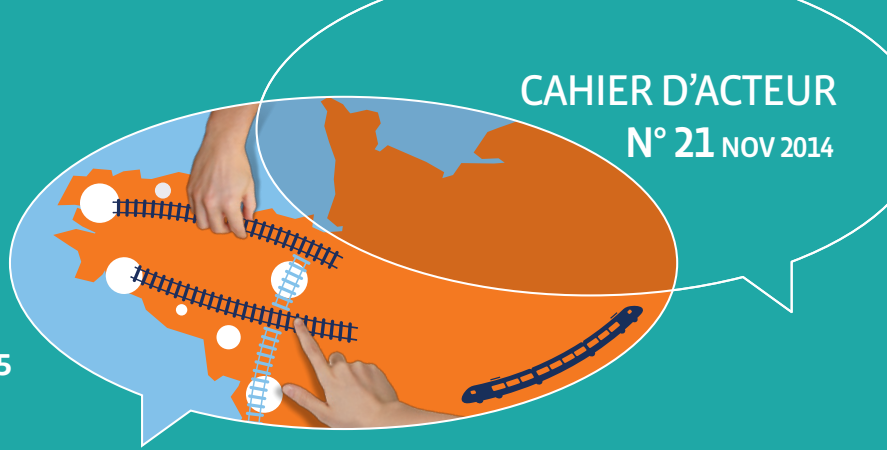


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 21 NOV 2014



LE PÔLE  
MÉTROPOLITAIN  
DU PAYS DE BREST  
ET SES SEPT INTER-  
COMMUNALITÉS  
SOUTIENNENT  
UN SCÉNARIO BLEU  
AMÉNAGÉ DU  
PROJET LNOBPL

Placer la métropole brestoïse et son bassin d'emplois de 400 000 habitants à moins de trois heures de trajet de Paris constitue un enjeu majeur pour l'accessibilité, la compétitivité, l'attractivité et le développement durable de son territoire. C'est pourquoi, le scénario bleu aménagé avec 2 arrêts intermédiaires entre Brest et Paris constitue la priorité centrale pour l'ensemble des acteurs du Pays de Brest.

François CUILLANDRE  
Président du Pôle Métropolitain  
du Pays de Brest  
[www.pays-de-brest.fr](http://www.pays-de-brest.fr)

Pays de Brest  
PÔLE MÉTROPOLITAIN



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

Le Pays de Brest se situe à l'écart des principaux centres de décisions européens et à proximité d'une des plus importantes voies maritimes mondiales. Cet éloignement implique, pour rester un territoire compétitif et dynamique, de proposer une offre performante et optimale en matière de transport. Le récent statut de métropole témoigne pour Brest de l'importance d'une connexion avec l'extérieur pour maintenir et développer des collaborations métropolitaines dynamiques. Cette organisation nécessite également de favoriser l'accès à ses grandes fonctions stratégiques pour un bassin de vie en constante évolution. L'ensemble des modes de transport assure un rôle décisif pour connecter le Pays de Brest au reste du monde et chacun doit être performant pour limiter les effets de l'éloignement géographique.

**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 va permettre d'améliorer les liens entre la Bretagne et Paris en 2017 mais laisse Brest et Quimper au-delà du seuil des 3 heures. Le chantier doit donc être impérativement poursuivi jusqu'à Brest par l'amélioration prioritaire des liaisons intra bretonnes. **Un tel objectif s'inscrit en phase avec les décisions du CIADT de décembre 2003 de placer Brest et Quimper à 3 heures de Paris en vitesse et exploitation commerciales.**

Parallèlement à la construction de la LGV des travaux d'amélioration des axes nord et sud Bretagne se poursuivent et permettront de diminuer le temps de parcours et d'augmenter la sécurité des voies.

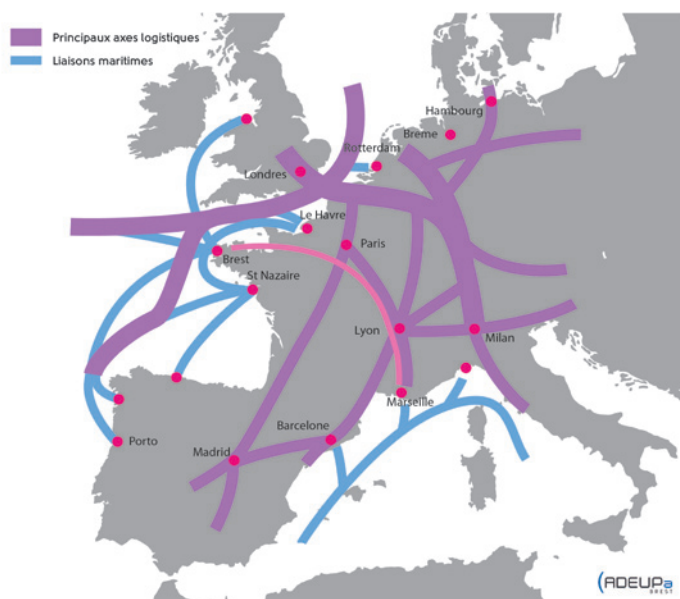
# DÉBAT PUBLIC

## PROJET LNOBPL

Ces travaux sur voies existantes auront atteint leur limite en termes de gains de temps et une nouvelle phase de programme de travaux s'avère nécessaire pour atteindre les objectifs du grand projet Bretagne à grande vitesse – BGV. C'est tout le sens du soutien porté aujourd'hui à la réalisation du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL).

