



BREST ET QUIMPER A MOINS DE 3H DE PARIS / 1H30 DE RENNES

Réunion Publique LNOBPL
Brest – 17/09



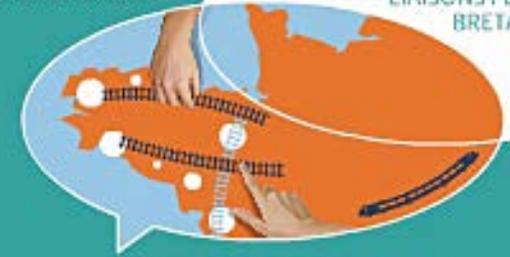
INVESTIR EN
FINISTÈRE

endp Commission nationale
du débat public

Vous donner la parole
et la faire entendre.

DÉBAT PUBLIC

LIAISONS FERROVIAIRES
BRETAGNE - LOIRE
LNOBPL



DU 4 SEPTEMBRE 2014 AU 3 JANVIER 2015
INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS

PARTICIPEZ AUX RÉUNIONS PUBLIQUES ET SUIVEZ LE DÉBAT SUR

<http://lnobpl.debatpublic.fr>



INVESTIR EN FINISTÈRE

Membres fondateurs actifs



Chambres consulaires adhérentes



Entreprises adhérentes



BMO

- CCI Brest
- Crédit Mutuel Arkea
- DCNS
- EDF
- Groupe Le Calvez
- Savéol
- SDMO
- Sté Fin. J. Kuhn
- Thales

Pays des ABers

- Le Saint
- SILL
- Tanguy
- Trecobat

Landerneau

- Even
- Groupama
- Scarmor
- Triskalia

Pont de Buis

- Salaün

Morlaix

- CCI Morlaix
- Eiffage Energie Bretagne
- Hop Britair
- Le Télégramme
- Sermeta

Carhaix

- DS Smith Packaging

Quimper

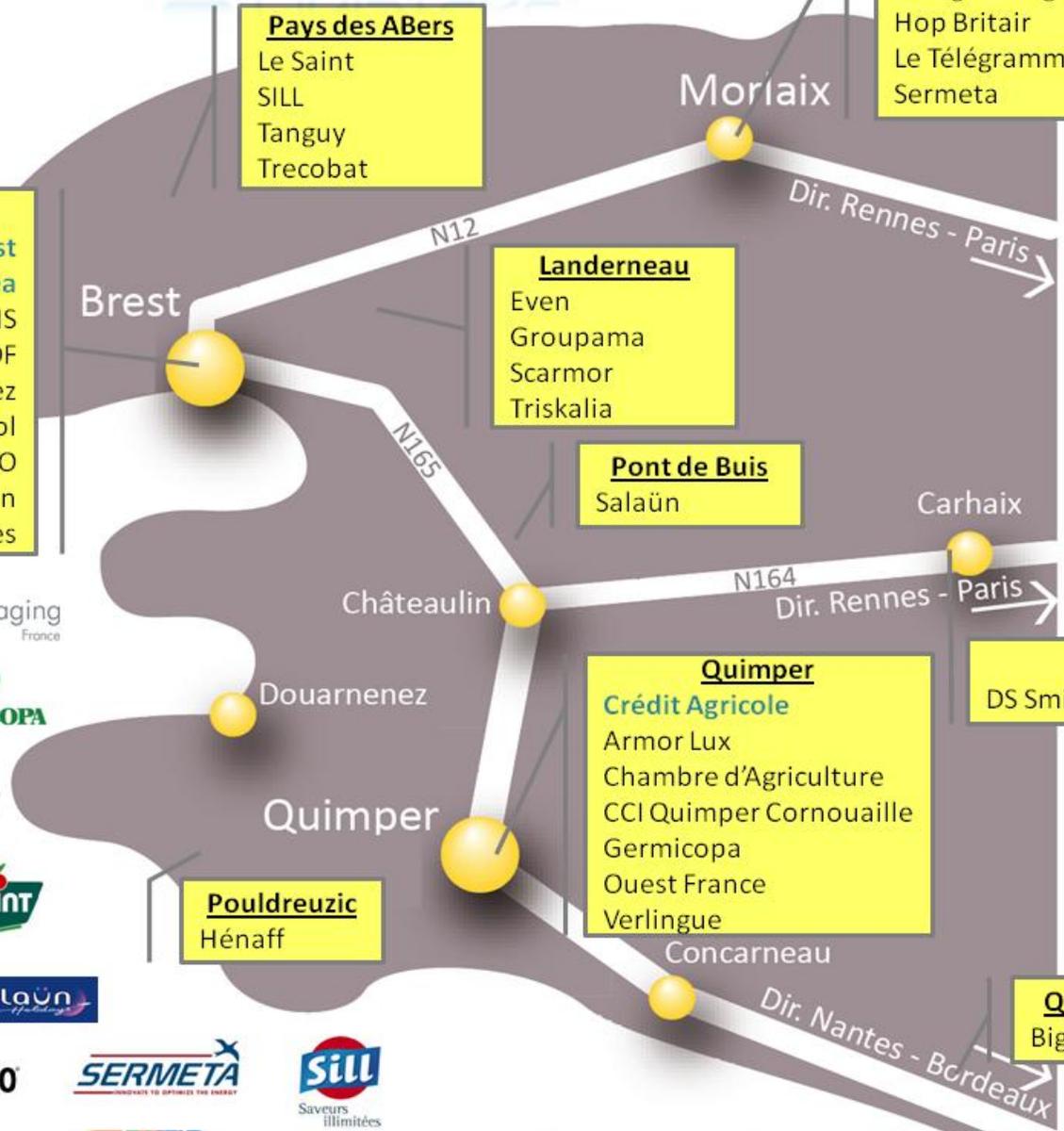
- Crédit Agricole
- Armor Lux
- Chambre d'Agriculture
- CCI Quimper Cornouaille
- Germicopa
- Ouest France
- Verlingue

Pouldreuzic

- Hénaff

Quimperlé

- Bigard



30 000 emplois en Finistère / 60 000 emplois au total

CA consolidé > 20 Mds€

Morlaix

Brest

Châteaulin

Douarnenez

Quimper

Concarneau

Carhaix

Dir. Nantes - Bordeaux

Dir. Rennes - Paris

Dir. Rennes - Paris



**QUELLES SONT LES ATTENTES DES ENTREPRISES
FINISTÉRIENNES DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE ?**

POUR QUELLES PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES ?



endp Commission nationale
du débat public

Vous donner la parole
et la faire entendre.

DÉBAT PUBLIC
LIAISONS FERROVIAIRES
BRETAGNE - LOIRE
LNOBPL

DU 4 SEPTEMBRE 2014 AU 3 JANVIER 2015
INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS
PARTICIPEZ AUX RÉUNIONS PUBLIQUES ET SUIVEZ LE DÉBAT SUR

<http://lnobpl.debatpublic.fr>  



Rappel des attentes d'Investir en Finistère – desserte ferroviaire

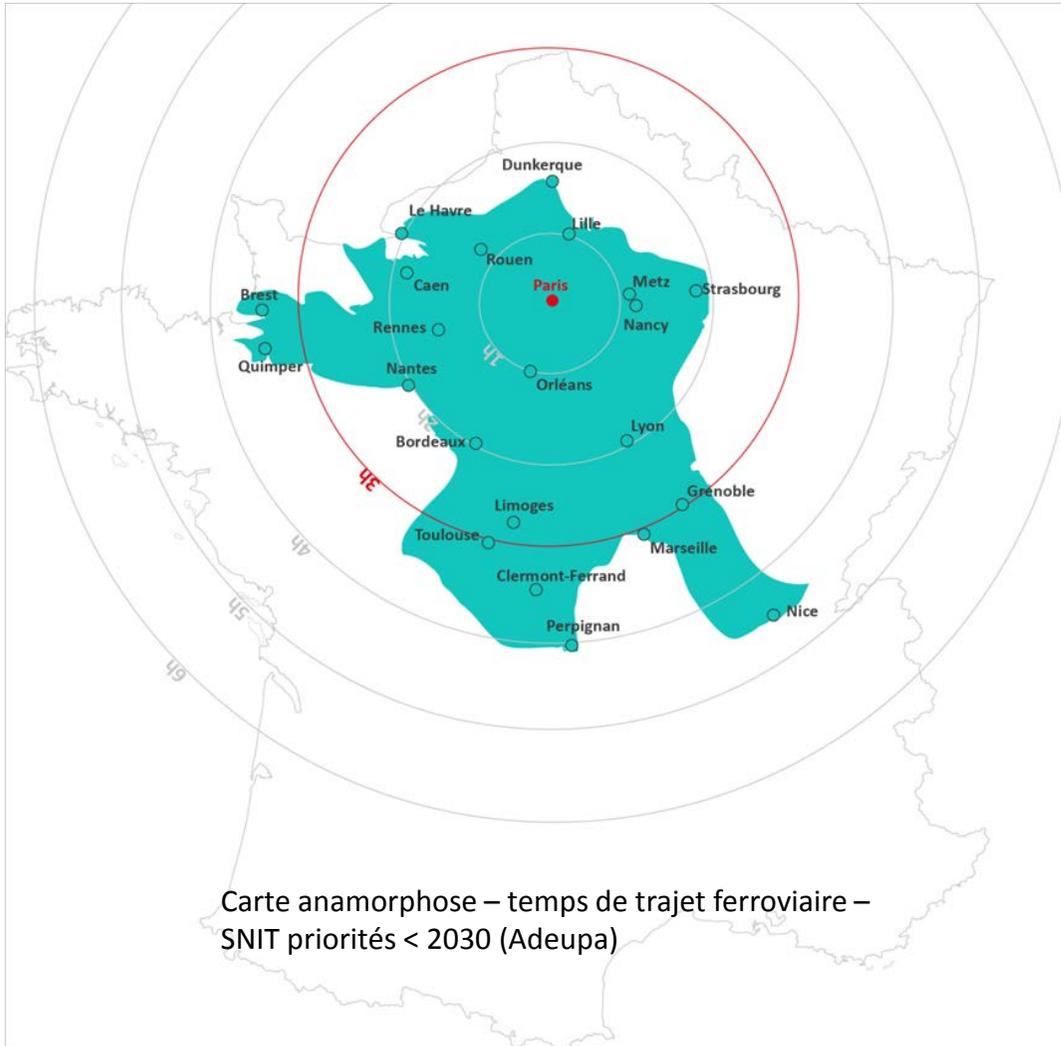
- **Paris – Brest & Paris – Quimper \leq 3h**
- **Rennes – Brest & Rennes – Quimper \leq 1h30**
 - avec 2 arrêts : LN : St Brieuç et Morlaix
 - LS : Vannes et Lorient
- **Tout temps de trajet gagné sur le tronçon Paris / Rennes (matériel roulant...) doit être défalqué de l'objectif des 3 heures**
- **Amélioration de la desserte ferroviaire entre Brest et Quimper (et plus largement vers Nantes)**



