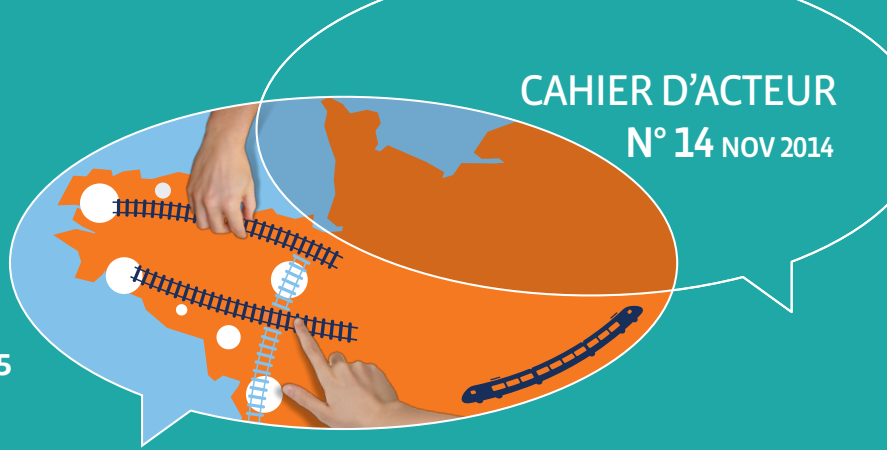


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 14 NOV 2014



LE CONSEIL GÉNÉRAL DU FINISTÈRE, BREST MÉTROPOLE OCÉANE, QUIMPER COMMUNAUTÉ, MORLAIX COMMUNAUTÉ ET LANNION TRÉGOR COMMUNAUTÉ SOUTIENNENT UN SCÉNARIO BLEU AMÉNAGÉ DU PROJET LNOBPL PERMETTANT DE MIEUX RÉPONDRE AUX ATTENTES DE L'OUEST BRETAGNE.

Le Conseil général du Finistère, Brest métropole océane, Quimper Communauté, Morlaix Communauté et Lannion-Trégor Communauté, ont pris ensemble l'initiative de rédiger ce cahier d'acteurs sur le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL).

Les Bretons restent toujours vigilants et mobilisés pour la réalisation du projet LNOBPL dans le cadre du grand projet stratégique ferroviaire Bretagne à grande vitesse – BGV. Toute remise en cause ou nouveau retard constituerait un lourd handicap pour l'attractivité et le développement de la Bretagne et en particulier sa partie occidentale. Ils seraient perçus comme un déni d'aménagement du territoire et de traitement équitable de la pointe bretonne.

Ce cahier d'acteur est le résultat de prises de position, souvent portées de manière partenariale, avec les présents signataires, il participe de cette volonté fédératrice de soutenir les dynamiques urbaines et métropolitaines à l'œuvre à la pointe bretonne au service d'un aménagement et d'un développement équilibré et durable du territoire.

Coordonnées :

Brest métropole océane  
24, rue Coat-Ar-Gueven  
BP 92 242 29 222 Brest CEDEX 2  
Tél. : 02 98 33 52 73



Placer Brest et Quimper à moins de trois heures de trajet de Paris et arrimer la Bretagne aux grands réseaux européens dans les meilleurs délais constitue un enjeu majeur pour l'accessibilité, la compétitivité et le développement durable des territoires de l'Ouest breton. C'est pourquoi, les présents signataires, considèrent la réalisation du projet LNOBPL comme urgente et prioritaire.

## I. LNOBPL, UN PROJET ESSENTIEL POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE DU FINISTÈRE ET DE L'OUEST BRETON

Le caractère péninsulaire de la Bretagne et son éloignement des principaux centres décisionnels européens font de l'accessibilité un élément essentiel de la compétitivité et l'attractivité du territoire. L'accessibilité passe par la recherche du meilleur niveau de performance de tous les modes de transport (ferroviaire, aérien,

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

routier, maritime et portuaire) et une parfaite interconnexion des réseaux. Elles constituent une condition essentielle pour une meilleure insertion de la Bretagne et l'Ouest breton dans les flux d'échanges mondiaux. L'objectif est le renforcement des liaisons avec le reste du territoire national et le rapprochement des agglomérations et bassins de vie en inter comme en intra-régional.

