

Cahier d'acteurs du Groupe de Travail

**Pour l'amélioration de la ligne : *Brest-Landerneau Châteaulin-Quimper*
et de la dorsale Sud Bretagne *Lorient-Auray-Vannes-Redon vers Nantes***



Préambule

Depuis de nombreuses années, les Conseils de Développement bretons, au travers leurs commissions mobilités, font des propositions concrètes aux élus de leur territoire, notamment dans le cadre de la restructuration du réseau de transport urbain et interurbain de leur bassin de vie et d'emploi, afin d'accompagner les nouvelles pratiques de mobilités qui intègrent l'utilisation de différents modes de transports qui devront, à terme, permettre à tout le monde de se déplacer en augmentant la part décarbonée.

La mobilité est un facteur déterminant d'autonomie et d'accès à l'emploi, aux études et aux loisirs. Il ne s'agit pas de chasser l'automobile du territoire, mais d'améliorer l'offre des autres modes de déplacements afin de maintenir la fluidité de la circulation pour tous. Il est à noter que le trajet domicile-travail/ domicile-études est un élément majeur de la structuration des transports collectifs.

[La consultation de janvier 2022](#) sur le grand projet ferroviaire des Liaisons Nouvelles Ouest-Bretagne Pays de la Loire (LNOPBL) a été l'occasion, [pour les Conseils de Développement et leur réseau](#) :

- [d'une part, d'exprimer leurs craintes sur l'enjeu de ce projet LNOPBL](#) qui devra dépasser le seul enjeu des dessertes entre métropoles à grande vitesse. Le réseau des Conseils de développement partage globalement les principaux objectifs portant sur les infrastructures et sur le réseau inter-villes car ils auront à terme un effet structurant pour le développement et l'attractivité

de l'ouest breton et de l'ensemble de la Bretagne.

Ce projet doit également répondre aux enjeux climatiques et environnementaux par un transfert de l'auto-solisme vers le fer dans le respect de la Breizh-Cop.

Enfin, ce projet doit profiter à tous les Bretons et à tous les territoires. Aussi, les relations Nord/Sud et la structuration d'une dorsale sud de Brest à Nantes doivent être partie prenante de ce projet, tout comme la desserte du centre Bretagne.

- **d'autre part, de demander une évolution de la gouvernance du système ferroviaire** en associant opérateur national, autorités organisatrices (Etat, collectivités, société civile organisée et usagers) ainsi que de son fonctionnement afin d'améliorer le service ferroviaire pour l'ensemble des Breton.ne.s et des Ligérien.ne.s et le développement du fret.



Enfin, de mettre en place, en collaboration avec les associations d'usagers, [un groupe de travail « Ligne SNCF Brest-Landerneau-Châteaulin-Quimper et Dorsale Sud Brest-Redon-Pontchâteau-Nantes »](#) avec pour finalité, en lien avec la SNCF, de faire des propositions concrètes à court et moyen terme permettant de mieux

intégrer les besoins de la population et de mieux répondre à l'urgence climatique et sociale.

La méthodologie choisie a été de se concentrer, dans un premier temps, sur le trajet « Quimper-Brest » en intégrant la problématique, pour les habitants de « Vannes-Auray-Lorient », de pouvoir démarrer leur journée de travail ou d'études à Brest entre 8 et 9h ainsi que sur la desserte du centre Bretagne. Il est à noter que dans un second temps, ce groupe s'intéressera à la dorsale sud dans sa globalité en complétant son travail avec la liaison « Nantes via Redon-Pontchâteau ».

Actuellement, ce groupe de travail « ligne SNCF Brest-Quimper » est composé de 4 conseils de développement ([Quimper-Cornouaille](#), [Métropole et Pays de Brest](#), [Lorient-Quimperlé](#) et [Pays Centre Ouest Bretagne](#)), de 2 représentants de la SNCF, de [la Coordination Ferroviaire Bretonne \(COFERBZH-Stéphanie Grevet\)](#) qui représente les usagers, de l'Agence « Investir en Finistère », de Quimper Cornouaille Développement, du Pôle métropolitain du pays de Brest, des espaces territoriaux régionaux de Quimper et Brest, de l'association « un train pour Hanvec » et de certaines collectivités. Nos différentes réunions nous ont permis de structurer ce document.