Pourquoi l'objectif des 3h pour Paris est-il stratégique ?

Descendre en dessous de 3h00 permet de :

- **Diminuer l'éloignement relatif au regard des autres territoires / rester dans la course**



Carte anamorphose – temps de trajet ferroviaire –
SNIT priorités < 2030 (Adeupa)

- En 2017, Brest et Quimper, pour une même distance, seront toujours à 3h30 de Paris quand Bordeaux sera à à peine plus de 2h.
- Rennes sera plus proche de Paris que de Brest/Quimper.

▪ Eloignement relatif s'accroissant pour le Finistère / Facteurs de concurrence inégaux entre les territoires

▪ Fracture territoriale Est/Ouest Bretagne



Pourquoi l'objectif des 3h pour Paris est-il stratégique ?

Descendre en dessous de 3h00 permet de :

- **Renforcer l'attractivité du territoire pour les ressources humaines qualifiées / développer les fonctions métropolitaines**

- Tableau 3 -

Les critères d'attractivité des métropoles pour les cadres

Éléments d'attractivité majeurs pour les métropoles (cités par plus d'un tiers des cadres)	Éléments d'attractivité secondaires pour les cadres (cités par 25 % à 30 % des cadres)	Éléments d'attractivité faibles (cités par moins de 20 % des cadres)
<ul style="list-style-type: none">• Proximité avec la nature et les espaces préservés.	<ul style="list-style-type: none">• Présence de sièges sociaux et d'entreprises à forte notoriété.	<ul style="list-style-type: none">• Présence d'entreprises innovantes.
<ul style="list-style-type: none">• Lien facilité vers les réseaux de transports nationaux et internationaux.	<ul style="list-style-type: none">• Présence d'infrastructures de transports denses.	<ul style="list-style-type: none">• Faible taux de chômage.
<ul style="list-style-type: none">• Densité et diversité des entreprises.	<ul style="list-style-type: none">• Haut niveau d'équipement scolaire, administratif, médical.	<ul style="list-style-type: none">• Offre d'enseignement supérieur riche.
<ul style="list-style-type: none">• Offre de loisirs importante et diversifiée.		<ul style="list-style-type: none">• Haut niveau de qualification des habitants.
		<ul style="list-style-type: none">• Possibilités de création d'entreprise.



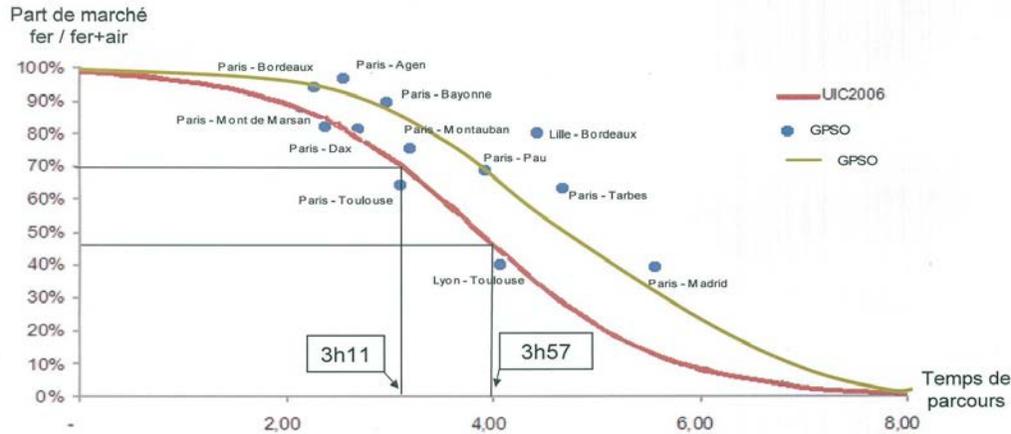
Pourquoi l'objectif de 3h est-il stratégique ?

Descendre en dessous de 3h00 permet de :

- Bénéficier du report modal

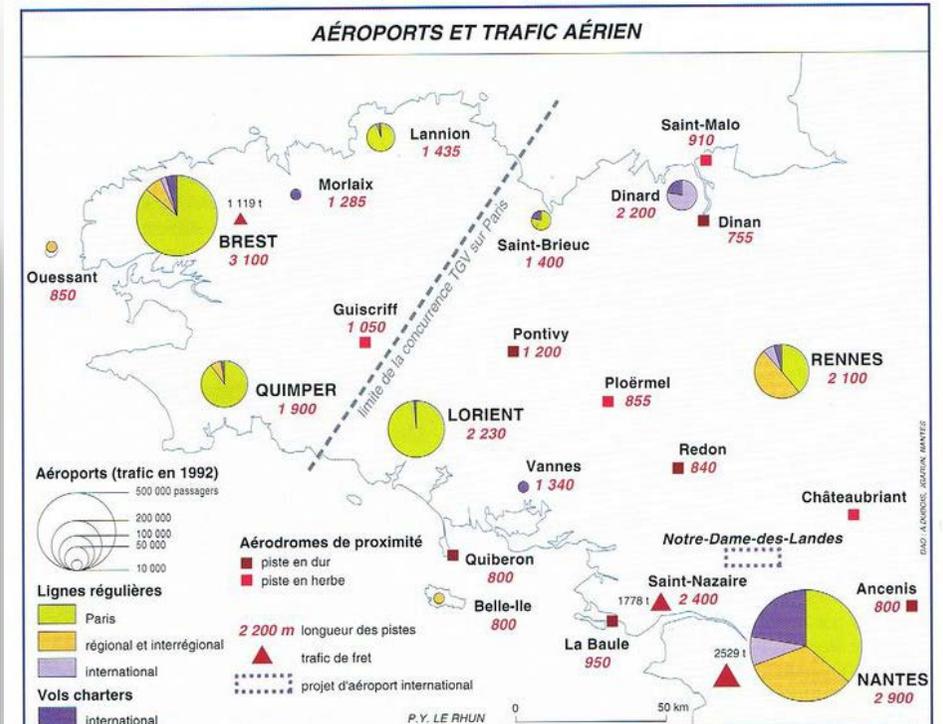
Part de marché du fer / air

GRAND PROJET FERROVIAIRE DU SUD-OUEST GPSO



Paris-Toulouse ligne aménagée : 3h57 → 45% part de marché
 Paris-Toulouse ligne nouvelle : 3h11 → 70% part de marché

22 ligne nouvelle vs ligne existante



La barre des 3h est la durée psychologique favorisant le report modal de l'avion vers le train.

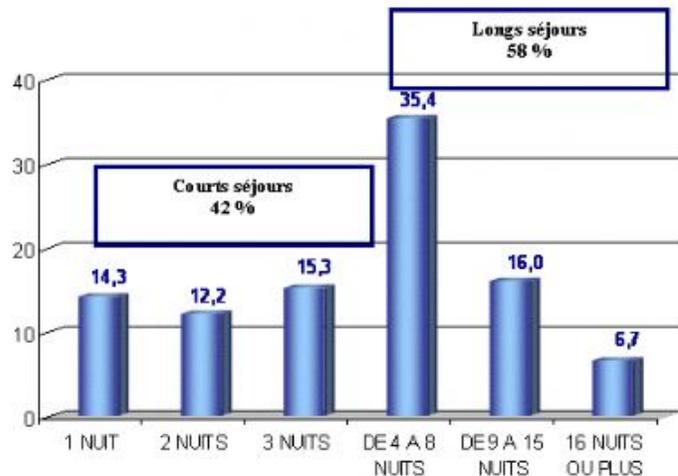


Pourquoi l'objectif de 3h est-il stratégique ?

Descendre en dessous de 3h00 permet de :

- Développer le tourisme en courts séjours

En 2006, Provence-Alpes-Côte d'Azur a réalisé 220 millions de nuitées pour 33 millions de séjours dont 42 % de courts séjours soit environ 14 millions (dont 70% sont d'origine régionale) et 58% de longs séjours.



