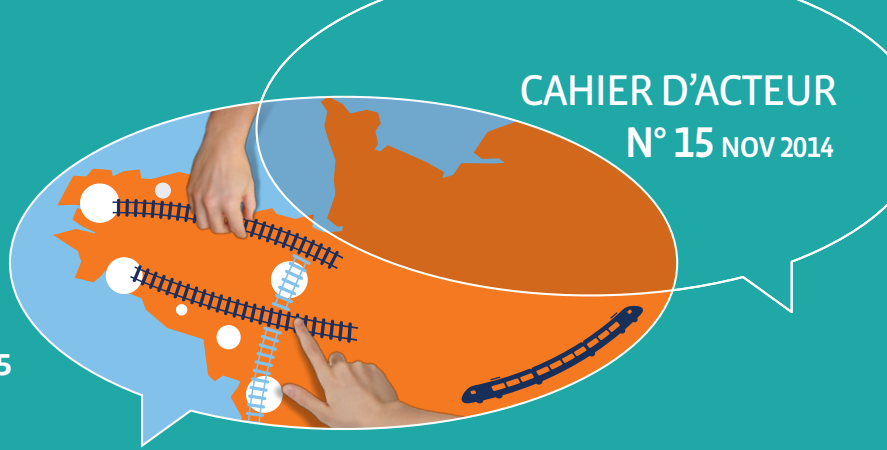


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 15 NOV 2014



LES ACTEURS ÉCONOMIQUES FINISTÉRIENS

Les associations d'entreprises et organisations patronales ainsi que les chambres consulaires finistériennes, qui constituent « les acteurs économiques finistériens » sont rassemblés autour d'un objectif commun : favoriser le dynamisme économique du Finistère, en veillant notamment à ce que les entreprises puissent bénéficier des infrastructures nécessaires à leur développement. Mettre Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris (et donc d'1h30 de Rennes) est un enjeu majeur pour l'attractivité du Finistère et la compétitivité des entreprises déjà présentes ou qui souhaitent s'y implanter.

Les acteurs économiques finistériens ont donc décidé de se regrouper dans le cadre du débat public LNOBPL pour faire entendre leur voix unie au sein d'un cahier d'acteur, autour d'un projet répondant aux divers besoins de mobilité de la pointe Bretagne.

Coordonnées :

46 quai de la Douane
29 200 Brest
Tél. : 02 98 33 97 70
Site : www.investirenfinistere.fr
Mail : contact@investir29.fr



LNOBPL : un projet nécessaire pour rapprocher l'Ouest Bretagne des centres de décision régionaux, nationaux et européens, mais avec un scénario alternatif, permettant de mieux répondre aux attentes de la Pointe Bretagne.

I. UN ENGAGEMENT FORT ET DE PLUS DE 20 ANS DE L'ÉTAT : METTRE BREST ET QUIMPER À 3 HEURES DE PARIS

En 2017, après la mise en service de la LGV Bretagne Pays de la Loire, le Finistère, malgré un gain de 45 minutes sur la durée actuelle, restera 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, sera relié en à peine plus de 2 heures. Par ailleurs, Rennes ne sera plus qu'à 1 h 30 de Paris mais restera toujours à plus de 2 heures de Brest ou Quimper ce qui aura 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.

Le Finistère, département comptant plus de 900 000 habitants, 70 000 établissements/entreprises et 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.



Source : carte anamorphose temps de trajet ferroviaire - 2025/2030 - Adepta / Investir en Finistère

En passant sous la barre des 3 heures, en desserte commerciale, on constate de façon significative un report modal de l'avion vers le train, le développement des courts séjours touristiques, l'implantation de nouvelles activités économiques...

Le projet LNOBPL représente donc un enjeu majeur pour la pointe Bretagne. Il doit satisfaire le mieux possible aux engagements de l'Etat de mettre Brest et Quimper à 3h de Paris (et donc à 1 h 30 de Rennes) et d'améliorer la desserte entre Brest et Quimper (cf. CPER 2007/2013).

Les travaux se devront de commencer par l'Ouest de la Région afin de favoriser l'équilibre territorial et l'économie de la pointe Bretagne.

II. LES SCÉNARIOS PROPOSÉS NE SATISFONT PAS À L'OBJECTIF DE 3 HEURES

Selon la période de référence de 2009, les trains entre Paris et Brest mettaient en moyenne 4 h 25, pour un peu plus de 5 arrêts. Pour Quimper, il fallait 4 h 27 pour 6 arrêts (source : horaires SNCF 2009).

En tenant compte des gains de temps apportés par la LGV Bretagne Pays de la Loire et par les travaux réalisés dans les phases 1 et 1+, le gain de temps sera de 45 min environ pour les 2 lignes. **Cela rapporte donc le temps de trajet moyen à 3 h 41 pour Brest et Quimper en 2017, bien loin encore de l'objectif de 3h.** Si l'on prend comme référence une desserte commerciale optimisée (avec 3 arrêts seulement entre Paris et Brest ou Quimper contre les 5/6 observés en moyenne), **le temps de trajet s'établit à 3 h 26/3 h 27. Ce sont donc 25 à 30 minutes qu'il faut encore obtenir dans le cadre du projet LNOBPL pour atteindre réellement l'objectif des 3h00 et non les 10/15 minutes fixées dans le cahier des charges du projet.**

Seul le scénario vert se rapproche, et pour la ligne sud uniquement, de la cible.

III. DES BESOINS DE MOBILITÉ NATIONALE MAIS AUSSI RÉGIONALE ET LOCALE FORTES

La carte ci-après montre bien les 3 niveaux de relations qui interviennent fortement en pointe Bretagne :

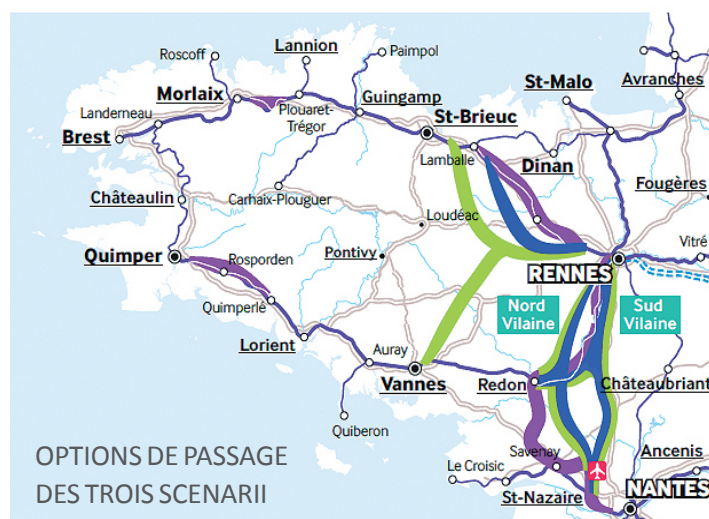
- les relations **départementales** : entre Brest et Morlaix/Lannion et Brest et Quimper ;
- les relations **régionales** entre Brest/Quimper et Rennes mais aussi Nantes ainsi qu'entre les diverses villes bretonnes de taille moyenne (Lorient, Vannes...);
- et les relations **nationales**, principalement vers Paris.

Le projet LNOBPL se doit d'apporter des améliorations significatives sur ces 3 niveaux de liaisons.



Relations interrégionales et nationales du système interurbain de Brest (Source : UMR 8504 Géographie-cités – Datar 2011)

IV. LES SCÉNARIOS PROPOSÉS NE RÉPONDENT PAS PLEINEMENT À L'OBJECTIF DE RENFORCER LE RÉSEAU INTER-VILLES ET L'IRRIGATION DES TERRITOIRES



(Source : dossier de synthèse LNOBPL - RFF)

Tous les scénarios (hormis le mauve) prévoient la construction de lignes nouvelles exclusivement à l'Est de la Région. Cela revient à conforter à l'Est le gain relatif déjà apporté par l'arrivée de la LGV à Rennes (qui diminuera de 28% son temps de trajet pour Paris quand ce ne sera que de 15% pour le Finistère) et à accroître l'éloignement relatif de la pointe Bretagne.

