

## Débat public « Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de Loire » (LNOBPL)

### Contribution de la Cornouaille

Quimper Cornouaille Développement, structure constitutive du Pays de Cornouaille, entend porter la contribution de son territoire au débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL), débat destiné à éclairer le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France sur la suite à donner à ce projet.

La présente contribution vise à rappeler que la Cornouaille, avec ses 345.000 habitants et ses 129.000 emplois est un territoire démographiquement et économiquement attractif, qui a cependant besoin de connexions renforcées parmi lesquels les enjeux ferroviaires présentent une acuité toute particulière, auxquels le projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV) actuellement en cours répond imparfaitement, ce qui nécessite d'aller plus loin en poursuivant par le projet LNOBPL.

#### 1. La Cornouaille, un territoire démographiquement et économiquement attractif

Située à la pointe bretonne, la Cornouaille est un territoire à caractère périphérique vu du plan national mais pour ses résidents et visiteurs un réel espace de centralité et de destination, à forte identité littorale, qui se caractérise par sa cohésion sociale, son excellence scolaire, sa pratique culturelle et son ouverture au monde. NB : noter que les littoraux sont, avec les métropoles, les deux types de territoires démographiquement attractifs.

Au-delà des aspects présents à son échelle, sa vocation économique est productive : industrie et services diversifiés avec une forte dominante agro-alimentaire (quelques noms : Armor-Lux, Bigard, Bolloré, Cotten, Doux, filière pêche, Hénaff, Henriot, Petit Navire, Piriou, Verlingue...), mais aussi tourisme, travail à distance... et leurs corollaires d'innovation, de cadres de fonctions métropolitaines et de classe créative. NB : noter que les territoires à forte attractivité résidentielle et touristique, et ceux à profil de cluster (ici, aliment) sont, avec les métropoles, les types de territoires économiquement attractifs.

#### 2. La Cornouaille, un territoire qui a besoin de connexions renforcées

Ainsi à la fois excentré mais dynamique et engagé dans la globalisation de l'économie, des hommes et des idées qui impose des mises en relations de plus en plus nombreuses et immédiates, ce territoire a d'autant plus d'exigences d'inscription dans tous les types de connexions, physiques et numériques, et singulièrement dans les modes de déplacement, routiers, aériens et ferroviaires.

Ceci d'autant que l'actualité économique a montré ces dernières années l'émergence de difficultés propres à l'ouest breton et le risque d'une rupture géographique dans la dynamique régionale (crises à l'origine du « Pacte d'avenir » pour la Bretagne), qui met en exergue le handicap de la périphéricité quand s'intensifient les exigences de flux dans une compétition économique de plus en plus rude.

### 3. L'acuité des enjeux ferroviaires pour la Cornouaille

La question ferroviaire se traduit par un double enjeu pour la Cornouaille :

- L'enjeu prioritaire de l'accès à et depuis Paris, à la fois métropole de rang mondial et hub d'un maximum de destinations nationales et internationales, vis-à-vis duquel le ferroviaire est une alternative à l'avion à condition de trajet inférieur à 3 heures ;
- L'enjeu complémentaire d'accès aux villes bretonnes et à Nantes, dans un système territorial en réseau alliant fonctions métropolitaines et hubs aéroportuaires, où le ferroviaire est une alternative au mode routier à condition de trajet aisé et concurrentiel en temps.

A noter que ce besoin d'alternative n'est pas juste une option mais une nécessité vitale, sachant que la continuité du mode aérien nécessite de notre part une vigilance de tous les instants et que le mode routier ne pourra demeurer aussi dominant du fait des nécessités de la transition énergétique.

### 4. Les limites pour la Cornouaille du programme Bretagne à Grande Vitesse (BGV)

Le programme Bretagne à Grande Vitesse actuellement en cours de réalisation à échéance 2017 représente collectivement un progrès majeur pour la Bretagne mais répond encore insuffisamment à cette double exigence pour le territoire cornouaillais et sa gare de Quimper :

- Quand les autres territoires bretons seront tous à moins de 3 heures de Paris (alternative crédible au mode aérien) voire à moins de 2h30 (où l'avion n'est même plus envisagé), Quimper en restera comme Brest à 3h20 ou 3h30, perspective commerciale plus réaliste que le temps de référence de 3h10 indiqué au dossier RFF « sans arrêts intermédiaires et sous conditions spéciales de circulation » ;
- Située en bout de péninsule, Quimper restera, comme également Brest, à temps de trajet trop important de Rennes ou Nantes, grandes métropoles d'influence pour toute l'armature urbaine de Bretagne et des Pays de Loire.

Aussi, si le projet BGV apporte beaucoup au désenclavement de la Bretagne, il n'atteint pas tous les objectifs pour la pointe ouest du territoire et risque même de concourir au déclassement relatif de celle-ci au sein de la région.

Pour Quimper et la Cornouaille, comme par ailleurs pour Brest et le pays brestois, il est donc absolument indispensable d'aller plus loin et le projet LNOBPL est de nature à y répondre largement.

### 5. La nécessité et la pertinence du projet LNOBPL

Le projet présenté au débat public tend bien à répondre aux 2 enjeux exposés pour la Cornouaille, à savoir situer Quimper à 3 heures de Paris et assurer de meilleures conditions d'interconnexions au sein de l'armature urbaine de Bretagne et des Pays de Loire.

Entre les scénarios proposés, nos critères de préférence seront le temps gagné sur la ligne de Quimper et l'effet interconnexion, mais aussi le coût et la rentabilité, dans un esprit constructif de faisabilité financière.

En ce sens, parmi les scénarios de base, le scénario bleu nord-vilaine apparaît le plus favorable par son coût le plus faible (3,1 Mds€), sa meilleure rentabilité (TRI 3,90% et VAN + 750 M€) et sa bonne interconnexion, mais en présentant un gain de temps encore insuffisant pour Quimper (11 mn).

Il peut cependant être utilement complété par ses variantes prolongeant la ligne nouvelle, qui en augmentent le coût sans pour autant en dégrader la rentabilité, conservent l'atout d'interconnexion et permettent de rejoindre l'objectif des 3 heures pour Quimper.

Pour des conditions optimales de fonctionnement du système ferroviaire breton, il conviendra de s'attacher par ailleurs à mettre réellement à niveau la liaison Quimper-Brest, bouclant le réseau à l'ouest et permettant d'augmenter les trajets entre Brest, Quimper, le sud Bretagne et Nantes.