Le Contexte

Décarboner les Transports, diviser par 10 les émissions d'ici 2050

Le changement climatique est devenu la première préoccupation des Français. Chacun a en tête la dernière mise en garde des experts du GIEC.

Sans sursaut majeur, notre planète continuera de se réchauffer bien au-delà des limites fixées par l'Accord de Paris. **Or le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES)** et il est le seul secteur qui a augmenté ses émissions directes depuis 1990 (+10%).

Il est désormais urgent de renverser cette tendance car **pour atteindre la neutralité carbone en 2050, il faudra diviser par 10 ces émissions.**

Comment ? De multiples manières certes (décarbonation, numérisation et sobriété), mais également **en renforçant dès aujourd'hui les actions en faveur du report modal de la voiture individuelle vers les transports publics et le transport ferroviaire**, seuls modes capables de transporter au quotidien des millions de voyageurs et des tonnes de marchandises tout en préservant la planète.



De plus, ces transports publics et ferroviaires, en restant accessibles à tous, participent à un aménagement plus équilibré du territoire. Dans un contexte d'envolée des prix des carburants qui pèse sur le pouvoir d'achat des ménages et des jeunes, ils constituent la seule option viable pour conjuguer les transitions écologiques et sociales qui doivent aller de pair.

Cette cohésion sociale et territoriale assurée quotidiennement par les transports publics collectifs **et le ferroviaire** concourt également au développement économique et au dynamisme des territoires bien desservis.

La place du train en Europe et en France

Le train, dès lors que des offres attractives sont proposées et intégrées à des schémas multimodaux, peut ainsi être un vecteur d'une politique territoriale de densité et de mobilité durables de nature à maîtriser le recours au transport individuel motorisé, et donc réduire l'empreinte environnementale des déplacements.

Le train n'est aujourd'hui plus seulement perçu comme un moyen de transport en commun, en concurrence avec d'autres modes, individuels ou collectifs.



Les Lignes de Desserte fine du Territoire au cœur des politiques publiques

Depuis 2018, [Les lignes de Desserte Fine du Territoire](#) (LDFT) font l'objet d'une nouvelle attention de la part de la SNCF, de l'Etat et des Collectivités Locales. Ces lignes sont souvent dégradées ou mal utilisées.

Elles pourraient pourtant mieux contribuer à la liaison avec le reste du réseau qu'elles alimentent mais également aux déplacements quotidiens sur les bassins de vie qu'elles irriguent et à la desserte périurbaine des grandes agglomérations.

Pour que ces lignes puissent jouer pleinement leur rôle dans une nouvelle organisation de la mobilité sur le territoire et répondre dès aujourd'hui aux défis sociétaux et environnementaux, elles doivent faire l'objet d'une attention particulière

Il est également considéré comme un levier d'aménagement et de dynamisation des territoires, mais aussi comme un acteur de la transition énergétique des mobilités, dans l'objectif de neutralité carbone que s'est fixé la France à horizon 2050.

De nombreux pays européens viennent de faire le choix d'investir fortement dans la maintenance et la transformation de leur réseau ferroviaire (*Allemagne, Italie, Royaume Uni...*). En France cet été, le président de la SNCF Jean-Pierre FARANDOU a demandé à l'Etat un **investissement supplémentaire de 100 milliards d'euros sur quinze ans** pour doubler les parts voyageurs et fret.

Cet enjeu de mobilité durable, respectueuse de l'environnement, suscite des attentes de plus en plus fortes. Cela vise non seulement les grands axes entre et autour des grandes métropoles mais aussi sur des territoires moins urbains, disposant d'une offre de transports en commun plus faible. Les populations en ressortent encore plus tributaires de l'automobile et des fluctuations du prix des carburants.

de la part de la SNCF et de la Région et d'une implication des usagers, de la société civile organisée et des élu-e-s locaux dans les choix à opérer.