### II. LA VISION COLLECTIVE DU PÔLE MÉTROPOLITAIN DU PAYS DE BREST SUR LES OBJECTIFS DU PROJET LNOBPL

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



#### ENJEU N° 1

« De nombreux acteurs du Pays de Brest dans l'attente d'une desserte ferroviaire performante »

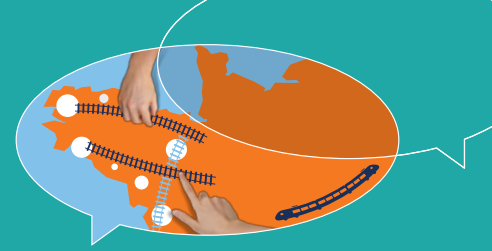
Brest est la principale base de défense de l'Ouest de la France. À ce titre, la cité du Ponant accueille de nombreuses fonctions de décisions majeures en lien direct avec l'État-major et les autres centres de commandement. Historiquement, les militaires privilégient le transport ferroviaire et alimentent de façon significative le trafic de passagers.

Le maritime est également fortement développé dans le domaine scientifique. À l'heure actuelle, Brest est la principale place française en matière de sciences marines bientôt confortée par l'arrivée du siège national d'IFREMER.

En plus de la Marine nationale et des sciences marines, Brest a développé une large gamme d'activités liées à la mer : premier port de réparation navale (civil et militaire), premier port de plaisance de Bretagne, siège de nombreux établissements liés à l'environnement maritime (CEDRE, Agence des aires marines protégées...). L'ensemble de ces fonctions métropolitaines, témoin de la spécialisation maritime, a pour effet de générer nombreux échanges avec l'extérieur.

L'enseignement supérieur, autre marqueur de la métropole, est particulièrement développé à Brest. En plus d'une université pluridisciplinaire performante (Institut universitaire européen de la Mer, Institut de géo-architecture, Institut d'actuariat, ENIB, ESIAB...) de nombreuses écoles (Telecom Bretagne, Ecole navale, ENSTA de Bretagne, ISEN, FBS...) recrutent largement au-delà des frontières régionales. Parmi les facteurs d'attractivité, une bonne connexion aux différents modes de transport permet d'étendre l'aire de recrutement des étudiants mais aussi de certains professeurs. Si les échanges avec Rennes relèvent d'une habitude relativement ancienne, les établissements d'enseignement recherchent de nouvelles collaborations avec Nantes. Une offre ferroviaire performante permettrait de développer de nouvelles collaborations. Par ailleurs, des structures comme, par exemple Telecom Bretagne, très soucieux du bilan carbone de leurs déplacements, « militent » pour une utilisation privilégiée du train.

Les activités de santé participent activement à la dimension métropolitaine. En plus de la présence du Centre Hospitalier Universitaire Régional et de ses 6000 emplois, les laboratoires brestois et les entreprises du bassin d'emploi ont atteint un niveau qui les conduits à participer à de nombreux partenariats. Plusieurs laboratoires et entreprises sont identifiés pour leur degré d'excellence. De nombreux appels à projets démontrent de leurs relations fréquentes avec des acteurs extérieurs.



Là aussi, la connexion au réseau ferroviaire national est un élément souvent évoqué par les professionnels de santé pour faciliter leurs échanges mais aussi pour maintenir sur place les praticiens de haut niveau.

Plusieurs centres de décisions se sont développés dans le Pays de Brest. Certains sont issus de création locale : le groupe Arkéa (Crédit mutuel de Bretagne, Suravenir, Fortuneo, Financo...), le groupe Laïta (Even, Triskalia et Terrena), la SILL, Trecobat, le groupe Sofibra (hotels Océania et créateurs de la chaîne B&B)... et des implantations de groupes français ou internationaux peuvent être également cités : groupe Thales, DCNs, Livbag... Ces entreprises stratégiques disposent de perspectives de croissance et proposent des biens ou des services à l'extérieur de la Bretagne et s'alimentent des compétences et des matériaux extérieurs. Ce rayonnement et cette attractivité impliquent une bonne connexion avec le reste de la France.

## ENJEU N° 2

**L'objectif d'une bonne qualité de service : un aller – retour Brest / Paris dans la journée, des fréquences suffisantes et une sécurité du service**

Lors des échanges avec les acteurs économiques du Pays de Brest et ceux en lien avec eux, la qualité du service ferroviaire constitue un élément déterminant. Les attentes reposent à la fois sur la possibilité de réaliser une journée de travail complète à Paris en arrivant vers 9 heures et en repartant vers 18 heures. En plus des questions d'horaires, la fréquence des trains est également un point important.

