Finistère dont les intérêts sont défendus par la Chambre de Commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO). Ces enjeux sont polymorphes, car les territoires du Finistère ne font pas tous face aux mêmes problématiques :

- Accompagnement du développement économique des entreprises finistériennes (notamment dans le domaine de l'économie maritime, du tourisme et de l'agroalimentaire) : solutions performantes de transport des personnes et des marchandises vers le reste du territoire français et l'Europe ;
- Accessibilité aux services publics essentiels ;
- Accompagnement de la croissance démographique ;
- Maintien des actifs, et notamment de jeunes ;
- Attractivité d'une main d'œuvre qualifiée et adaptée aux besoins des entreprises locales ;
- Attractivité des porteurs de projets (création d'emplois et d'activités nouvelles) ;
- Accessibilité des territoires pour les touristes.

Au-delà de ces enjeux primordiaux pour le Finistère, la concrétisation du projet LNOBPL est, depuis le 14 décembre 2021, guidée par la décision de la Commission européenne de classement du port de Brest-Roscoff au réseau central

du RTE-T (réseau transeuropéen de transport) et son raccordement ferroviaire au corridor atlantique (incluant la mise aux normes ERTMS [European Railway Traffic Management System] du réseau ferré).

SNCF Réseau, ainsi que tous les acteurs publics concernés sont dans l'obligation de respecter les aspects techniques et calendaires liés à cette décision, notamment s'ils prétendent pouvoir bénéficier des financements européens permettant l'amélioration des infrastructures portuaires et ferroviaires. SNCF Réseau et la CCIMBO partagent cette analyse et ont convenu d'unir leurs efforts afin d'obtenir les engagements nécessaires au financement des dépenses relatives à la mise aux normes ERTMS de la voie Brest-Morlaix-Rennes-Nantes, et plus largement à la concrétisation du projet LNOBPL, via le contrat de plan Etat-Région notamment. Cette vision commune fait l'objet de courriers en dates du 21 janvier 2022 et du 25 février 2022 annexés à la présente contribution.

Les arbitrages et la mise en œuvre rapide du projet LNOBPL doivent permettre de répondre à ces enjeux et d'éviter une marginalisation de la pointe bretonne. Le seul projet ferroviaire qui reste et demeure, pour les entreprises et les territoires du Finistère défendus par la CCIMBO, la priorité des priorités est le suivant : Brest et Quimper à 3h00 de Paris et à 1h30 de Rennes, en conditions commerciales, couplée à la mise en œuvre de solutions performantes de fret connectées aux ensembles portuaires, aux principaux parcs d'activités économiques et plateformes logistiques.

A. Une accessibilité améliorée vers Brest, Quimper, Morlaix, Rennes et Paris

La liaison Paris-Rennes s'effectue à plusieurs reprises quotidiennement dans des durées inférieures à 1h30 avec un trajet optimisé à 1h26. La CCIMBO est soucieuse que les liaisons TGV Brest-Rennes et Quimper-Rennes à 1h30 en situation commerciale soient une réalité et l'a rappelé par le passé lors de plusieurs assemblées générales. Il convient également que les temps d'accès de Morlaix à destination de Rennes soient améliorés.

L'objectif recherché par le projet LNOBPL de liaisons optimisées Brest-Paris et Quimper-Paris en 3h00 doit donc être impérativement confirmé avec :

- Soit un arrêt à Morlaix (s'agissant de la ligne nord) puis à Rennes (pour les deux lignes) ;
- Soit deux arrêts en intra-Bretagne (dont un Morlaix s'agissant de la ligne nord), sans arrêt à Rennes.

Ainsi, outre l'objectif de placer Brest et Quimper à 3h00 de Paris en situation commerciale, Morlaix serait accessible de Paris en 2h30 (la liaison Morlaix-Rennes pourrait s'envisager en 1h00 apportant ainsi un gain significatif par rapport aux liaisons routières).

Au sud, la réalisation de la liaison Rennes-Nantes par Redon qui associe les villes de Vannes, Lorient et Quimper devra placer la Cornouaille dans une même dynamique d'accessibilité que ces deux agglomérations.

En tout état de cause, les fréquences et horaires des trains devront permettre un aller-retour compatible avec la réalisation d'une journée professionnelle complète, au départ de Brest, Quimper, Morlaix et Paris. Des trajets directs Brest-Rennes et Quimper-Rennes au départ ou arrivée de Paris devront également être proposés.

Dans ce contexte, la création de « clubs TGV », conformes à ceux mis en place lors de la modernisation de la LGV Paris-Rennes, apparaît pertinente afin d'associer les forces économiques finistériennes et notamment la CCIMBO, les pouvoirs publics et la SNCF.

Les premiers investissements doivent être réalisés en priorité sur le Finistère, avec pour effets attendus sur :

- Un rééquilibrage indispensable au profit du Finistère des potentiels de développement économique concentrés dans l'est breton autour de l'axe Rennes/Nantes depuis 2017 (et l'arrivée de la LGV) ;
- L'amélioration des déplacements vers les capitales régionales, nationales et européennes pour les acteurs économiques et notamment des allers-retours facilités sur une journée ;
- L'attractivité économique (pour les entreprises, les salariés), la visibilité, le rayonnement de notre territoire en le connectant plus rapidement aux métropoles ;

- L'attractivité touristique par un accès plus rapide rendant possible notamment le développement d'un tourisme de courts séjours et le renforcement du tourisme sur les ailes de saison ;
- Une offre supplémentaire proposée aux passagers piétons du transmanche via la connexion avec la ligne Morlaix-Roscoff quand cette dernière sera de nouveau opérationnelle.

B. Un renforcement du réseau permettant de (re)lancer une véritable politique de développement du fret ferroviaire

Le développement de la LNOBPL doit s'inscrire dans une double logique compatible : transport de voyageurs et transport de fret. En effet, l'ouest breton dispose de nombreuses industries productives (alimentaires notamment) et de plateformes logistiques, ainsi que des points d'accès de fret maritime (Roscoff, Brest) nécessitant un renforcement de l'activité fret ferroviaire nationale ou internationale.

Cette ambition nécessite une concertation sur l'accroissement des sillons dédiés au transport de fret pour lancer une réelle dynamique économique, fiable et rentable du transport de marchandises sur le réseau.

Par ailleurs, la concrétisation du projet LNOBPL doit respecter la cadre technique et calendaire posé par le règlement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Les effets attendus portent sur :

- Le renforcement de l'activité des structures portuaires de Brest et Roscoff, portes d'entrée de l'Europe ;
- L'activité des plateformes logistiques du département ;
- Une massification et une décarbonation des transports de fret ;
- Les potentiels de développement de l'activité fret en lien avec la reprise souhaitée de la liaison ferroviaire Morlaix-Roscoff.

C. Une amélioration des mobilités de proximité

Le développement de la LNOBPL doit permettre l'amélioration des mobilités de proximité. Ce projet ne doit pas ainsi être opposé au transport de proximité mais bien jouer la complémentarité.

Au nord, cela implique le renforcement du pôle de desserte principal et d'échange multimodal de Morlaix pour faciliter les mobilités du quotidien dans un ensemble Brest-Lannion-Landivisiau-Roscoff-Carhaix (via Guingamp).

Au sud, les arbitrages de SNCF Réseau devront prendre en compte l'ambitieux projet « Gare Parc » lancé par Quimper Bretagne Occidentale, véritable porte d'entrée ferroviaire de la Cornouaille, pour répondre et anticiper les quatre enjeux cette proposition de nouvelle liaison ferroviaire :

- Capacitaire : adapter la gare à une augmentation de la fréquentation ;
- Intermodal : favoriser le développement des transports collectifs et faciliter les échanges intermodaux ;
- Accessibilité : améliorer l'accessibilité à tous aux différents modes de transports et urbain ;
- Attractivité : contribuer au projet global d'aménagement et de développement de l'attractivité du quartier gare.

Il est donc primordial que la création de sections de ligne nouvelle intervenant dans le cadre de la LNOBPL puisse préserver les possibilités d'augmentation de la desserte de proximité pour des effets attendus sur :

- La mobilité des résidents dans le cadre des navettes domicile/travail et domicile/pôle d'enseignement ;
- L'accès à ces différents pôles pour les voyageurs extérieurs au territoire (étudiants, touristes d'agrément et/ou de santé, touristes d'affaire, séminariste, etc.) ;
- Une connexion renforcée avec la ligne Morlaix/Roscoff dans sa dimension touristique (notamment connexion avec l'Irlande et l'Angleterre) et d'enseignement supérieur et de recherche via la station biologique de Roscoff.

D. Une démarche adaptée aux enjeux climatiques

Dans ce même esprit, le développement de la LNOBPL doit s'inscrire dans un enjeu d'adaptation au changement climatique. En proposant une alternative sérieuse, concurrentielle et fiable aux déplacements quotidiens des populations et des marchandises, le ferroviaire doit permettre le recul de l'usage de véhicules individuels et de poids lourds, et un renforcement de l'attractivité du territoire de l'Ouest Bretagne pour des effets attendus sur :

- La progression de l'utilisation des transports collectifs ;
- La progression du fret ferroviaire ;
- Le maintien des équilibres Est-Ouest,
- La décarbonation des déplacements.