Si la question des infrastructures reste importante, **il est possible à très court terme de chercher ensemble des améliorations** par une approche de qualité de service, de cadencement, de tarification adaptée et de réponse aux besoins exprimés dans les bassins de vie concernés.

Cela suppose aussi une meilleure organisation entre les différents modes de transports, individuels et collectifs, dans les territoires concernés pour **faire de la ligne fine ferroviaire l'armature d'une offre à haute qualité de service.**

La ligne Brest-Landerneau-Châteaulin-Quimper figure dans les lignes fines du Territoire ([voir la carte](#)).

Elle fait l'objet de ce cahier d'acteur qui vise à faire des propositions d'amélioration à partir des préconisations du groupe de travail constitué par quatre Conseils de développement, des représentants de la SNCF, l'association des usagers du train, des représentants de l'association un train pour Hanvec, de la Région en territoire, des élus locaux, des communautés de commune...

ETAT DES LIEUX ET MANQUE DE CONNAISSANCE DE LA LIGNE

HISTORIQUE RECENT DE LA LIGNE

Pendant plusieurs années, [la ligne en voie unique Brest Quimper](#) a subi une forte dégradation de sa qualité de service. La section Landerneau – Quimper non électrifiée a subi des ralentissements par le retard pris dans le renouvellement de la ligne : la vitesse avait été abaissée à 60 km/h sur 58 km et à 80 km/h sur 17,8 km. Le temps de parcours Brest – Quimper **grimpait à 1h50, rendant le train complètement dissuasif.**

En 2009, pour remédier à cette situation, le Conseil Régional et le Conseil Général du Finistère, en partenariat avec Brest Métropole Océane, Quimper Communauté, l'Etat et Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage, et les agglomérations de Brest et Quimper ont décidé de lancer des travaux d'investissement très importants à hauteur de 60 millions d'euros. Ces travaux prévoyaient de réduire **dès 2013** le temps de parcours Brest-Quimper à **59 minutes (direct) et**

1h14 (omnibus) et d'augmenter le nombre de dessertes TER quotidiennes (12 AR/jour au lieu de 6).

Lancés tardivement, les travaux ont pris beaucoup de retard et la modernisation de la ligne a été contrariée par une obsolescence avancée. En effet, dans le courant de l'année 2014, un affaissement de plateforme a été découvert, dont le traitement aurait fait grimper la facture à plus de 90 M€, entraînant **la réorientation du projet vers une opération plus classique de renouvellement de la ligne, sans toucher au plan de voies et à la signalisation.**

Le coût des travaux, réévalué à **77,8 M€** a été financé par la Région Bretagne (31%), le Département du Finistère (25,9%), SNCF Réseau (20%), l'Etat (19%), Brest Métropole (3%) et l'agglomération de Quimper (1,5%). **Ils ont été réalisés au cours de l'année 2017**, année durant laquelle aucun train n'a circulé.



L'offre s'est améliorée mais elle reste insuffisante

La desserte après renouvellement est passée **de 6 à 9 allers-retours par jour**, avec un temps de trajet variant entre 1h01 (pour les trains directs) et 1h19 (pour l'omnibus le moins rapide). **L'un de ces allers-retours est prolongé à Nantes.** S'y ajoutent 4 allers-retours par autocars, avec un parcours majoré de 7 à 9 minutes. **L'automatisation de la signalisation entre Landerneau et Quimper** permettrait un gain de temps de parcours et de capacité, surtout au bénéfice de missions express, qui **pourraient être cadencées à l'heure.**

Cet historique négatif d'une vingtaine d'années explique en grande partie la difficulté de relancer la ligne Brest-Quimper après les travaux importants (78 millions d'euros) mais incomplets en 2017. Il y a une méconnaissance de cette ligne. Il aurait fallu une grande campagne d'explication et de démarches tarifaires auprès des usagers potentiels.

L'autre motif principal d'insatisfaction qui s'exprime **concerne la fiabilité de cette liaison ferroviaire** que nous allons retrouver dans les paroles d'usagers. Cette ligne sert trop souvent de variable d'ajustement.

Aujourd'hui Il en ressort donc que le regain d'attractivité de la liaison ferroviaire Brest – Quimper passera d'abord par sa fiabilité, l'amélioration de la fréquence, une desserte adaptée aux besoins des territoires... plus que par la course à la minute gagnée... et qu'en se concentrant sur la capacité, on pourra déjà réduire le temps de parcours.

Ce sera l'objet des propositions faites par le groupe de travail.

Une offre dorsale Sud vers Nantes également insuffisante

On constate qu'il est difficile d'aller de Brest à Nantes via Quimper/Lorient alors que c'est le trajet le plus court.

Si Brest et Quimper sont connectées à Paris, elles restent isolées des autres régions françaises et de l'Europe: **difficulté de rejoindre les Pays de la Loire, la façade Atlantique et la Sud de la France, impossibilité de rejoindre l'Irlande ou le Royaume-Uni alors que le Finistère a la chance d'avoir une porte ouverte vers ces pays avec le port de Roscoff.** Les trois villes importantes du Finistère sont à peine reliées par le rail : difficulté de Brest-Quimper, ligne fermée pour Concarneau.

Les trois ports importants de la Bretagne, Brest, Lorient et Roscoff ne sont pas reliés par le rail (de même pour la ville portuaire de Concarneau).

Il est difficile de rejoindre le nord et le sud de la Bretagne en train. Impossibilité de faire une boucle bretonne en train. Le nombre de trajets Quimper-Brest est insuffisant aussi bien pour les pendulaires de la ligne que pour les correspondances à Quimper pour aller vers Lorient, Vannes, et à Landerneau pour aller vers Morlaix ou Saint-Brieuc. **Quimper-Brest ne comporte que 9 trajets allers-retours alors que Quimper-Lorient a 13 trajets TER auxquels il faut ajouter les trajets TGV !**

Situation d'autant plus incompréhensible que Quimper et Brest sont les deux pôles économiques du Finistère.

Les horaires pâtissent évidemment de ce manque de train : des horaires inadéquats, ne correspondant pas aux besoins des usagers.

I. Des constats et des propositions

Paroles d'usagers réels et potentiels (étudiants, salariés, dirigeants, entrepreneurs, élus,...) de la ligne Brest-Quimper et de la dorsale sud ([article presse](#))

Loreen, chercheuse d'emploi, Hanvec:

La ville la plus proche, c'est Brest, mais c'est à trent kilomètes. Ça va faire un an et demi que je cherche un emploi... Quand j'appelle ou que je me déplace chez les employeurs, un des premiers trucs qu'on me demande c'est si j'ai le permis. Et quand je dis non, on me dit que ça va être compliqué.

Léa, étudiante, Châteaulin

: Je vais à la MFR de Questembert. J'y vais en train mais en partant de Quimper. C'est déjà galère car j'ai une correspondance à Vannes. Je n'ai pas de train tôt à Châteaulin assez pour arriver à l'heure.

Claire, employée

administrative, Brest: J'avais trouvé un poste à Lorient. Je n'ai tenu qu'un mois. Avec les horaires de train et la correspondance à Quimper, cela me prenait beaucoup trop de temps.

Erwan, chef de projet, Quimper : Les horaires de train ne correspondent pas du tout à mes obligations professionnelles. J'ai régulièrement des réunions à 10h à Brest. Le seul train du matin ne fait arriver à 8h30, c'est donc beaucoup trop

Marine, étudiante Pont-de-Buis : Pour aller à l'école Duguesclin à Auray où je suis interne, c'est compliqué. Le premier train me fait arriver trop tard à la gare de Quimper où les deux trains pour Auray sont à 6h50 et 7h50. Et après, j'arrive trop tard en cours. Mes parents sont donc obligés de

Anouck, éducatrice, Hanvec : J'aimerais que la gare d'Hanvec rouvre pour pouvoir aller à mon travail à Quimper. Je préférerais prendre le train pour des raisons écologiques, pour éviter les bouchons à l'entrée de Quimper, mais aussi pour pouvoir me reposer, car autant de trajet en voiture est fatigant.

Benoît, avocat, Quimper : Souvent, j'ai des audiences au tribunal de Brest à 9h. Si je peux y aller facilement, en revanche, le retour n'est pas avant 12h30, alors que mon audience ne dure généralement qu'une heure. Mon travail ne me permet pas de prendre autant de temps.

