



# Le projet de ligne nouvelle Ouest Bretagne Pays de Loire

Réunion Débat Public | 17 septembre 2014  
Réf.232/CG/14

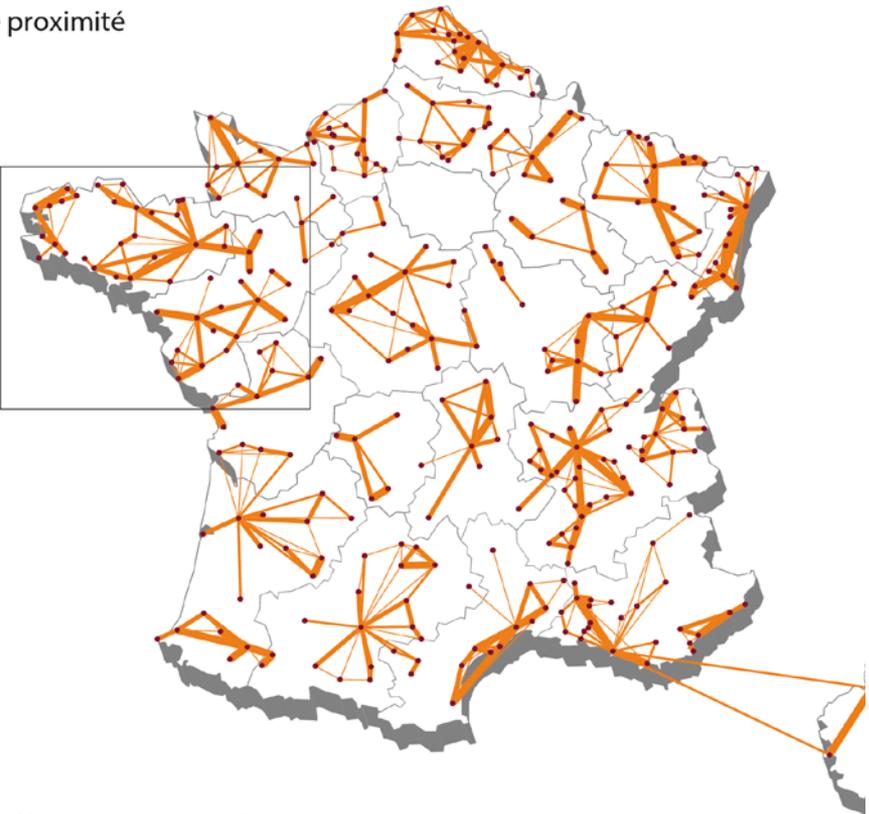
# a. Les systèmes urbains de proximité

Intensité des liens  
Note cumulée pour  
7 indicateurs de liens

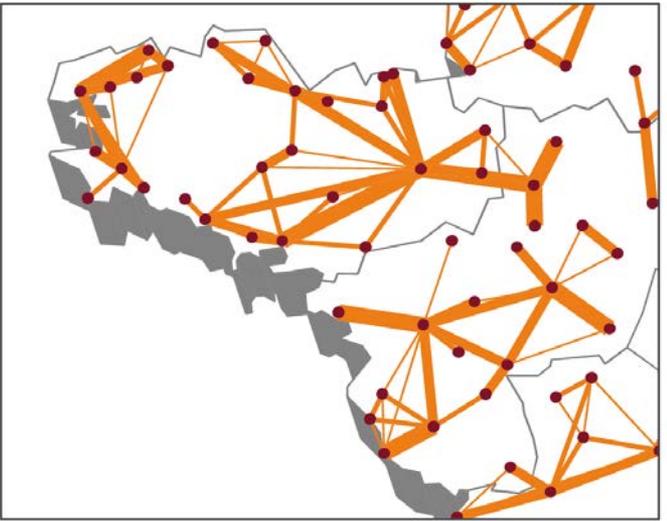
21.5 ↑  
Forte

18  
16  
14

Moins forte  
11.5 ↓  
(au moins 3 indicateurs)



Fait avec Philcarto - <http://philcarto.free.fr>

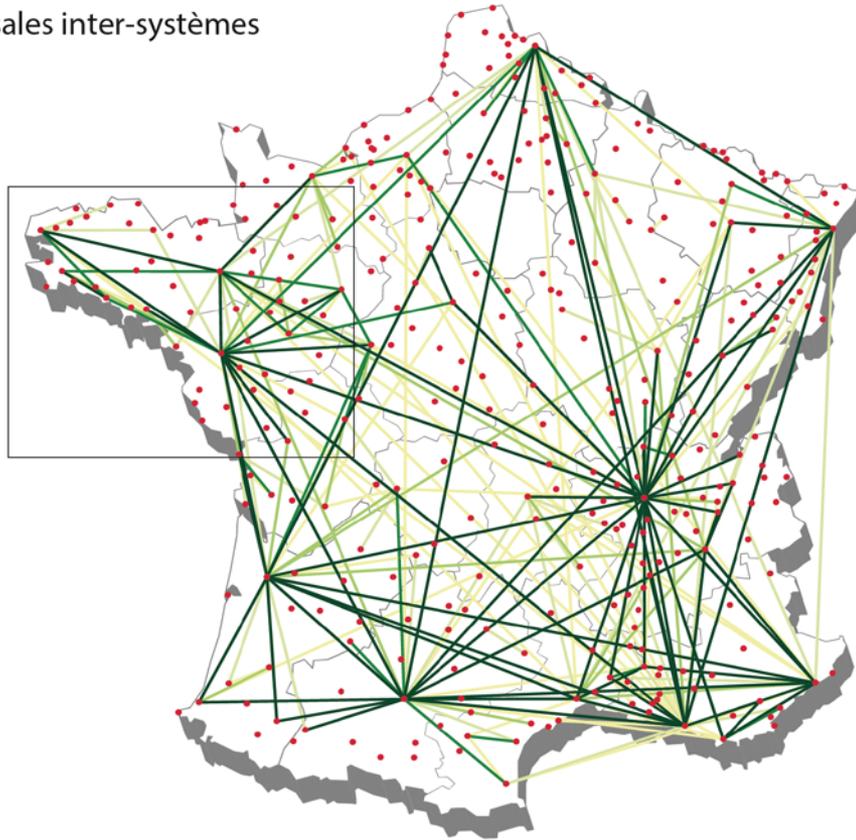
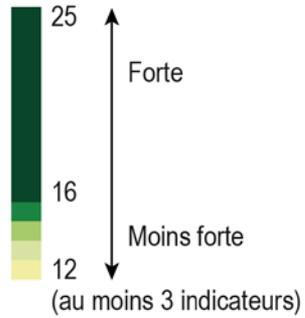


© UMR 8504 Géographie-cités (février 2011)

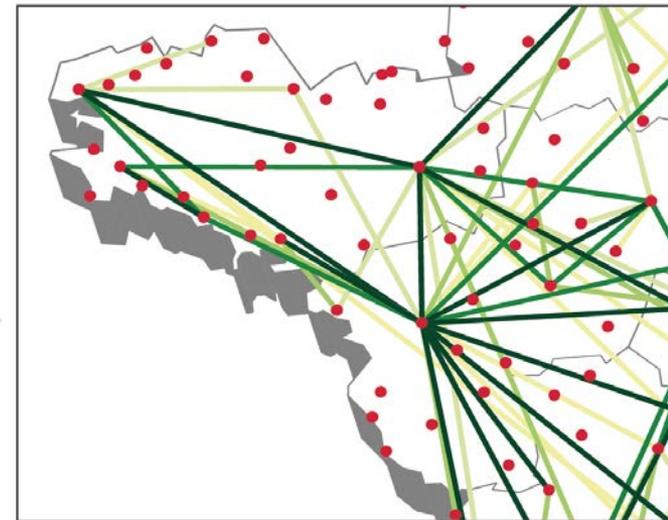
: INSEE RP 2006, CLAP 2008, CORDIS, FILOCOM, SNCF/OAG 2010

## b. Les relations transversales inter-systèmes

Intensité des liens  
Note cumulée pour  
7 indicateurs de liens



Fait avec Philcarto - <http://philcarto.free.fr>

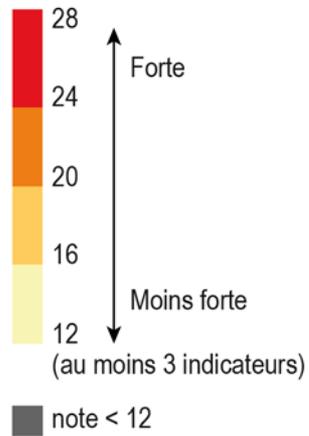


© UMR 8504 Géographie-cités (février 2011)