**La desserte ferroviaire de l'Ouest Bretagne à grande vitesse est donc un enjeu stratégique.** La réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) Rennes-Le Mans doit être poursuivie jusqu'à l'Ouest breton par l'amélioration prioritaire des liaisons intrabretonnes nord et sud, Brest-Rennes et Quimper-Rennes, avec l'objectif, reconnu d'intérêt national (CIADT décembre 2003), de placer ces 2 villes à 3 heures de Paris en vitesse et exploitation commerciales.

Or, d'ici 2017, toutes les possibilités d'amélioration auront été mises en œuvre sur les axes existants. Seule la réalisation de sections de lignes nouvelles permettra à la fois d'atteindre les gains de temps de parcours attendus, de ménager des sillons supplémentaires pour augmenter les fréquences sur les secteurs à trafic dense et de favoriser ainsi une meilleure offre de service au bénéfice des populations et acteurs économiques de l'Ouest Bretagne.

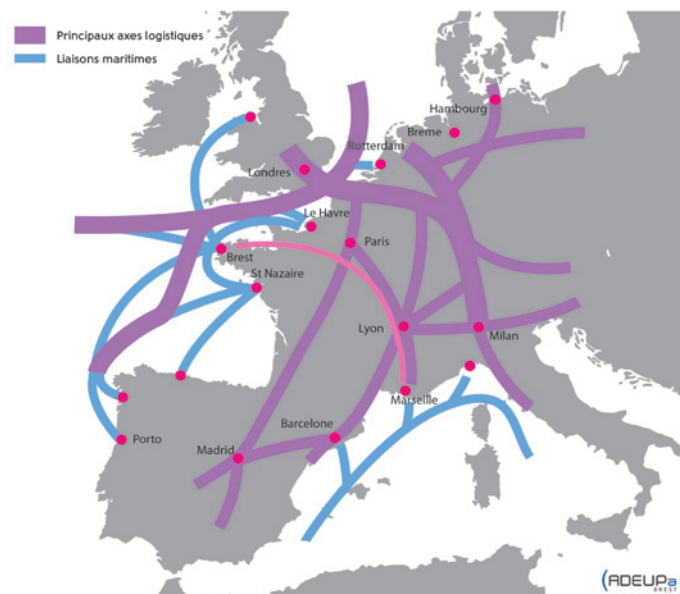
C'est tout le sens du soutien porté aujourd'hui à la réalisation du grand projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL).

## II. LA VISION COLLECTIVE DES SIGNATAIRES SUR LES OBJECTIFS DU PROJET LNOBPL

Brest métropole océane, le Conseil Général du Finistère, Quimper Communauté, Morlaix Communauté et Lannion-Trégor Communauté soutiennent les objectifs du maître d'ouvrage sur lesquels ont convergé l'ensemble des partenaires et souhaitent rappeler les enjeux stratégiques que sous-tend le projet intégré de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire :

### ENJEU N° 1

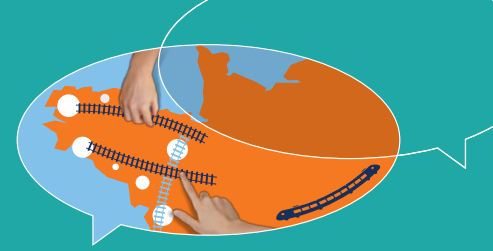
« raccorder la pointe bretonne au réseau structurant de liaisons rapides nationales et européennes »



**L'objectif de placer Brest et Quimper, avec 2 arrêts intermédiaires, à moins de 3 heures de Paris et des interconnexions européennes constitue la priorité centrale.**

Une accessibilité externe performante de la Bretagne et surtout de sa pointe occidentale est essentielle pour répondre au défi de l'attractivité économique. Comment en effet maintenir et développer des activités innovantes sans liaisons performantes avec l'Europe et le reste du monde ? C'est pour conforter leur place de 1er rang dans les domaines de l'agro-alimentaire, des sciences du vivant, de la construction et réparation navale, de l'industrie de Défense, des technologies du numérique, de la photonique et de l'économie maritime que les collectivités et les acteurs se mobilisent

Brest, seconde métropole de Bretagne, a ainsi acquis une position internationale dans le champ maritime (dans le secteur naval et industriel de Défense, en matière de sciences & technologies marines, de sécurité et sûreté maritimes, de maîtrise de l'environnement maritime et côtier,...). Elle doit, pour la



conserver mobiliser tous ses acteurs dont beaucoup sont des acteurs publics (université et organisme de recherche, Marine nationale, Ifremer, CEDRE, Station Biologique de Roscoff...) pour lesquels des liaisons ferroviaires performantes sont essentielles.