Entre 1996 et 2006, 70% des nuitées gagnées par la région sont réalisées le week-end (vendredi, samedi, dimanche) et confirment une nouvelle dynamique de fréquentation touristique liée à l'augmentation de courts séjours autour des week-ends. Les courts séjours de la clientèle touristique (extra-régionale) en PACA se réalisent à :

- à plus de 70% dans les villes de la région (tourisme urbain - city break),
- 48% pour les loisirs,
- 34% pour des visites à des parents et amis (tourisme affinitaire) et
- 10% pour affaires.

Caractéristiques du court séjour en PACA

Le court séjour est favorisé aussi grâce aux améliorations des infrastructures de transport : en PACA mise en place du TGV méditerranée depuis 2001. Cette progression constante a profité avant tout aux résidents secondaires, aux visites famille ou amis mais aussi aux courts séjours marchands. **Le train génère 25% de la clientèle court séjour de la région.**

Sources : CRT PACA

Courts séjours :
France = >1/2
Finistère = 1/3

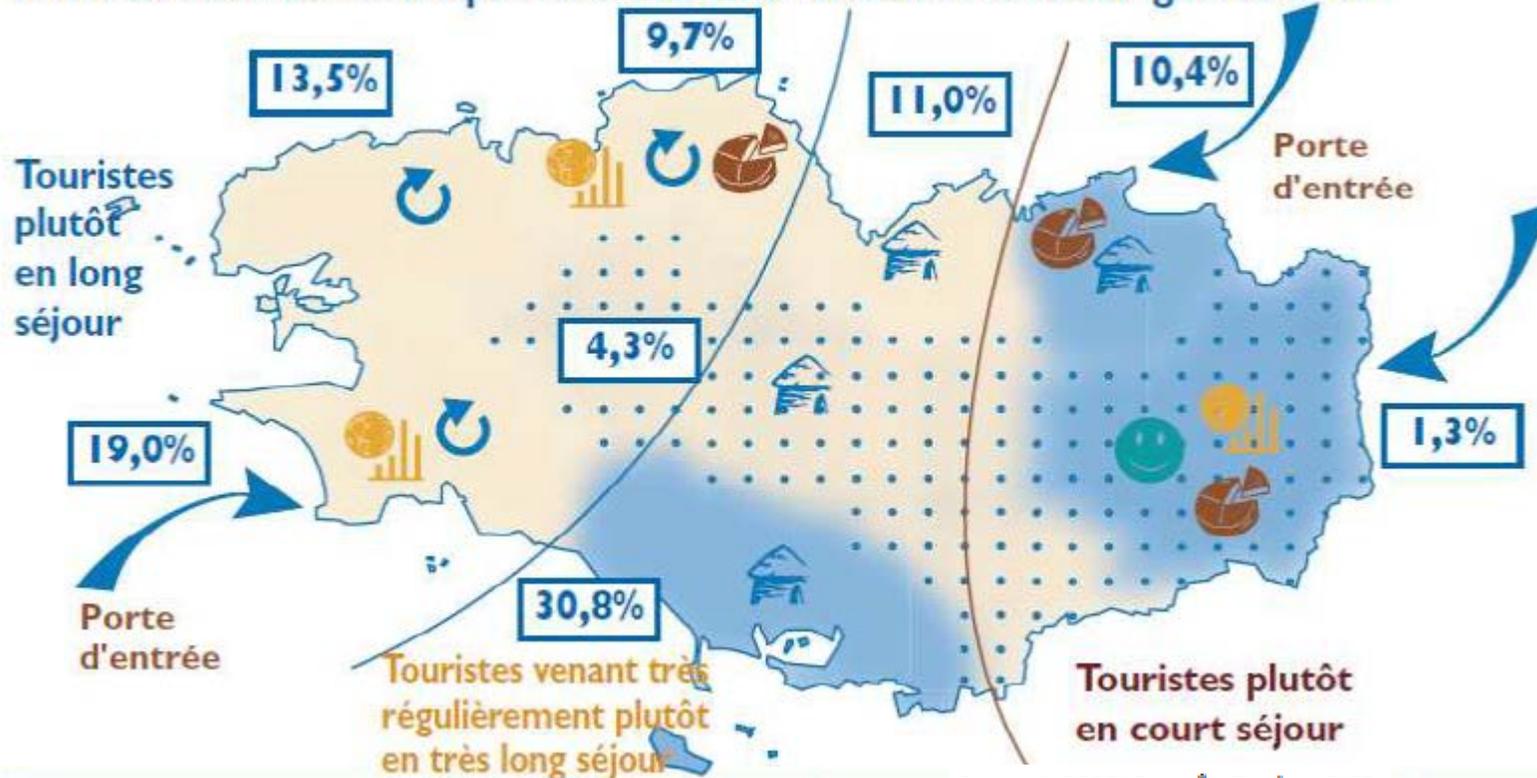


Pourquoi l'objectif de 3h est-il stratégique ?

Descendre en dessous de 3h00 permet de :

- Développer le tourisme en courts séjours

Rôles des bassins de fréquentation dans le tourisme en Bretagne en 2005



Source : MORIGAT enquête Tourisme 2005



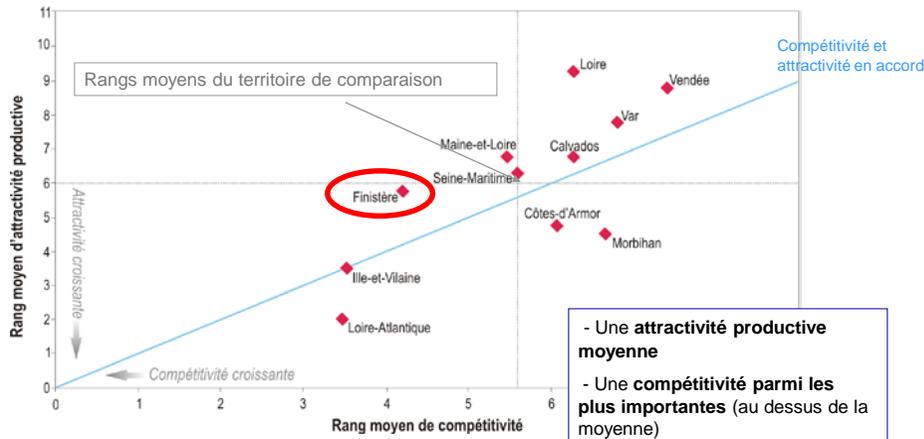
Pourquoi l'objectif de 3h est-il stratégique ?

Descendre en dessous de 3h00 permet de :

- Renforcer l'attractivité du territoire

Attractivité et compétitivité ne vont pas de pair dans le Finistère

Rang moyen pour l'attractivité productive = 5,8



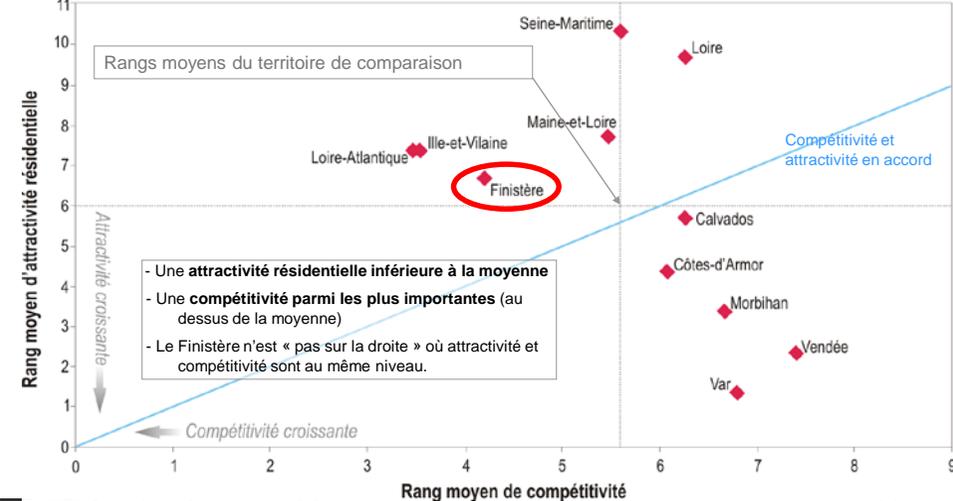
Source : Insee

- Une attractivité productive moyenne
- Une compétitivité parmi les plus importantes (au dessus de la moyenne)
- Le Finistère n'est « pas sur la droite » où attractivité et compétitivité sont au même niveau.

Juin 2014

Attractivité et compétitivité ne vont pas de pair dans le Finistère

Rang moyen pour l'attractivité résidentielle = 6,7



Source : Insee

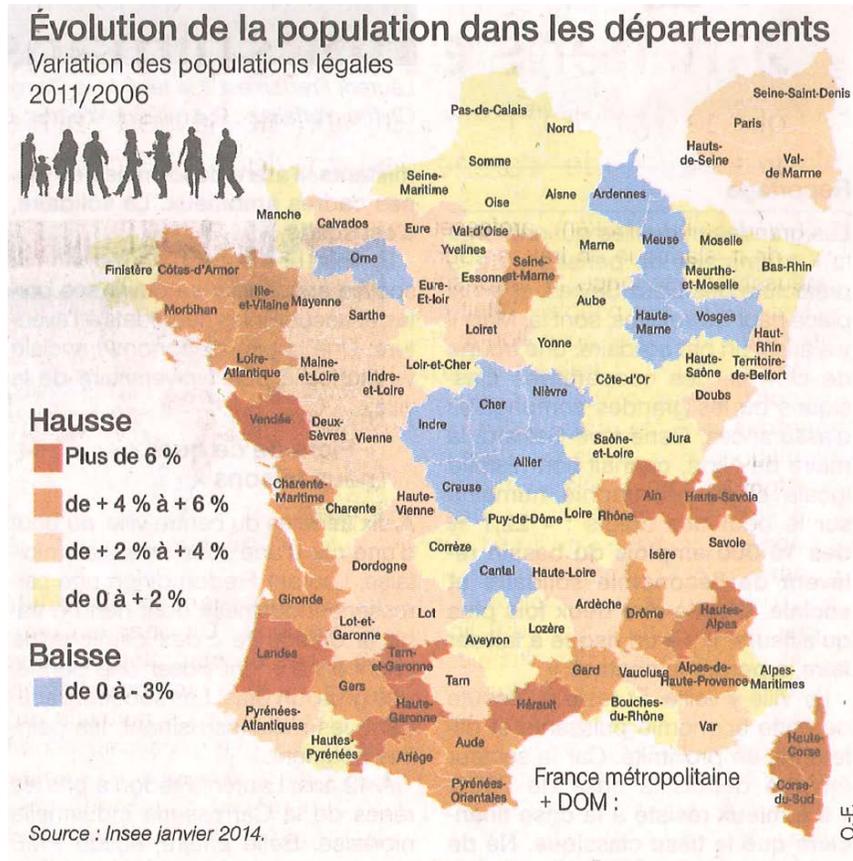
Juin 2014

Le Finistère bénéficie de facteurs de compétitivité objectifs (rang = 4,2 sur 11) mais cela ne se concrétise pas en une attractivité (productive et résidentielle) à la hauteur de ses atouts.



LNOBPL : quelle opportunité pour la démographie, l'économie du Finistère ?

Enjeu démographique



Le Finistère : le seul département de la diagonale Ouest littorale à bénéficier d'un essor démographique aussi faible.

Enjeux économiques

Pour les entreprises déjà présentes :

- Se connecter plus facilement, plus rapidement et plus économiquement aux centres de décisions régionaux, nationaux, internationaux
- Attirer des compétences
- Développer des marchés (tourisme, silver economy...)
- Favoriser éventuellement le report modal de marchandises vers du fret ferroviaire

Pour les entreprises non présentes :

- Considérer le territoire pour leurs projets d'implantation
- Favoriser les échanges, partenariats

Bénéfices autres publics :

- Attirer des étudiants, favoriser les échanges au niveau de l'enseignement supérieur et de la recherche



**OÙ EN SERA-T-ON EN 2017 ?
QUEL CHEMIN RESTE A PARCOURIR ?**

QUELLE SOLUTION ?



endp Commission nationale
du débat public

Vous donner la parole
et la faire entendre.

DÉBAT PUBLIC
LIAISONS FERROVIAIRES
BRETAGNE - LOIRE
LNOBPL

DU 4 SEPTEMBRE 2014 AU 3 JANVIER 2015
INFORMEZ-VOUS, DONNEZ VOTRE AVIS
PARTICIPEZ AUX RÉUNIONS PUBLIQUES ET SUIVEZ LE DÉBAT SUR

<http://lnobpl.debatpublic.fr>



Projection durées de trajet – 2017

TOUS TRAINS Paris /Brest directs

Horaires SNCF du 31/08/09 au 12/12/09

Horaire départ	Horaire arrivée	Durée trajet	Gain LGV BPL	Gain RB/RQ Ph. 1	Gain RB/RQ Ph. 1+	Nombre arrêts
			00:37	00:05	00:02	
7:05	11:20	4:15	3:38	3:33	3:31	4
9:05	13:25	4:20	3:43	3:38	3:36	5
9:05	13:40	4:35	3:58	3:53	3:51	6
11:05	15:45	4:40	4:03	3:58	3:56	8
12:05	16:30	4:25	3:48	3:43	3:41	6
14:05	18:27	4:22	3:45	3:40	3:38	5
14:05	18:38	4:33	3:56	3:51	3:49	5
16:05	20:23	4:18	3:41	3:36	3:34	5
17:05	21:22	4:17	3:40	3:35	3:33	4
17:10	21:09	3:59	3:22	3:17	3:15	1
17:35	21:53	4:18	3:41	3:36	3:34	4
18:05	22:22	4:17	3:40	3:35	3:33	4
18:05	22:29	4:24	3:47	3:42	3:40	5
18:05	22:36	4:31	3:54	3:49	3:47	6
19:05	23:41	4:36	3:59	3:54	3:52	7
19:05	23:43	4:38	4:01	3:56	3:54	8
21:05	1:32	4:27	3:50	3:45	3:43	5
Moyenne		4:25	3:48	3:43	3:41	5,2