Guy, bénévole, Brest : je ne compte plus le nombre de fois où arrivant de Nantes ou de Lorient à Quimper on me dit que mon train est supprimé. Autrefois, remplacé par un car, désormais c'est pas de remplacement s'il y a un prochain TER dans moins de 2h. Attendre 1h55 à Quimper et sans la moindre compensation, c'est inadmissible. Beaucoup de personnes de Brest ou Landerneau qui veulent se rendre sur Nantes prennent leur voiture jusqu'à la gare de Quimper ! Pour relancer cette ligne, il va falloir améliorer sérieusement sa fiabilité !

Marie, élue Bannalec : je pourrais prendre le train pour aller travailler sur Quimper. Mais mes horaires de travail et de l'école sont pour le moment incompatibles avec les horaires de train au départ ou à l'arrivée dans la commune.

Ces quelques exemples montrent qu'il y a une réelle demande aussi bien des travailleurs que des scolaires. **Augmenter le nombre de trains permettrait de répondre à la demande de ces personnes, d'élargir le champ des formations à nos scolaires mais aussi de lever l'un des freins identifiés au recrutement des entreprises qui ont de plus en plus de difficulté à embaucher.**

Rencontre avec Michaël Quernez et synthèse des réunions de travail

Rencontre des représentants des 4 Conseils de Développement avec Michaël Quernez, Vice-président région, et synthèse des réunions de travail

Cette rencontre, qui s'est déroulée à Lorient le 13 avril 2022, a permis aux représentants des CD d'indiquer que la structuration du réseau ferré à travers, notamment, le projet LNOBPL a été l'occasion de faire remonter un certain de points de vigilance ([cf. contribution réseau](#)) et d'indiquer qu'il est important que le projet moyen et long terme n'obère pas les mobilités du quotidien.

Aussi les CD bretons :

- **D'une part**, demandent que la gouvernance du système ferroviaire associe opérateur national, autorités organisatrices (Etat, collectivités, société civile organisée et usagers.)
- **D'autre part**, décident, en collaboration avec les associations d'usagers de faire rapidement, en lien avec la SNCF, des propositions d'amélioration des mobilités du quotidien **afin de mieux intégrer les besoins de la population permettant de répondre à l'urgence climatique et sociale.**

On peut déjà citer :

- La structuration de la dorsale Sud de Brest à Nantes notamment par la modernisation de la ligne Brest-Landerneau-Quimper et Redon-Nantes via Pontchâteau
- Le développement des liaisons Nord/Sud (St Briec, Auray...)
 - Les lignes Roscoff-Morlaix, Rennes-Fougères, Rennes-Chateaubriand, Auray-Quiberon.

Notre premier « chantier » collectif est le dossier de la ligne Brest-Landerneau-Châteaulin Quimper vers Lorient et Nantes (structuration de la dorsale sud Brest-Quimper-Lorient-Nantes).

Nous indiquons à Michaël Quernez que notre groupe d'amélioration se structure et travaille sur une amélioration en termes d'horaire et de fiabilité au moindre coût.

La mobilité ferroviaire associée à de l'inter modalité doit permettre d'améliorer les trajets domicile/travail et domicile/études.

Monsieur le Vice-président est intéressé par notre approche et nous a suggéré de faire des propositions d'ici octobre afin qu'il puisse en tenir compte dans sa proposition du CPER mobilités qui sera voté début 2023.

Le groupe de travail « Ligne SNCF Brest-Landerneau-Châteaulin-Quimper et Dorsale Sud Brest-Redon-Pontchâteau-Nantes » s'est structuré **et après sept réunions «présentielles» est prêt à fournir le document demandé.**

Il est à noter qu'à chaque réunion, le groupe s'est enrichi de la présence de structures complémentaires représentatives du territoire et de ses habitants, soucieuses du développement responsable et social de leur territoire et qui sont venues enrichir de façon positive les débats.

Nos préconisations

Il est entendu que la ligne Brest-Quimper souffre aujourd'hui d'un manque de fiabilité dans son exploitation, ce qui pénalise sa fréquentation notamment pour des usages domicile-travail ou domicile-études.