Les scénarios bleu et vert améliorent en définitive essentiellement les dessertes vers Rennes et entre Rennes et Nantes,

mais ne prennent pas en considération les autres dessertes intrarégionales. Le maillon manquant essentiel pour réellement améliorer la desserte ferroviaire intrarégionale est la création **d'une boucle entre Brest et Quimper**, permettant de relier efficacement les lignes Nord et Sud et favorisant une mobilité ferroviaire entre les principales villes moyennes. Cela permettrait également de **connecter utilement Brest et Nantes et donc de mettre efficacement en réseau les 3 métropoles de l'Ouest**. Il faut aujourd'hui 1 h 10 pour relier Brest et Quimper en train (et 1 h 25 par car), distantes de seulement 70 km. Des travaux sont prévus sur la ligne, mais repoussés sine die, sans que les objectifs initiaux (une heure de trajet, doublement des trains) puissent être assurés et surtout sans que la durée de trajet s'avère réellement compétitive avec le mode routier. Cette seule option ne peut donc pas être retenue comme perspective.

Aucun scénario ne permet de gagner les 25 à 30 minutes manquantes. Ils contribuent à améliorer majoritairement la desserte de l'Est Bretagne et la liaison entre Rennes et Nantes, alors que le besoin est au désenclavement de l'Ouest Breton et à une meilleure connexion entre les diverses villes bretonnes situées sur les lignes Nord et Sud.

V. UN AUTRE SCÉNARIO

Les acteurs économiques finistériens proposent un autre scénario, prenant davantage en compte les attentes des Finistériens (entreprises, étudiants, particuliers...) :

- **sélection du scénario bleu Nord Vilaine** (ou un autre scénario de desserte entre Rennes et Nantes mutualisé avec la desserte de la Bretagne Sud) pour un gain de 11 min entre Brest et Rennes et Quimper et Rennes et de 7 min entre Quimper et

Nantes. **Le coût de cette portion de 165 km est de 3,1 Mds€.**
 - création d'une ligne nouvelle complète entre Brest et Quimper d'une longueur de 65 km environ, intégrant une nouvelle gare TGV à Brest-aéroport (gain de 3/4 min) et un nouveau franchissement de l'Elorn pour un coût estimé à **1,2 Mds€** (en double voie / 800 M€ en voie unique). Brest serait alors à **20 min** de Quimper et moins d'1h de Lorient.
 - création d'un shunt au niveau du Ponthou, qui permettrait de **gagner 3 min** sur la ligne Nord, pour un coût estimé à **100 M€**.

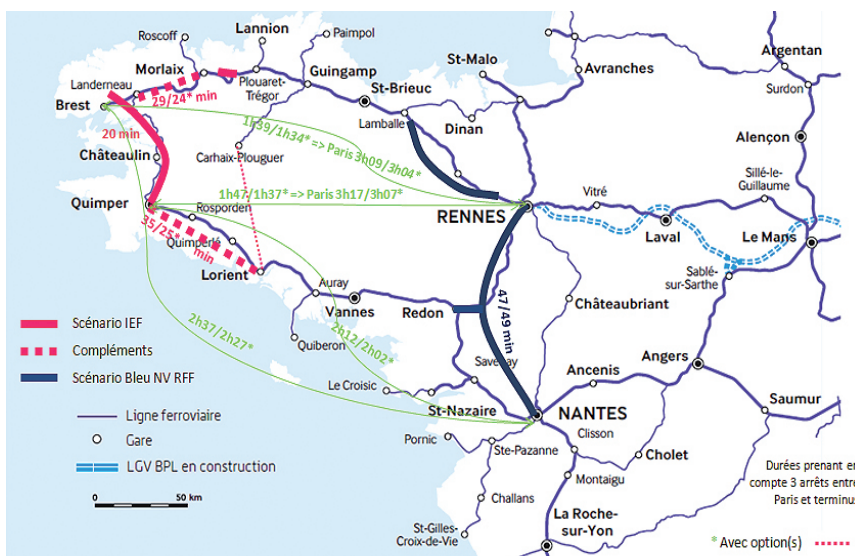
Ce scénario de base (restant dans une enveloppe budgétaire médiane aux 3 scénarios proposés) se chiffrerait donc à 240 km de voies nouvelles pour un montant de travaux estimé à 4,4 Mds€ (4 Mds€ si voie unique entre Brest et Quimper). Il permettrait d'améliorer la desserte vers Paris pour **Brest et Quimper, qui seraient respectivement à 3 h 09 et 3 h 17 de Paris** en desserte commerciale avec 3 arrêts intermédiaires. Il favoriserait le rapprochement des axes Nord et Sud et réglerait le problème de liaison entre Brest et Quimper. Il relierait la Bretagne Nord-Ouest à la Bretagne Sud et notamment **Brest à Lorient en moins d'1h** contre plus de 2h actuellement. **Nantes serait à un peu plus de 2 h 30 de Brest** contre plus de 4 heures actuellement avec les ruptures.