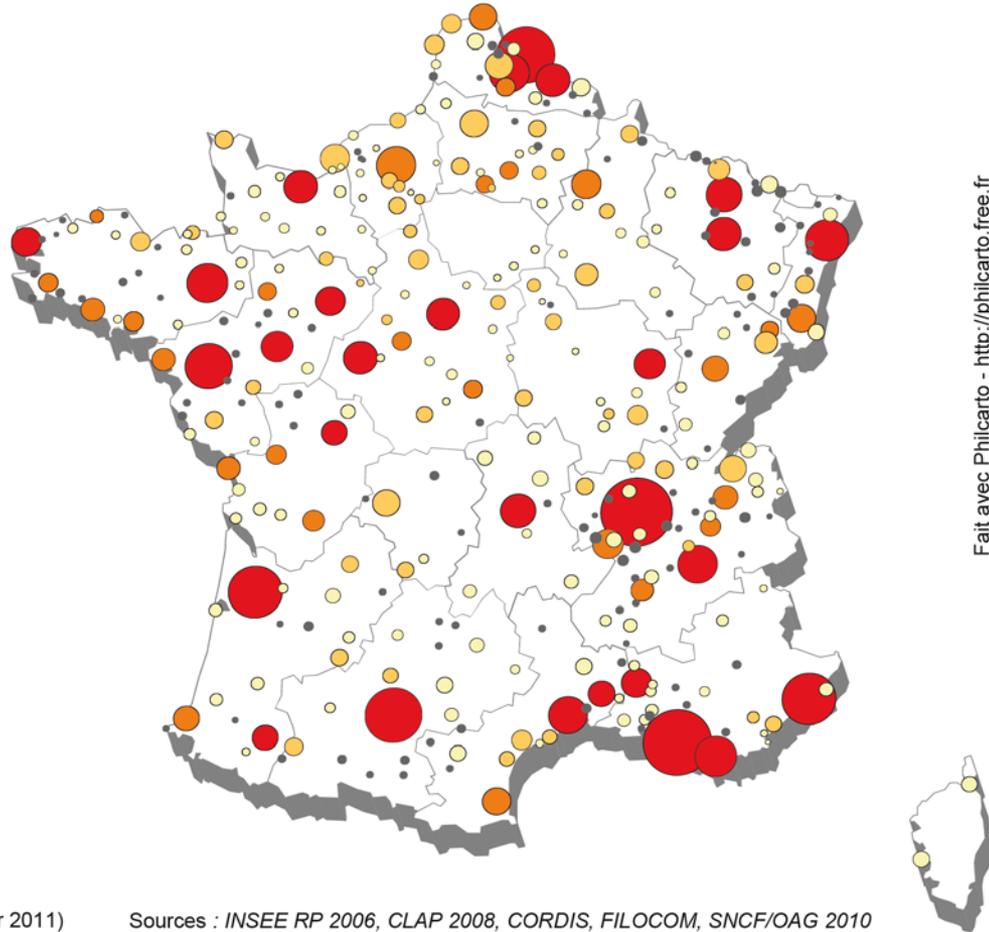
Sources : INSEE RP 2006, CLAP 2008, CORDIS, FILOCOM, SNCF/OAG 20

### c. Les connexions à Paris

Intensité des liens  
Note cumulée pour  
7 indicateurs de liens



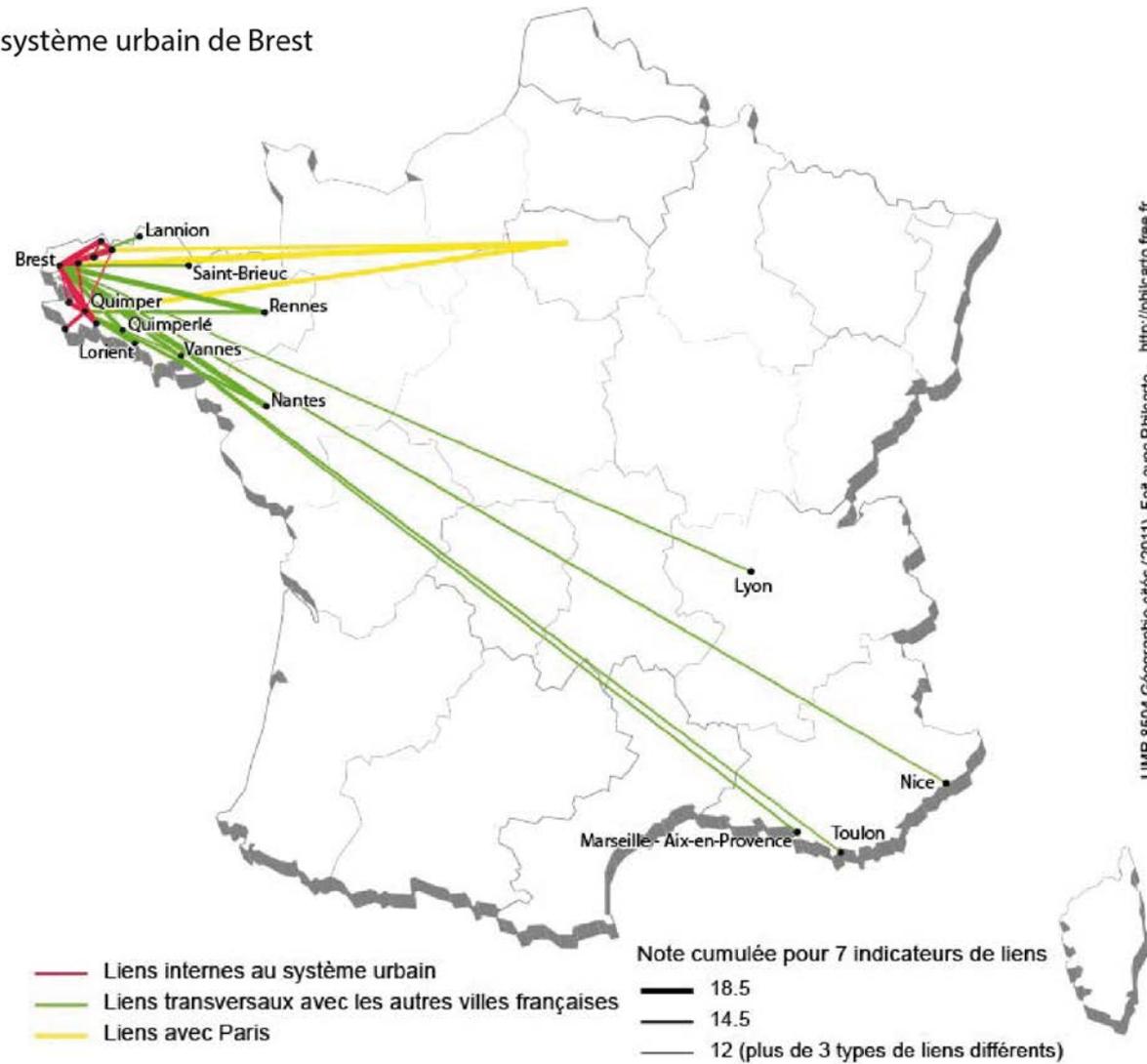
Population totale des aires  
urbaines en 2006



© UMR 8504 Géographie-cités (février 2011)

Sources : INSEE RP 2006, CLAP 2008, CORDIS, FILOCOM, SNCF/OAG 2010

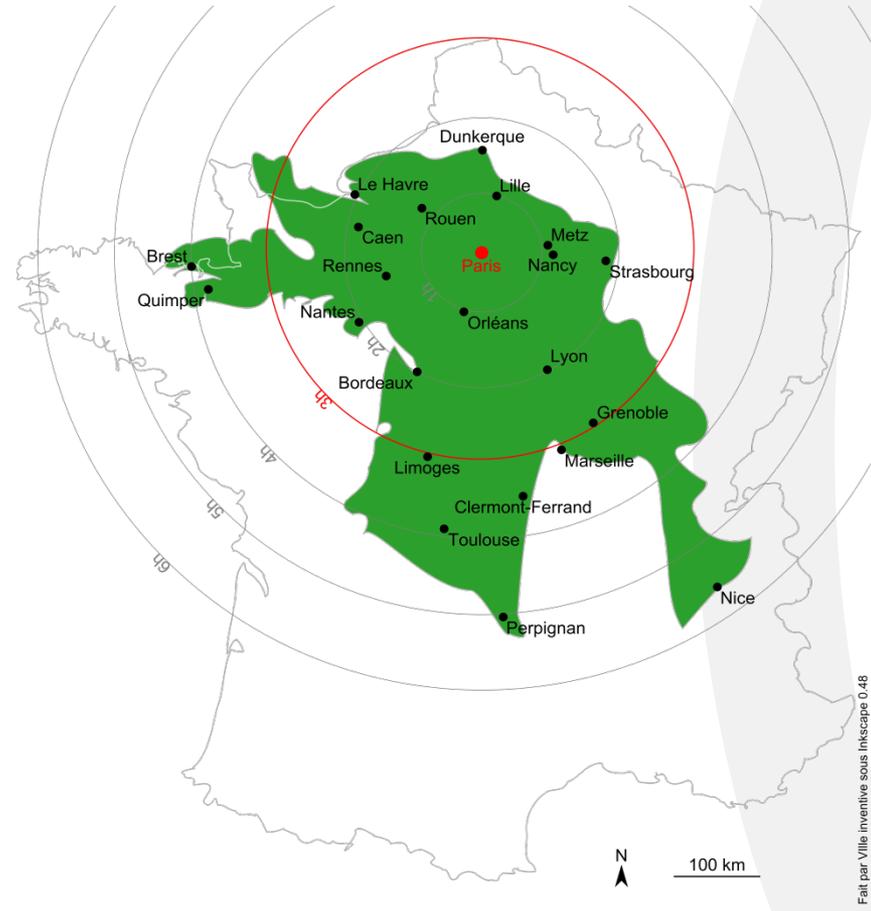
## d Le système urbain de Brest



## Situation 2012



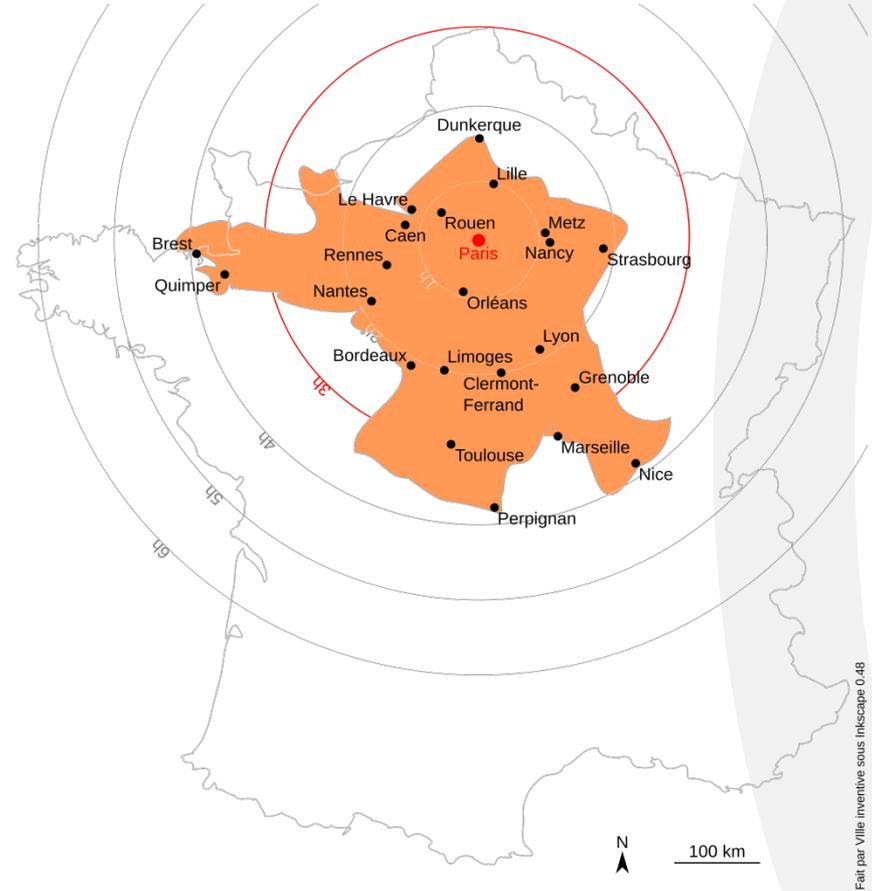
## Situation tenant compte des « coups partis »