En parallèle, les autres services ferroviaires que sont les TGV intermédiaires et les TER permettront une desserte fine des territoires bretons.

La sécurisation de la voie s'avère également fondamentale ; l'épisode récent d'une suspension du trafic entre Morlaix et Brest a été vécu comme particulièrement pénalisant pour l'ensemble des acteurs économiques du Pays de Brest.

Le projet LNOBPL permet à la fois d'améliorer la performance et la qualité des services et l'assurance d'une amélioration des infrastructures.

## ENJEU N° 3

**Maintenir l'attractivité résidentielle et touristique du Pays de Brest**

La population du Pôle métropolitain du Pays de Brest continue d'augmenter mais cette progression ralentit. Le niveau des migrations résidentielles est plus bas que d'autres espaces voisins. Pourtant le Pays de Brest dispose de nombreux atouts (qualité du littoral, patrimoine naturel et culturel...). L'éloignement, lié notamment au temps de parcours en train, explique pour une grande part cette moindre attractivité.

Les professionnels du tourisme considèrent comme préjudiciable la durée des déplacements en train. Une offre plus performante permettrait un renforcement de la fréquentation touristique de la destination Brest terres océanes sous plusieurs formes : le tourisme d'affaires, l'événementiel mais aussi les courts séjours. Ces derniers pourraient, sous réserve d'une amélioration substantielle du temps de parcours, se développer significativement.

## ENJEU N° 4

**Irriguer la Pointe bretonne**

Toute une série de services sont assurés au sein de la métropole brestoise pour des populations et des territoires larges à l'échelle notamment de l'ouest-Bretagne ; c'est le cas pour les fonctions de santé, d'enseignement supérieur, judiciaires, culturelles... L'accès à ces services implique un bon niveau de liaison ferroviaire, à la fois entre Brest et Rennes (avec l'objectif de relier la capitale bretonne en 1 h 30) mais aussi vers Quimper, le sud Bretagne, Nantes et au-delà.

La liaison avec Nantes via l'axe Nord puis l'axe Brest-Quimper-Sud Bretagne, développera les échanges entre les deux régions, contribuant ainsi à renforcer le maillage interrégional.

## ENJEU N° 5

**« Faciliter le développement du fret ferroviaire vers l'ensemble du territoire national, notamment depuis le port de Brest, 1er port breton »**

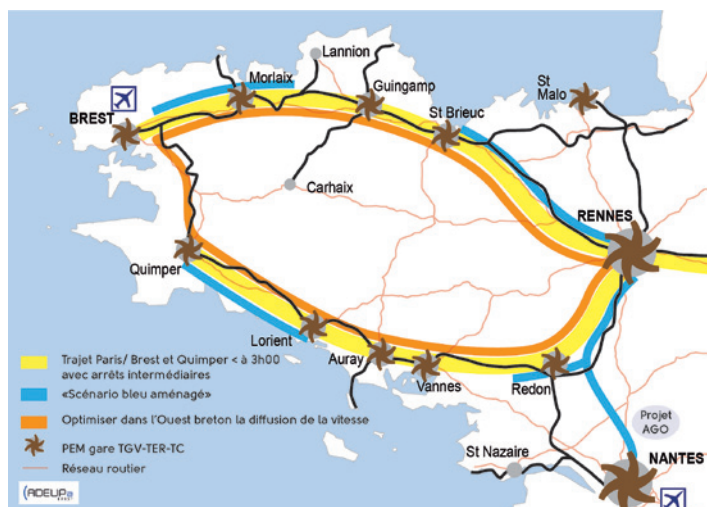
L'amélioration des capacités sur les sections ferroviaires saturées permettra de conforter la vocation de « hub » ou de

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

plate-forme de transbordement du port de Brest, unique port breton spécialisé dans le trafic par conteneur. Une meilleure accessibilité aux plates-formes logistiques existantes, permettra, de même, de satisfaire les besoins de liaisons vis-à-vis de la région parisienne ou le sud de la France.

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.

## III. LE POLE MÉTROPOLITAIN DU PAYS DE BREST SOUTIEN LA RÉALISATION D'UN SCÉNARIO BLEU AMÉNAGÉ.



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 interrégional ou sur les territoires locaux peut être plus ou moins important selon les scénarios.

**Il sera essentiel que le projet LNOBPL, qui vise une amé-**

**lioration pérenne des performances des infrastructures ferroviaires (vitesse, sécurité, capacités, intermodalités TGV-TER-Transports collectifs,...), 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.

C'est pourquoi, 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:

- A l'Est, allonger des sections de ligne nouvelle au-delà de Lamballe et Redon vers l'ouest
- Créer des sections de ligne nouvelle à l'Ouest et autour de Morlaix, et de Lorient 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 devra également être pris 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.