

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire Contribution du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest – Février 2022

Le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest est impliqué dans les réflexions liées à l'accessibilité ferroviaire de l'Ouest Breton depuis 2011. Ainsi en octobre 2012, dans le cadre du projet Bretagne à Grande Vitesse, il avait formulé un avis favorable concernant le projet LGV, phase 1 et 2, visant à relier Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris, dont quelques extraits sont rappelés ci-dessous. En 2017, il avait participé au débat public et déposé une contribution. Cette contribution reste d'actualité.

Extrait de la contribution du Conseil de développement de 2012

Ce Projet doit être un projet d'aménagement équilibré du territoire breton en particulier pour les parties les plus éloignées. La crainte d'une Bretagne à deux vitesses avec une différence de proximité de la Bretagne de l'Est et de la Bretagne occidentale. L'objectif initial de relier Brest et Quimper à 3 heures de Paris ne doit pas être compromis par des projets interrégionaux (Rennes-ND des Landes-Nantes). Il doit aussi respecter les programmes d'amélioration des axes nord et sud Bretagne, notamment entre Brest et Quimper. Parallèlement, ce sont des territoires qu'il faut aménager en assurant une chaîne de déplacements en affirmant l'importance des correspondances TER et l'accessibilité des pôles gares en complémentarité avec les transports urbains et locaux. (lire l'avis du Conseil de développement d'octobre 2012)

En 2017, dans la continuité de ses réflexions et propositions, le conseil de développement a participé et contribué à la phase de concertation sur les lignes nouvelles Ouest-Bretagne – Pays de la Loire au travers des ateliers destinés aux les acteurs économiques et s'est réuni à deux reprises afin de formuler de nouvelles propositions.

Résumé de la contribution de 2017

L'objectif Brest-Paris en 3h00 reste d'actualité et sous-entend une liaison Brest-Rennes en 1h30. C'est une question d'aménagement du territoire. Les membres du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest préconisent donc un scénario Pointe Bretagne avec un démarrage des travaux par l'Ouest de la Région. Concernant l'objectif d'amélioration des liaisons Brest-Paris, le conseil considère qu'il est nécessaire de travailler en priorité sur 2 liaisons matin et soir (dans les 2 sens) en se limitant à 2 arrêts à Morlaix et à Rennes. Les passagers de ces TGV à destination de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Plouaret ou Lannion pourraient prendre un TER en correspondance rapide sur le quai d'en face sans tarification supplémentaire car considéré en continuité du TGV. Il est à noter que les liaisons TGV entre Saint-Brieuc et Paris vont être nombreuses et d'une durée réduite à 2h15 dès le mois de juillet. La suppression des arrêts de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp et Plouaret peut faire gagner au moins 20 minutes, ce qui contribuerait à parvenir à un temps de trajet de 1h30 entre Brest et Rennes.

[Lire la contribution](#)

En 2022, une nouvelle phase de concertation est engagée par SNCF Réseaux afin de construire la feuille de route LNOBPL¹.

Le Conseil de développement considère que la contribution qu'il avait produite en 2017 constitue aujourd'hui plus encore un enjeu fondamental pour la pointe de Bretagne.

En effet, plusieurs éléments confortent la nécessité et l'urgence d'améliorer la desserte ferroviaire de la pointe bretonne de façon cruciale.

- **Une progression constante de la population** induisant un accroissement des mobilités tant du quotidien qu'occasionnelles et professionnelles couplée à des évolutions d'emplois très favorables rendent plus que jamais de garantir une meilleure accessibilité ferroviaire de la pointe bretonne.

Sources : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5005575> ;
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4221475>

- **Des changements de comportement en matière de mobilité** prégnants parmi les jeunes actifs se traduisant par une augmentation de l'usage des transports en commun quelle que soit la distance et le motif.

Source : [Nos modes de déplacement dépendent pour partie de notre âge - Observatoire Régional des Transports de Bretagne \(observatoire-transports-bretagne.fr\)](#)

- **Des choix résidentiels et de localisation des entreprises**, notamment du secteur tertiaire, qui évoluent avec le développement du télétravail et impactent l'aménagement et le développement des territoires. Plusieurs études démontrent en effet son impact à la fois sur les mobilités résidentielles des

¹ Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

actifs semblant privilégier le cadre de vie à la proximité du lieu de travail à condition toutefois, outre l'accessibilité numérique, de pouvoir disposer des infrastructures de transport nécessaires à leurs déplacements.

Sources : <https://www.fnau.org/wp-content/uploads/2021/03/103-les-impacts-du-teletravail-br.pdf>