Pour réellement approcher l'objectif des 3h, des travaux complémentaires seraient nécessaires sur les lignes Nord et Sud :

- construction d'un tronçon de **25/30 km de ligne nouvelle entre Morlaix et Landerneau** (gain de 5 min / coût de 500 M€ - Brest/Paris = 3 h 04).
 - construction d'un tronçon de **60 km de ligne nouvelle entre Quimper et Lorient** (gain de 10 min / coût de 1,1 Md€ - Quimper / Paris = 3 h 07).

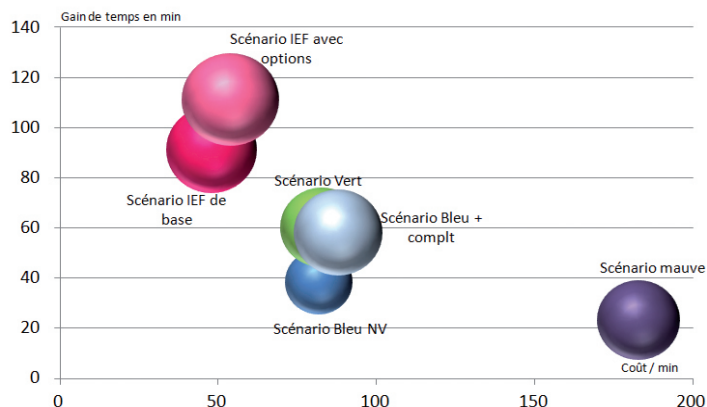
Ce scénario complet se chiffrerait donc à 330 km de voies nouvelles pour un montant de travaux estimé à 5,6/6 Mds€.

SCÉNARIO ALTERNATIF
 ACTEURS ÉCONOMIQUES
 FINISTÉRIENS (AEB)



Comparaison des scénarios en M€ par minute gagnée

Le volume des sphères représente le nombre de km de voies nouvelles à construire



Le coût du projet de base (intégrant les linéaires de ligne nouvelle, mais aussi le coût d'une nouvelle gare et d'un viaduc sur l'Elorn) est tout à fait compétitif si on le rapporte au nombre de minutes qu'il permet de gagner par rapport aux dessertes actuelles (ratio à 48 M€/min contre 183M€/min pour le scénario mauve), comme le montre le schéma ci-dessus. Il permet, par ailleurs, d'apporter de meilleures réponses aux besoins de mobilité intrarégionale, interrégionale et nationale.

VI. LES AVANTAGES DE CE SCÉNARIO ALTERNATIF :

- mettre Brest à 20 min de Quimper / 29 min de Morlaix et 59 min de Lorient et donc renforcer les liens de proximité,
- permettre des liaisons performantes entre la ligne Nord et la ligne Sud (ex : Morlaix / Lorient et Saint-Brieuc / Quimper en 1 h 30)
- améliorer la liaison de la pointe Bretagne avec les capitales régionales : Rennes mais aussi Nantes et conforter le pôle métropolitain constitué par Rennes/Brest/Nantes,
- assurer une desserte commerciale de Quimper et Brest approchant les 3 heures de Paris (et de Morlaix à moins de 2 h 40),
- créer un pôle multimodal fort de l'Ouest Bretagne autour de l'aéroport de Brest Bretagne (déjà 1er aéroport Breton avec plus d'1 M° de passagers) et de la nouvelle gare et ainsi favoriser la dimension métropolitaine de Brest, au profit également de ses territoires voisins,
- assurer des possibilités de report supplémentaires pour le fret ferroviaire grâce à la boucle des lignes Nord et Sud,
- mieux équilibrer les gains à attendre de la grande vitesse entre l'Est et l'Ouest de la Région et ainsi poursuivre une vraie démarche d'aménagement du territoire, permettant de maintenir ou développer une économie et une démographie dynamiques en pointe Bretagne,
- favoriser le développement des filières d'excellence présentes en pointe Bretagne : agri-agroalimentaire, bancassurance, défense, économie maritime, électronique, numérique, énergies

marines...tirées par un terreau d'entreprises mais aussi d'acteurs publics (IFREMER, Station Biologique de Roscoff-UPMC, UBO-IUEM, Telecom Bretagne...) qui ont des forts besoins de mobilité.

- contribuer à des dynamiques économiques complémentaires : tourisme court séjour, silver economy...

RÉSUMÉ DU CAHIER D'ACTEUR

Les acteurs économiques finistériens considèrent comme un enjeu majeur de mettre la pointe Bretagne à moins de 3h de Paris en train, dans un contexte de forte concurrence entre les territoires dont l'attractivité est pour partie liée à la performance des infrastructures de transport.

Le projet LNOBPL est donc essentiel ; mais aucun des scénarios proposés ne réunit l'ensemble des conditions nécessaires à satisfaire les attentes :

- le temps de desserte commerciale (avec 3 arrêts intermédiaires) en 2017 sera de 3 h 26. Ce sont donc entre 25 et 30 min qui sont à gagner et non 10 à 15 min comme étudié,
- les scénarios proposent des tronçons de ligne nouvelle à l'Est de la Région alors que l'Est bénéficiera déjà à plein de l'arrivée de la LGV BPL en 2017,
- la rupture ferroviaire entre la ligne Nord et la ligne Sud (mauvaise liaison Brest / Quimper en 1 h 10 pour 70 km) ne favorise pas les liaisons intra-régionales et interrégionales (ex : Brest / Nantes). C'est pourquoi les acteurs économiques finistériens ont réfléchi à un autre scénario. **Le projet de base consiste à retenir le scénario bleu RFF, à réaliser 65 km de lignes nouvelles entre Brest et Quimper (mettant Brest à 20 min de Quimper et 59 min de Lorient), à créer une nouvelle gare TGV à l'aéroport de Brest - constituant un véritable pôle intermodal pour tout l'Ouest Bretagne - et à réaliser un shunt au niveau du Ponthou. Quimper et Brest seraient respectivement à 3 h 17 et 3 h 09 de Paris et Morlaix bénéficierait d'une desserte à moins de 2 h 40 de Paris. Le coût estimé de ce projet se chiffre entre 4 et 4,4 Mds€.** Pour mettre Brest à 3h de Paris, il faut envisager des **travaux complémentaires (des portions de ligne nouvelle entre Morlaix et Landerneau et entre Quimper et Lorient)** dont le montant avoisine les 1,6 Md€. Ce scénario permettrait, dans sa version de base, **de gagner 92 min sur les trajets actuels** (contre 60 min pour le scénario vert, le mieux disant), ce qui le place comme un scénario particulièrement performant en ratio coût/min gagnée. Il satisfait par ailleurs à beaucoup plus d'objectifs et de niveaux de desserte. Les acteurs économiques finistériens demandent que ce scénario alternatif soit étudié de façon approfondie et que les travaux décidés commencent par la réalisation des tronçons favorisant la pointe Bretagne.