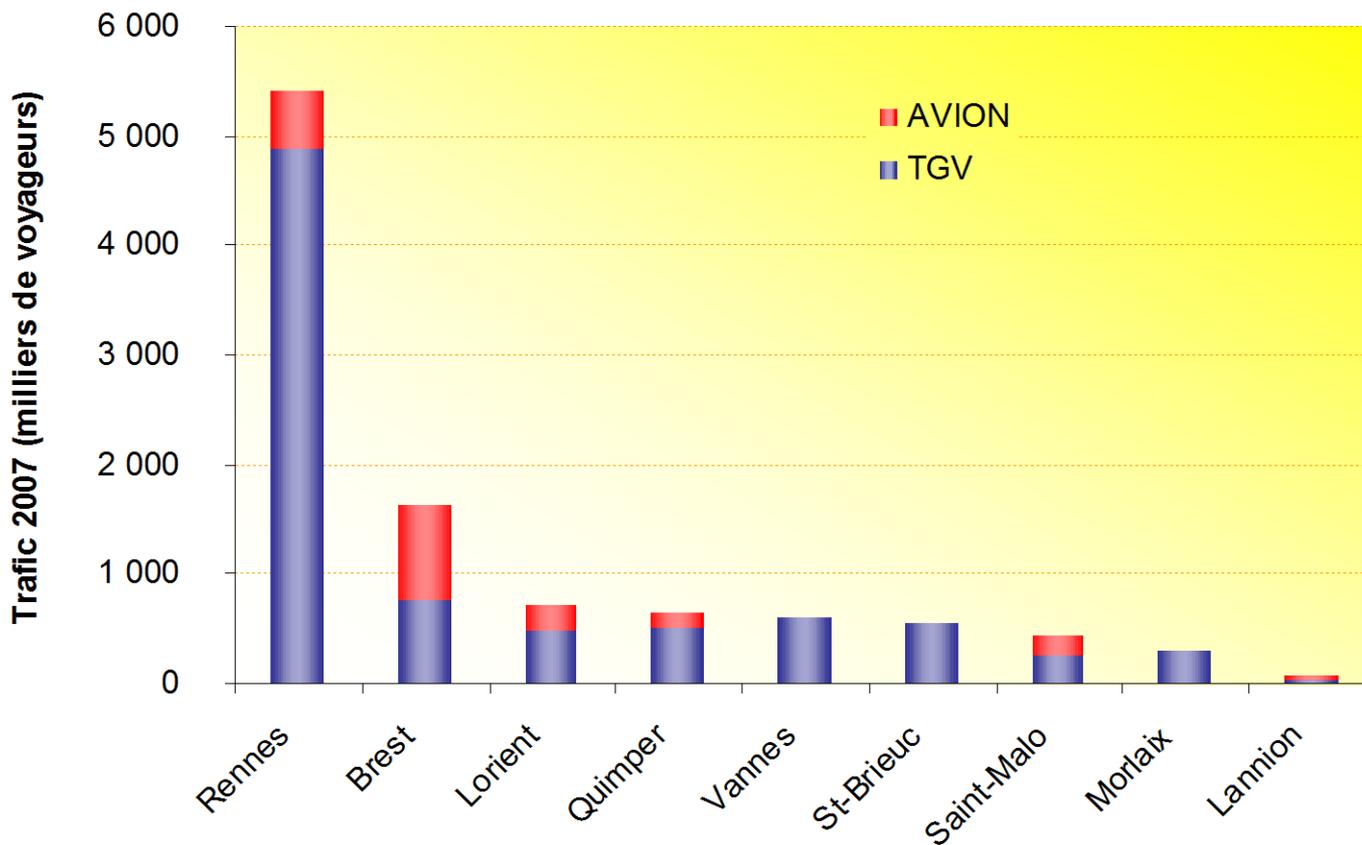
## Situation tenant compte des coups partis