Train 3 arrêts 4:10 03:33:00 03:28:00 03:26:00 3

TOUS TRAINS Paris /Quimper directs

Horaires SNCF du 31/08/09 au 12/12/09

Horaire départ	Horaire arrivée	Durée trajet	Gain LGV BPL	Gain RB/RQ Ph. 1	Gain RB/RQ Ph. 1+	Nombre arrêts
			00:37	00:05	00:04	
7:05	11:23	4:18	3:41	3:36	3:32	4
8:05	12:38	4:33	3:56	3:51	3:47	7
10:05	14:34	4:29	3:52	3:47	3:43	7
12:05	16:29	4:24	3:47	3:42	3:38	5
13:45	17:58	4:13	3:36	3:31	3:27	3
15:05	19:25	4:20	3:43	3:38	3:34	4
16:35	21:19	4:44	4:07	4:02	3:58	7
17:05	21:32	4:27	3:50	3:45	3:41	6
17:05	21:33	4:28	3:51	3:46	3:42	7
17:05	21:36	4:31	3:54	3:49	3:45	6
18:05	22:20	4:15	3:38	3:33	3:29	3
18:10	22:26	4:16	3:39	3:34	3:30	3
19:35	23:59	4:24	3:47	3:42	3:38	7
19:35	0:03	4:28	3:51	3:46	3:42	7
20:05	0:41	4:36	3:59	3:54	3:50	9
20:05	0:45	4:40	4:03	3:58	3:54	9
20:35	1:08	4:33	3:56	3:51	3:47	8
Moyenne		4:27	3:50	3:45	3:41	6,0

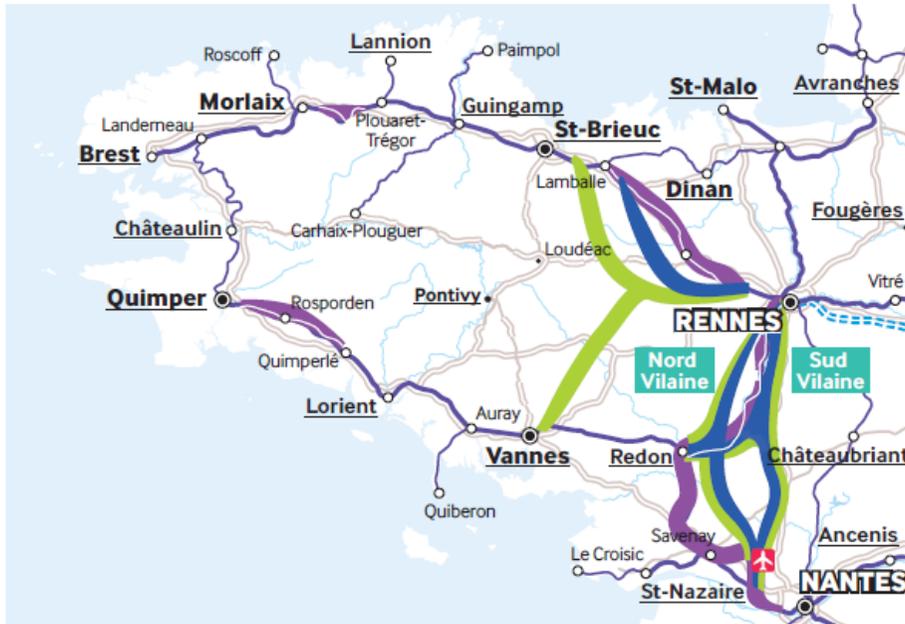
Train 3 arrêts 4:13 03:36:00 03:31:00 03:27:00 3

44 min gagnées en 2017 sur la ligne Nord / 46 min sur la ligne Sud
⇒ Une durée moyenne de trajet avec 3 arrêts entre 3h25 et 3h30



Les scénarios proposés pour le débat public LNOBPL

OPTIONS DE PASSAGE DES 3 SCENARII



Scénario	Lignes nouvelle	Coût en € (2012)	Gain temps	
Mauve	145 km	4,20 Mds	10 min	
Bleu	NV SV	165 km 185 km	3,10 Mds 3,65 Mds	11 min
Vert	NV SV	250 km 270 km	5,00 Mds 5,55Mds	15/23 min

Avis d'Investir en Finistère sur les scénarios proposés

- Aucun scénario ne permet d'atteindre les 3h en desserte commerciale optimisée (3 arrêts)
- Les dessertes intrarégionales sont peu améliorées (jonction Nord et Sud Bretagne, liaison Brest/Quimper, Liaison Brest et Quimper / Nantes, desserte centre Bretagne...)
- Les gains sont proposés à l'Est de la Région alors que l'Est bénéficiera déjà bien plus relativement de l'arrivée de la LGV BPL que l'Ouest Bretagne (28% contre 15%)
- La desserte LGV Rennes/Nantes via Notre Dame des Landes n'est peut-être pas la meilleure option pour répondre au besoin de mobilité entre Rennes et Nantes (aire urbaine unique)



Conclusion

Les solutions proposées ne satisfont pas à l'objectif initial (<3h) et contraignent IEF à réfléchir une alternative, prenant en compte les attentes des chefs d'entreprises et plus globalement des 900 000 Finistériens.