Le groupe de travail considère qu'il est de la responsabilité de la SNCF d'identifier les causes de ce manque de fiabilité et de mettre en place les actions correctives adaptées.

Cependant, au-delà de cette nécessaire restauration de fiabilité, [le groupe de travail](#) formule des propositions à court terme visant à redynamiser cette ligne. Ces propositions sont portées par les quatre axes ci-dessous

- la présence humaine (pour acheter un billet et avoir des conseils où va-t-on, qui voit-on?...);
- les horaires et les fréquences (Notamment, comment répondre aux besoins des salariés des étudiants?...);
- la politique des arrêts et des dessertes (quelles sont les gares de croisement ? quelles inter-modalités ?),

- **la communication et la tarification** comment basculer du transport individuel au transport collectif ? Comment simplifier la

communication ? Comment rendre le train plus attractif ?

Il est important, afin de diminuer le fret routier, de structurer un fret ferroviaire qui pourrait se traduire, pour des colis spécifiques, par du cabotage ferroviaire associé aux transports de personnes (cf. transport pour les îles).

Afin d'être plus efficace, il a été décidé de scinder en deux les préconisations

Préconisations Court terme

COMMUNICATION ET TARIFICATION

La ligne Brest-Quimper est méconnue par les habitants des territoires qu'elle traverse.

En effet, à l'issue de sa rénovation en 2017, la ligne a bénéficié d'une campagne de communication qui a porté principalement sur les travaux réalisés **mais peu sur l'utilisation elle-même de cette ligne (desserte, horaires, tarifs)**. Ainsi, lorsqu'ils sont interrogés, les habitants des territoires traversés sous-estiment fortement le nombre de trains reliant Brest à Quimper chaque jour.

Mais la plus grande carence concerne la tarification :

- **La population a peu connaissance des tarifs compétitifs que les abonnements permettent d'atteindre, et elle ignore massivement que les employeurs sont légalement tenus de participer à au moins 50% du coût de ces abonnements.**

- **Pour des usages ponctuels (hors abonnement), la tarification au kilomètre actuellement en place est peu attractive** : un aller-retour Brest-Quimper coûte 20€, ce qui en première lecture n'est pas compétitif par rapport à la voiture. Or, permettre à un usager

occasionnel de réaliser un trajet à un prix intéressant, c'est l'amener à considérer que le train pourrait être une solution pour ses déplacements réguliers.

Nos préconisations sont donc les suivantes :

- **Réaliser une campagne de communication multicanale montrant clairement le prix des trajets avec abonnements. Les employeurs devront faire partie des cibles visées. Une telle campagne pourrait par exemple offrir un mois d'abonnement, de manière à permettre aux usagers de tester la solution à peu de frais.**

- **Appliquer provisoirement une tarification spécifique sur cette ligne dans le but de la redynamiser**

- **Diminuer le prix des trajets ponctuels. Appliquer par exemple à tous les trajets un tarif unique de 5 euros (correspondant normalement à un trajet de moins de 30km).**
- **Appliquer un tarif symbolique et solidaire d'un euro par trajet.**

Des tarifications similaires sont mises en œuvre par la région Occitanie sur trois de ses lignes.

HORAIRES ET FREQUENCES

Les principaux bassins d'emploi et d'études (Brest, Quimper, Lorient) doivent pouvoir être atteints à des horaires compatibles avec des journées de travail usuelles : **au moins 3 arrivées dans ces villes sont nécessaires entre 7h et 9h, ainsi qu'au moins 3 départs entre 16h30 et 18h30.**

D'autre part, il est indispensable que les usagers aient l'assurance qu'ils pourront rejoindre leur destination dans un temps raisonnable en cas d'aléas. Il faut donc

une règle du jeu claire, exigeante, et connue qui puisse sécuriser les usagers.

En cas d'aléas, nous préconisons que chaque passager ait l'assurance d'arriver à destination avec un retard d'une heure maximum.

Cela suppose sans doute d'accorder une plus grande autonomie opérationnelle et budgétaire aux équipes locales de la SNCF dans la mise en place de solutions de substitution (car, taxis,...)

PRESENCE HUMAINE

Aux guichets :

La numérisation offre incontestablement des avantages aux usagers mais elle ne peut pas répondre à tous les besoins.

Il existe en effet des situations habituelles que la dématérialisation ne prend pas en compte : usagers n'ayant pas d'accès aux ressources numériques, renouvellement des abonnements, gestion des trajets particuliers, gestion des aléas.

Il est donc indispensable qu'une présence humaine qualifiée et suffisamment dimensionnée puisse répondre en gare aux besoins des usagers. Le guichetier est le

représentant, l'ambassadeur de la SNCF dans les gares et c'est une présence rassurante pour les gens qui ne connaissent pas le train et peuvent avoir peur de se tromper.

Il faut noter que dans le passé, le personnel au guichet traitait toutes les situations. Or, de nos jours, ce sont les situations les plus complexes et/ou les plus urgentes qui sont prises en charge aux guichets.

Le temps de traitement plus long et le stress induits par ces besoins spécifiques doivent donc être pris en compte dans le dimensionnement du personnel aux guichets.

- A bord des trains :

La présence humaine à bord des trains est insuffisante, ce qui favorise les incivilités et la fraude.

Cette présence doit donc être renforcée pour rendre le train plus attractif. (vente de billets à bord ?)

ARRETS ET DESSERTES

La Ligne Brest-Quimper doit répondre à différents besoins fonctionnels macroscopiques :

- Relier les principales villes entre elles : Brest et Quimper et inversement bien sûr, mais elle doit aussi permettre à la population du Nord Finistère de se déplacer vers Lorient et Nantes.
- Desservir des secteurs de faible densité au milieu de son tracé.
- Assurer une liaison forte entre la métropole brestoise et les bassins de population situés sur la partie Nord de la ligne (entre Brest et Châteaulin).

Pour satisfaire ces besoins fonctionnels, nous proposons l'étude de deux aménagements de la ligne :

- En considérant que Châteaulin constitue la limite des zones d'influence de Brest et de

Quimper, il pourrait être judicieux de ne pas faire circuler tous les trains de Brest à Quimper.

On pourrait en effet imaginer quelques allers-retours entre Châteaulin et Brest pour la partie Nord de la ligne, et entre Châteaulin et Quimper pour la partie sud de la ligne.

- Pour la partie nord de la ligne, il n'existe pas d'arrêt entre Pont-de-Buis et Loperhet. Or, nombreux habitants de ce territoire se déplacent quotidiennement vers Landerneau et Brest.

Il paraîtrait donc utile d'installer une halte TER à hauteur de Hanvec.

Cette installation pourrait être couplée à la mise en place d'une zone de croisement à Hanvec, permettant une plus grande flexibilité sur toute la ligne et une gestion plus facile des aléas.

Préconisations Moyen terme

Le transport ferroviaire répond au défi climatique et aux besoins liés à l'évolution de la démographie bretonne.

Dans ce contexte, les Pôles d'Echanges Multimodaux Bretons trouveront tous leur sens et ne profiteront à tous qu'avec une réelle modernisation de la ligne ferroviaire Quimper-Landerneau incluant le doublement de la voie sur tout ou partie du parcours, sachant que tous les ouvrages d'art (ponts, tunnels) peuvent accueillir une double voie.

Une télécommande des installations facilitant le croisement des trains.

La création d'un atelier de maintenance du matériel roulant sur le Finistère.

Il faut aussi envisager l'électrification de la ligne Quimper-Landerneau, qui permettra la circulation de matériels plus performants avec une plus grande capacité d'accueil.

Cette électrification formerait une boucle ferroviaire bretonne permettant à tout matériel d'y circuler, y compris les TGV.

De nouvelles dessertes seraient envisageables ainsi qu'une meilleure réorganisation du trafic en cas d'incidents (passage du nord au sud ou sud au nord).