## Situation tenant compte de tous les projets du SNIT sauf LNOBPL



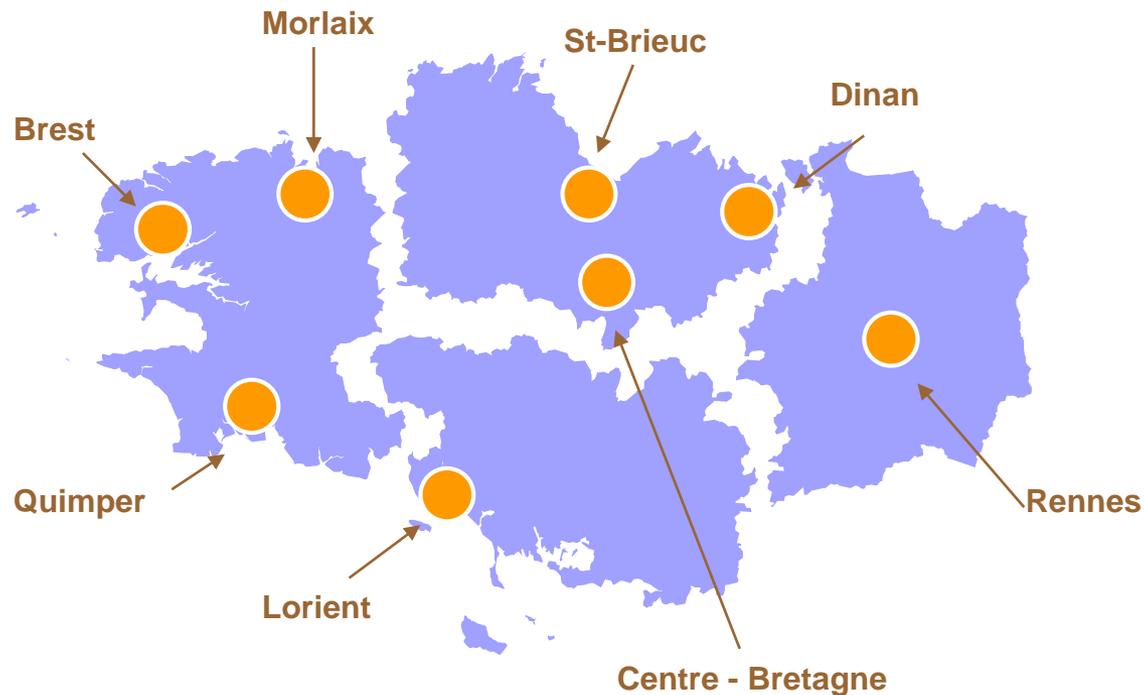
# L'ARBITRAGE AVION TGV



Source : SNCF - Aéroports

# L'ANALYSE PRODUITE PAR LES AGENCES BRETONNES

11 Focus- groupes et 4 enquêtes réalisés en 2009



# LES EFFETS ATTENDUS

## LES EFFETS POSITIFS

**Impact positif sur les activités économiques**

**Des structures d'enseignement supérieur et recherche plus attractives**

**Des effets positifs sur le tourisme de court-séjour, tourisme d'affaires et culture**

## LES POINTS DE VIGILANCE

**Craintes d'une dépendance parisienne pour l'Enseignement Supérieur et la Recherche**

**Peu d'effets en Finistère si les objectifs de temps de parcours ne sont pas tenus (<=3h20)**

**Faible impact sur les petites villes (ex: Guingamp, Dinan, Loudéac...) et craintes d'aspiration économique de territoires non desservis**

## Une phase 2 indispensable à la Bretagne occidentale

- La crainte d'une Bretagne à deux vitesses
- Brest et Quimper à 3 heures de Paris

## Des horaires et des fréquences à adapter

- Un AR dans la journée
- Arrivée à 9 heures au plus tard

## Une chaîne de déplacement à organiser

- L'importance des correspondances TER
- L'accessibilité des pôles gares

## Transformer les gares

- Promouvoir une offre de bureaux
- Développer les services et les commerces