La Bretagne, du fait notamment de l'attrait du littoral et d'un patrimoine naturel et culturel exceptionnel, est enfin parmi les tous premiers territoires français concernant la fréquentation touristique. Une offre ferroviaire performante, notamment à 3 heures de Paris permettrait le renforcement d'une économie, également, résidentielle, touristique et événementielle.

Le projet LNOBPL, en renforçant la visibilité, l'accès et le rayonnement international de la pointe bretonne, en consolidant ses liens métropolitains, participe à la vitalité des dynamiques économiques à l'œuvre.

## ENJEU N°2

**Optimiser dans l'ouest breton la diffusion de la vitesse en assurant un maillage ferroviaire performant pour l'ensemble des villes concernées**

Le réseau ferroviaire souffre de la faible performance des relations inter-cités vis-à-vis de la route, tant en termes de temps de parcours que de fréquence de service.

Le projet proposé, en rapprochant sensiblement entre elles les agglomérations du grand ouest, et notamment en rapprochant Brest et Quimper de Rennes, va aussi concourir au développement endogène.

**L'objectif de liaison en 1 h 30 avec la capitale bretonne** est un élément fort pour les échanges régionaux, tant dans le secteur public que pour les entreprises privées. La liaison avec Nantes via l'axe Nord et l'axe Brest-Quimper-Sud Bretagne, développera les échanges entre les deux régions, contribuant ainsi à renforcer le maillage interrégional. **C'est aussi pour cette raison que l'amélioration de la liaison ferroviaire Brest-Quimper reste une demande forte.**

## ENJEU N° 3

**Contribuer à l'amélioration et à la performance de l'ensemble de la chaîne de transport multimodale**

La qualité de la desserte ferroviaire est également un enjeu important. Les incidents survenus en proximité de Morlaix le montrent.

Le projet favorisera cette qualité, et créera des capacités nouvelles sur les secteurs à trafic dense, notamment sur le territoire des métropoles (Lamballe-Rennes et Brest-Morlaix) et offrira une alternative volontariste aux déplacements routiers.

À ce titre, les pôles d'échanges multimodaux-gares, permettront de connecter efficacement le nouveau maillage ferroviaire Loire-Bretagne à la desserte fine des territoires (TER et autres services publics de transport de voyageurs départementaux et urbains) pour faciliter les déplacements du quotidien.

## ENJEU N° 4

**« faciliter le développement du fret ferroviaire vers l'ensemble du territoire national, notamment depuis le port de Brest, 1er port breton, et la plate-forme rail-route de Morlaix »**

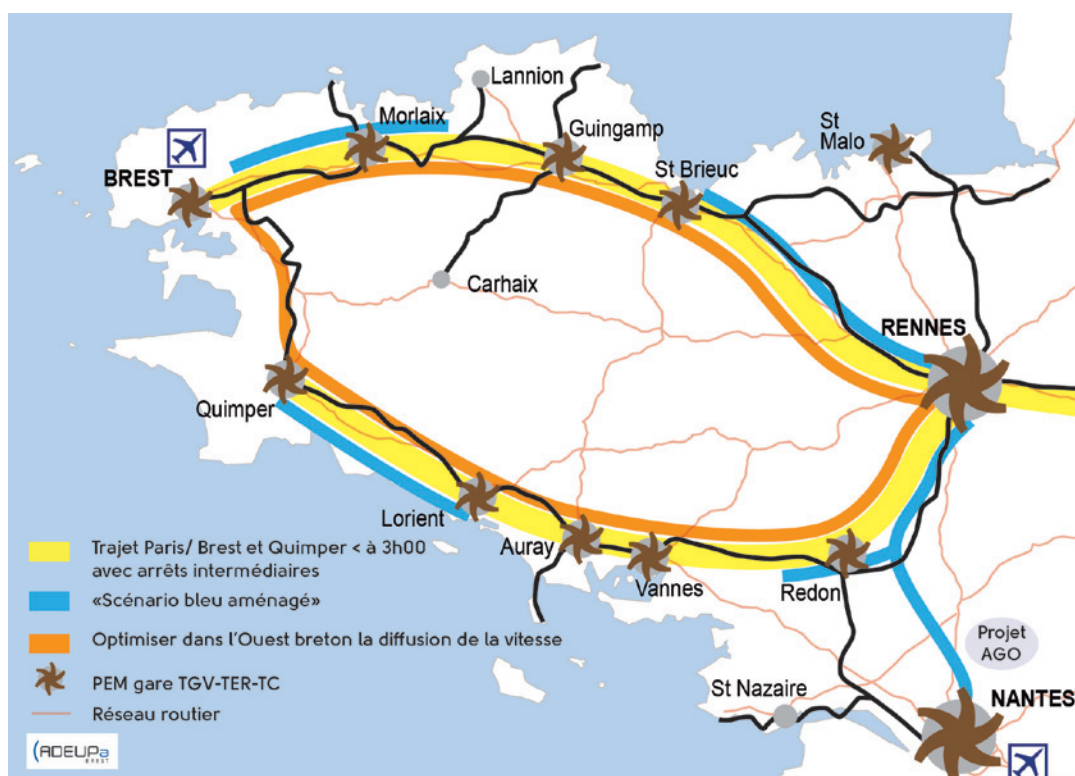
L'amélioration des capacités sur les sections ferroviaires saturées permettra de conforter la vocation de « hub » ou de plate-forme de transbordement du port de Brest, unique port breton spécialisé dans le trafic par conteneur.