Sans électrification de la ligne, les trains à hydrogène d'une autonomie allant jusqu'à 600 kilomètres sont aussi une solution d'avenir. Quatre régions, Auvergne, Bourgogne Franche Comté, Grand Est et Occitanie ont déjà fait ce choix en commandant pour leurs TER des rames bi-mode « Régiolis H2 » alimentées par de l'électricité ou de l'hydrogène auprès d'Alstom. Les premières circulations d'essai des TER sont prévues fin 2023.

Ces réalisations permettront d'améliorer entre Brest et Quimper :

- le plan de transport avec un cadencement de 12 à 13 rotations par jour ;
- la desserte de toutes les communes sur le tracé de la ligne ; halte à Hanvec, au Bot (pour le bassin de Daoulas) et à Quéménéven (futur entrepôt d'Amazon à Briec)
- le temps de parcours ;
- la gestion des incidents et des problèmes techniques des infrastructures ou du matériel roulant.

Elles amélioreront également :

- la liaison entre Brest, les villes de la ligne sud Bretagne et Nantes ;
- l'accès à l'aéroport international Brest-Bretagne depuis la ligne sud Bretagne.

Le Fret ferroviaire a un rôle majeur face aux enjeux climatiques.

Il est à noter qu'un train de marchandise a la capacité de transport de 50 camions. A ce jour, la part du transport de marchandise par rail est seulement de 1% en Bretagne (9 % en France et 16 % en Europe).

La ligne Landerneau-Quimper a un rôle à jouer dans le développement des Entreprises agroalimentaires et des plateformes logistiques du Finistère.

Cette ligne permet aussi de relier les ports de Brest et Roscoff aux autres ports de la façade Atlantique (Lorient, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux).

La politique régionale

La politique régionale sur les mobilités d'aujourd'hui et de demain se structure autour de la réduction des inégalités territoriales et sociales ainsi que de la diminution de l'impact des déplacements sur l'environnement. Cela passera par une contractualisation avec la SNCF qui permet **d'améliorer la mobilité du quotidien** en garantissant un service accepté et acceptable par les habitants de la Bretagne. **Cela devra passer certainement par une définition des modes dégradés.** *La SNCF doit pouvoir garantir son service de transport même en cas de défaillance.*

Les EPCI devront s'impliquer en partenariat avec la région sur cette mobilité du quotidien qui intègre différents modes de transports (train, bus, vélos...).

La question du financement reste posée.

[Le CPER 2021-2027 Région Bretagne](#) signé le **15 mars 2022** mobilise plus de 970 millions d'euros d'investissement pour la Bretagne et ses habitants.

Le volet mobilité du CPER 2015-2020 est prorogé de deux ans (115 millions d'euros prévus jusqu'en 2023),



Ce document est le résultat d'un travail collectif de structures et de personnes qui ont la volonté commune d'améliorer le bien être de la population en partant de leurs besoins, de leurs mobilités au quotidien, notamment, dans son aspect structurant qu'est le trajet domicile/travail et domicile/étude. Les CD impliqués dans la construction de ce rapport ont joué leur rôle d'animateurs de territoire de projet qu'est le bassin de vie.

Nous espérons que ce travail sera utile et que la décision prise par le Conseil régional début 2023 intégrera tout ou partie des préconisations.

A partir de novembre, ce groupe, qui est un groupe à géométrie variable, tout en continuant le travail sur Quimper-Brest s'intéressera à d'autres bassins de vie en intégrant davantage les entreprises et les structures de formation, ainsi que les mobilités solidaires.

afin de mener à leur terme l'ensemble des opérations prévues. Cette période transitoire devait permettre de préparer l'avenir avec un volet mobilité multimodale pour lequel l'ampleur des besoins financiers est estimée à 1 milliard d'euros (hors ports) pour la période 2023-2027.

Les mobilités ferroviaires du quotidien dans toute la Région devraient y occuper une place centrale.

Inscription au CPER

Concernant la ligne Brest-Landerneau-Quimper, nous souhaitons **à court terme** une halte TER à la hauteur d'Hanvec.

Cette installation pourrait être couplée **à la mise en place d'une zone de croisement à Hanvec**, permettant une plus grande flexibilité sur toute la ligne et une gestion plus facile des aléas.

A moyen terme : Une télécommande des installations facilitant le croisement des trains.

Conclusions