<http://www.senat.fr/rap/r20-759/r20-7591.html>

- **Une urgence climatique qui nécessite la mise en œuvre de stratégies de mobilité bas carbone** qui se traduit à la pointe de Bretagne par une réduction d'ores et déjà significative des liaisons aériennes et par la nécessité de réduire des déplacements en voiture individuelles ainsi que le transport routier de marchandises. Aujourd'hui, tant pour les longues distances passager et fret que les mobilités du quotidien aucune alternative n'est disponible en raison d'infrastructures ferroviaires qui tardent à être modernisées.
- Sources : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-25_MTES_SNBC2.pdf
https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/02/2020-02-04_Guide-pour-une-mobilit%C3%A9-quotidienne-bas-carbone-WEB.pdf
- Outre les déplacements de personnes, la mise en œuvre rapide de **la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire** constitue à la fois un enjeu fort tant vis-à-vis des changements climatiques et de la réduction des gaz à effet de serre que du développement économique d'autant que les ports de Brest-Roscoff sont désormais inscrits dans le Réseau TransEuropéen de Transport (RTET). Il convient de rappeler que cette inscription nécessite que des travaux d'infrastructure soient réalisés avant 2030.
Plusieurs études montrent un potentiel élevé de fret ferroviaire qui concerne tant l'agriculture et les industries agroalimentaires bretonnes que les autres acteurs industriels de l'Ouest Breton, en témoigne un trafic de marchandises extrêmement élevé conduisant à la saturation du réseau routier. Ce potentiel ferroviaire s'accompagne de l'émergence de projets de cabotage qui complètent l'activité existante de transport maritime de fret longue distance dont le lien avec le fret ferroviaire n'est plus à démontrer, d'autant que le port de Brest dispose d'ores et déjà d'infrastructures lui permettant de prendre en charge efficacement et rapidement une multi-modalité des modes de transport de marchandises.

Sources : <https://www.ecologie.gouv.fr/fret-ferroviaire>

[http://www.observatoire-transport-](http://www.observatoire-transport-bretagne.fr/IMG/pdf/memento_2019_vd_web2.pdf)

[bretagne.fr/IMG/pdf/memento_2019_vd_web2.pdf](http://www.observatoire-transport-bretagne.fr/IMG/pdf/memento_2019_vd_web2.pdf)

➤ CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST

www.conseil-developpement-brest.fr

18 rue Jean Jaurès – BP 61321 – 29213 BREST CEDEX 1 – Tél. 02 98 00 62 30 – 02 98 33 51 79 – 07 83 34 21

74

Contact : conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr

Compte-tenu de l'ensemble des éléments ci-dessus, le conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest considère que :

- **Il est urgent de mettre en œuvre les décisions prises dès 2003, il y a plus de 20 ans, devant permettre un liaison ferroviaire Brest-Rennes en 1h30 et Brest-Paris en 3 heures.** Malgré cet engagement de très longue date, plus de 20 ans, l'objectif est encore loin d'être atteint. Parallèlement, certaines régions (Aquitaine, Occitanie, PACA par exemple) bénéficient d'investissements bien plus conséquents que celles qu'exigent cet engagement au service de la Bretagne et des bretons. Cela constitue une inégalité de traitement entre les régions françaises que ne saurait être comprise par les habitants et les acteurs économiques bretons. Concernant plus particulièrement l'ouest Breton, ce sentiment est accentué par la différence de traitements constatée entre les travaux d'infrastructures prévus au sud et au nord de la Bretagne tels que présentés dans le cadre de cette nouvelle consultation.
- **Pour cela le Conseil de développement insiste sur la nécessité de mener rapidement les études opérationnelles nécessaires à l'amélioration des infrastructures.** Force est de constater qu'à l'heure actuelle les études menées consistent uniquement en une mise à jour de celles réalisées par le passé et ne permettent donc pas d'envisager une accélération du calendrier de démarrage des travaux. Cet avancement du calendrier est d'autant plus important qu'il faudra prendre en compte la durée des enquêtes d'utilité publique et les éventuels recours, s'agissant notamment des portions de voies nouvelles à réaliser, dont on sait qu'ils ont pour effet, a minima, de rallonger le processus.
- **Le calendrier des travaux à mener devra s'attacher à prioriser l'ouest breton au risque d'une amplification de la fracture est-ouest de la Bretagne au profit du développement des métropoles de Rennes et de Nantes.** Afin d'en assurer tant le financement que l'effectivité de la modernisation du réseau ces travaux devront impérativement être inscrits dans le volet mobilité des futurs contrats de plan Etat-Région. En effet, Les contrats de plan État-Région (CPER) constituent un outil de développement entre l'État et les régions, par la mise en œuvre de projets structurants. Ils viennent renforcer la politique d'aménagement au service de **l'égalité des territoires.**
Il convient de considérer que cette amélioration sera également bénéfique aux mobilités du quotidien qui pâtissent d'infrastructures nécessitant un programme de travaux prévus de longue date, notamment sur l'axe Brest-Morlaix.
- **La mise en œuvre rapide de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire constitue à la fois un enjeu fort tant vis-à-vis des changements climatiques et de la réduction des gaz à effet de serre que du développement économique d'autant que les ports de Brest-Roscoff sont désormais inscrits dans le Réseau Trans Européen de Transport (RTET) qui nécessite que des travaux soient réalisés d'ici à 2040.** Cette nécessité de développer le fret ferroviaire est d'autant plus importante que le tronçon ferroviaire Brest-Morlaix-Rennes-Nantes est inscrit au corridor atlantique du réseau central étendu qui implique donc que les travaux soient réalisés avant 2040 afin de permettre une circulation de convois longs et d'atteindre une vitesse de 100 Km/h.

➤ CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST

www.conseil-developpement-brest.fr

18 rue Jean Jaurès – BP 61321 – 29213 BREST CEDEX 1 – Tél. 02 98 00 62 30 – 02 98 33 51 79 – 07 83 34 21

74

Contact : conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr