



Des liaisons ferroviaires au service des citoyens de la Bretagne

Dans son rôle de représentation des consommateurs et des usagers des transports, la CLCV Bretagne est particulièrement intéressée par le Dialogue Territorial sur les Liaisons Nouvelles de l'Ouest-Bretagne et de Loire-Atlantique. Notre association souhaite féliciter SNCF Réseau pour sa proactivité par la création d'une plateforme accessible à telle fin.

Il paraît essentiel de doter la Bretagne d'une infrastructure ferroviaire moderne rapide et bien maillée, en raison de sa position géographique péninsulaire qui la défavorise par rapport aux autres régions françaises. Dans un souci d'équité, la conception du réseau de transport doit aussi veiller à une desserte correcte pour les petites villes. De même, le rail semble une option à privilégier, afin de contribuer de manière prompte et efficace à réduire les gaz à effet de serre en offrant de réelles alternatives à l'avion et aux voitures afin d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. En effet, les transports sont le secteur le plus émetteur en gaz à effet de serre, avec 132 millions de tonnes d'équivalent CO₂ émises, soit 30% du total national en 2020, selon [le ministère de la Transition écologique](#).

Dans le cadre de ce Dialogue, la CLCV Bretagne souhaite rappeler plusieurs principes fondamentaux qui justifient **une temporisation stratégique sur le projet de création de sections de lignes nouvelles** :

1. L'intérêt du transport ferroviaire dans la lutte contre le dérèglement climatique et donc la responsabilité qui pèse sur les opérateurs, tenus de proposer des solutions qui, d'une part réduisent les transports automobiles du quotidien et, d'autre part permettent des liaisons fluides entre les métropoles françaises et européennes. Dans la logique d'incitation, la fréquentation suit les améliorations techniques, et pas l'inverse.
2. L'importance de raccordements et de correspondances efficaces, non seulement des lignes ferroviaires entre elles mais aussi avec d'autres modes de transports collectifs comme l'autocar ou le bateau.
3. La nécessité d'une réflexion autour des intermodalités à développer au niveau des métropoles pour répondre à l'engorgement de toutes les rocade routières bretonnes.
4. Dans ce contexte, toute offre de transport dépend de deux conditions fondamentales : **des temps de trajet efficaces et des fréquences attractives**, compatibles non seulement avec le travail mais aussi avec les études et les loisirs.
 - Pour illustration, le temps de trajet en Galice (Espagne) entre La Corogne et Vigo avec un train régional est de 1h30 pour une distance totale de 150 km ; il y a un train dans chaque sens toutes les heures. Ce système ferroviaire a été installé en parallèle d'une autoroute performante entre les deux villes ; l'optimisation des temps et des fréquences a supposé une forte incitation à remplacer l'usage de la voiture.

Plus concrètement sur les Liaisons Nouvelles Ouest de Bretagne et de Loire-Atlantique, la CLCV Bretagne défend les éléments suivants :

1. La rationalisation des fréquences et des temps de trajet entre les villes bretonnes, notamment à travers une amélioration des lignes transversales (Saint-Brieuc - Auray, Guingamp - Carhaix...);
2. Cela implique aussi l'optimisation des temps de trajet et l'augmentation des fréquences entre Brest et Quimper et entre Brest et Rennes, par le moyen de TER haute fréquence. Il faudrait combler, dans un deuxième temps, l'absence de bouclage TGV à l'ouest entre Brest et Quimper. Lors de la précédente consultation nous avons déjà affirmé qu'il fallait entre les deux villes du département une liaison digne de ce nom avec un temps de trajet passant largement sous la barre de 1 heure pour rendre le train concurrentiel des voitures. Il est évident que la voie express et le pont de l'Iroise sont largement saturés à certaines heures;
3. Le renforcement de la complémentarité TER/TGV et donc la possibilité d'éviter des décalages horaires contre-productifs. Dans ce cadre, il est indispensable d'annuler la dernière évolution du plan de transports qui implique, à partir de 2022, la suppression de correspondances pour Lannion, Carhaix, Paimpol et Dinan;
4. A moyen et long termes, il semble préférable de développer la connexion de la Bretagne par la mise en œuvre d'un plan global d'interconnexions des différents transports en Bretagne. Ce plan devra alors :
 - a. Assurer des correspondances cohérentes entre les différents modes de transport, notamment dans les connexions entre le car et le train. Cela implique aussi la modernisation des infrastructures, notamment aux nœuds de correspondances.
 - b. Assurer l'accessibilité à tous les types de public (en fauteuil roulant, à vélo, avec poussette, etc.).
 - c. Renforcer l'interopérabilité de la carte Korriago.
 - d. Être traduit dans une application mobile qui propose des trajets intermodaux optimisés, comme c'est le cas au Pays Basque avec le portail open-sourcé [Transfermuga](#).
 - e. Prévoir des trajets spécifiques pour connecter les sites touristiques de la côte et de l'intérieur afin de créer de vraies routes de voyage;
5. La connexion de la Bretagne, interne et avec les régions voisines nécessite des aménagements.
 - a. Une liaison nord sud de la Bretagne pour la desserte du centre Bretagne. Le maillage de la région impose notamment de rouvrir la ligne Saint-Brieuc - Auray par Loudéac et Pontivy.
 - b. Une optimisation des lignes, des trajets et des horaires entre la Bretagne et les Pays de Loire (entre Rennes et Nantes), entre la Bretagne et la Normandie (entre Rennes, Caen et Rouen, entre Rennes, Avranches et Granville).
 - c. La mise en place de trains de nuit reliant la Bretagne (y compris au départ de Brest et de Quimper) aux régions de l'est et du sud du pays ainsi qu'aux métropoles voisines, telles que Barcelone, Bruxelles, Amsterdam, Francfort, Zurich, Vienne ou Milan. Le schéma présenté par les pouvoirs publics où la pointe bretonne est tout simplement ignorée a heurté nombre de consommateurs régionaux, nationaux et internationaux.

- d. Améliorer la liaison Quimper-Bordeaux (voire Biarritz) pour disposer d'une ligne avec un ou deux trains TGV en circulation d'une gare à l'autre en correspondances immédiates avec un objectif de 5 h de trajet. L'option de passer par Paris pour se rendre dans le sud-ouest est contre-productive ; celle d'emprunter trois trains en passant par Nantes et Brest n'est pas acceptable en 2021 !
6. La nécessité d'une approche environnementale globale :
- a. Qui doit prendre en compte le coût carbone de la production de l'énergie fournie pour le train électrique, sans le calculer seulement en termes de consommation ;
 - b. Qui doit minimiser l'impact foncier et l'artificialisation des sols (sachant qu'il y a de 10 à 12 ha d'impact foncier par km de ligne nouvelle) ;
 - c. Qui prévoit des structures compatibles avec des modes combinés pour le transport du fret (comme le ferroutage).