Une meilleure accessibilité, notamment par l'attribution de sillons spécifiques et fiables, aux plates-formes logistiques existantes, comme le chantier Rail-Route de Morlaix, permettra, de même, de satisfaire les besoins de liaisons vis-à-vis de la région parisienne ou le sud de la France et d'autres destinations futures.

Cet enjeu s'inscrit pleinement dans les grandes orientations de l'Union européenne, en matière de transports durables et multimodaux, pour la reconnaissance et le développement d'autoroutes de la mer, véritables prolongements maritimes des grands axes d'échanges continentaux.

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

## III. CONSIDÉRANTS SUR LES SCÉNARIOS PROPOSÉS : POUR LA RÉALISATION D'UN « SCÉNARIO BLEU AMÉNAGÉ » DU PROJET LNOBPL



Chaque scénario apporte des améliorations par rapport à la situation actuelle au regard des enjeux évoqués précédemment. Toutefois, l'impact sur l'ensemble du territoire inter-régional ou sur les territoires locaux peut être plus ou moins important selon les scénarios.

**Il sera essentiel que le projet LNOBPL, qui vise une amélioration pérenne des performances des infrastructures ferroviaires (vitesse, sécurité, capacités, intermodalités TGV-TER-Transports collectifs, transport aérien, fret ferroviaire...), s'accompagne d'engagements clairs de l'opérateur sur les services ferroviaires offerts, dès 2017 à la mise en service de la LGV, puis à la réalisation du projet LNOBPL : fréquences, horaires et tarifs des dessertes TGV Brest-Paris et Quimper-Paris.**

Le scénario bleu du projet LNOBPL offre des gains de temps, de trafic et de fonctionnalités importants, manifestés par son taux de rentabilité interne de 3,9 %, pour un coût global nettement moindre que les autres scénarios « vert » ou « mauve » et qui autorise la prise en compte d'aménagements complémentaires envisagés par RFF.

**Les présents signataires soutiennent donc la réalisation d'un scénario bleu aménagé.**

En effet, afin de garantir un bénéfice maximal de l'infrastructure sur l'ensemble du périmètre considéré et d'assurer l'effectivité des grands objectifs de LNOBPL, dès la pointe bretonne, le scénario bleu doit intégrer la nécessité de réaliser des compléments d'aménagement :

- À l'Est, allonger des sections de ligne nouvelle au-delà de Lamballe et Redon
- Créer des sections de ligne nouvelle à l'ouest (entre Morlaix et Landerneau) et autour de Morlaix (traitement de la vallée du Ponthou) comme à l'ouest de Lorient pour la branche sud afin d'accroître le gain de temps, et la capacité du réseau, dans l'objectif des 3 heures de la pointe bretonne à Paris avec deux arrêts intermédiaires.

Par ailleurs, la liaison directe entre l'axe Brest-Rennes et l'axe Quimper-Rennes, permettant des gains de temps sensibles sur les relations entre la Bretagne Nord, Nantes et la Bretagne Sud pourra également être prise en considération.

Enfin, la poursuite du programme d'amélioration des liaisons nord et sud Bretagne via l'ouest, « Brest-Quimper » vers Nantes demeure une demande forte pour le bouclage du système global de liaisons ferroviaires.