



**La Bretagne dispose de nombreux atouts mais aussi d'un handicap géographique qu'est sa périphéricité.**

## >> Ses atouts

Première région agricole française ; première région pour la pêche ; un tissu de PME diversifié, dynamique et bien réparti sur le territoire ; une recherche à la pointe dans des secteurs stratégiques comme l'économie maritime et les technologies de l'information et des communications ; cinquième région pour le nombre de dépôts de brevets ; une région qui se positionne sur le secteur porteur des énergies marines renouvelables ; une région qui accueille beaucoup de touristes ; la présence de deux métropoles Rennes et Brest et un réseau de villes moyennes ...

## >> Un handicap majeur : sa périphéricité

Le désenclavement a toujours été un sujet porté par les politiques et les acteurs socioprofessionnels. A la fin des années soixante, la Bretagne était la seule région française à ne pas compter un seul kilomètre d'autoroute. Il aura fallu le Plan routier breton annoncé en 1969 pour y remédier et doter la Bretagne d'un réseau de routes à deux fois deux voies qui jouera un rôle majeur dans son développement économique. Le combat pour le désenclavement se poursuivra ensuite autour du ferroviaire. 1977, c'est l'annonce du lancement de la LGV Atlantique qui permettra aux premiers TGV d'arriver en gare de Rennes en 1989. La volonté des Bretons a toujours été de mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris. L'élargissement de l'Europe vers l'Est et la mondialisation ont fait prendre aux Bretons une conscience accrue que la périphéricité de leur région engendrait des coûts supplémentaires et devenait un frein au développement économique de la Bretagne.

A la suite d'une forte mobilisation des élus et des acteurs socioéconomiques, le CIAT de 2003 décidera la prolongation de la LGV Ouest permettant de mettre Rennes à 1H30 de Paris en 2017. Cette réalisation n'est qu'une première étape.

**Le consensus breton a toujours porté sur la réalisation d'une ligne à grande vitesse jusqu'à Brest et Quimper.** L'option retenue pour atteindre cet objectif était la « pendularisation des trains », technologie qui a été abandonnée en 2007.

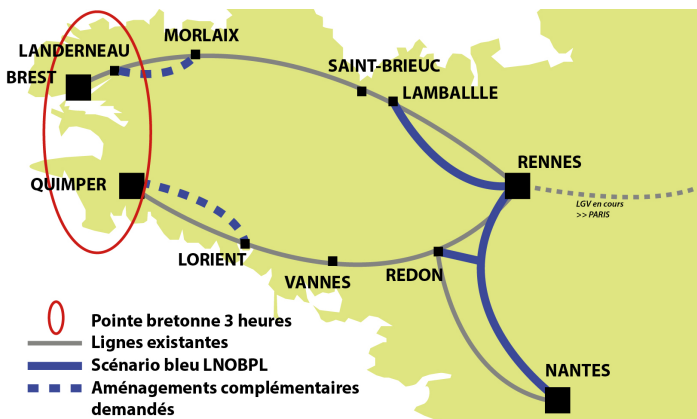


Malgré des travaux d'amélioration des voies existantes, une étude RFF/SETEC, rendue publique en 2012, a révélé que pour mettre la pointe bretonne à trois heures de Paris, **la seule solution était de construire des lignes nouvelles entre Rennes-Brest et Rennes-Quimper sans oublier le raccordement à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes**. C'est le projet désormais dénommé **LNOBPL** qui est aujourd'hui soumis à débat public.

Néanmoins, pour émettre un avis pertinent, nous ne pouvons nous contenter du Taux de rentabilité interne comme seul critère d'analyse socioéconomique. **Le bilan socioéconomique doit prendre en compte le « rapport d'accessibilité »**. Celui-ci permet, au-delà des minutes gagnées, de mettre en perspective le bénéfice de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire. Ce critère est particulièrement déterminant pour la Bretagne qui, ces dernières années, a vu se creuser un fossé entre l'est et l'ouest remettant profondément en cause notre modèle de développement économique fondé sur la complémentarité de nos territoires. **Ces études d'accessibilité ont été réalisées, nous demandons à la CNDP de les rendre publiques et de les annexer au rapport présenté par le maître d'ouvrage.**

Enfin, le dossier présenté par le maître d'ouvrage est ambigu quant aux délais de réalisation des lignes nouvelles. Si l'on s'en tient au rapport « mobilité 21 » qui a remplacé le SNIT, le projet breton est passé de priorité de rang 1 « investissements à réaliser avant 2030 » à priorité de rang 2 « investissements à réaliser après 2030 ». Le maître d'ouvrage affirme de manière explicite que le réseau ferroviaire breton sera « au maximum de ses performances à l'horizon 2020 » : c'est-à-dire dans cinq ans. **Cette seule affirmation plaide pour la création de lignes nouvelles avant 2030.**

Au regard du double objectif poursuivi qui est de mettre la pointe bretonne à trois heures de Paris tout en diffusant le bénéfice de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire breton, le **scénario bleu**, moyennant la **création de voies nouvelles entre Morlaix et Landerneau**, au Nord, et **Lorient et Quimper**, au Sud, semble le mieux adapté.



Considérant que le projet de mettre la pointe bretonne à trois heures de Paris ne peut se résumer en une analyse comptable de minutes gagnées au regard de l'investissement effectué, mais qu'il s'agit bien d'un projet qui engage l'avenir économique de toute une région, nous portons au débat public trois observations :

- Notre préférence va au scénario bleu avec les aménagements mentionnés.
- Nous demandons l'annexion au rapport soumis au débat public des études d'accessibilité.
- Nous demandons à ce que les travaux soient engagés avant 2030 conformément au consensus breton sur le ferroviaire.