



aujourd'hui menacée. Un premier ballon d'essai (en 2003) pour une mise en péage de la voie express a été mis en échec par la mobilisation des acteurs, en particulier finistériens. Le rappel des engagements pris par le passé, au titre de l'aménagement du territoire, et la mise en avant, notamment de l'absence d'alternative de gratuité, les voies express bretonnes ayant été construites sur d'anciennes routes nationales, ont finalement eu raison de ce projet.

## La bataille du rail

Annoncé en 1981, le TGV Atlantique a effectué son voyage inaugural en septembre 1989. Mais la vitesse des 300 km/h n'était et ne reste possible que sur la seule ligne Paris-Le Mans (Connéré). L'électrification des grandes lignes ferroviaires bretonnes a permis au TGV de parvenir jusqu'à Brest dès septembre 1989, jusqu'à Quimper depuis septembre 1992. Il faut encore aux Finistériens plus de 4 heures pour rallier la capitale avec le « vrai-faux » TGV.

8,3 M de voyageurs ont circulé en 2005 sur les « TGV » en Bretagne, dont 20 % en Finistère. Le trafic vers Paris représente 70 % du total. 784 000 départs et arrivées en TGV ont été enregistrés sur la gare de Brest, 505 000 sur Quimper et 303 000 sur Morlaix.

La décision de l'aménagement sur 182 km d'une nouvelle LGV<sup>2</sup> entre Connéré et Rennes, a été prise lors du CIADT de décembre 2003. Ce projet doit permettre de gagner 37 minutes sur le Paris-Rennes. 2,37 milliards d'euros, dont 800 M€ à la charge de la Bretagne, seront nécessaires pour ce chantier. Or le TGV-Ouest ne fait pas partie des 6 projets retenus par l'Etat pour un co-financement européen. La déclaration d'utilité publique doit être publiée d'ici la fin 2006, pour un démarrage des travaux en 2009 et une mise en service en 2012.

Mais les acteurs finistériens - dont l'association Investir en Finistère<sup>3</sup> qui en a fait son cheval de bataille - ne cessent de rappeler que ce seul projet ne suffira pas au désenclavement ferroviaire de la pointe de Bretagne. Le 12 janvier 2005, une délégation déposait une pétition à l'Elysée en ce sens ("l'appel de Morlaix"). Elle rappelait la détermination des Bretons de rapprocher non seulement la péninsule de la capitale, mais aussi les villes de la région entre elles : Brest et Quimper doivent, impérativement et le plus rapidement possible (dès 2012) se trouver, en condition commerciale, à 1h30 de Rennes, et donc à 3h de Paris (cf. carte 2).

Le coût total de ces travaux est évalué à 500 M€, sous réserve de l'adoption de la technologie du pendulaire. Les deux projets réunis (la LGV Le Mans-Rennes et la mise à



Source : Réseau ferré de France (RFF) - 2006.

3h de Paris de Brest et de Quimper), la contribution bretonne est évaluée à 1 milliard d'euros.

Une étude de clientèle menée par la SNCF laisse à penser que ces deux projets permettraient d'augmenter la fréquentation de 50 % début 2013. Sur les 2 M€ de passagers supplémentaires, 1 M serait pris à la route et à l'avion.

Dans cette « bataille du rail », la rectification de la ligne ferroviaire Brest-Quimper pour mettre les deux villes à 1/2 heure l'une de l'autre ne doit pas être oubliée. L'enjeu est important pour la cohésion finistérienne, la mise en synergie des bassins d'emploi et de vie de Brest et de Quimper, et pour l'ouverture du département vers le Sud de l'Europe.

## Le succès des TER

Avec 20 000 voyageurs par jour en 2005, le trafic des Trains express régionaux (TER) a progressé de 8 % en 1 an (+ 12 % sur la ligne Rennes-Brest). Le trajet Brest-Morlaix enregistre même une hausse de 24,5 % sur deux ans. Seule la ligne Brest-Quimper est en retrait. Mais cela tient à la médiocre qualité de la ligne et à la durée du trajet qui la pénalise. La Bretagne est devenue la 1<sup>ère</sup> région pour la fréquentation des TER. L'augmentation des carburants aidant, les Bretons sont de plus en plus nombreux chaque année à utiliser cette formule de déplacement. C'est particulièrement le cas sur des déplacements domicile-travail (Landivisiau-Landerneau-Brest par exemple). Le trafic a ainsi augmenté de 7 % autour de Brest en 2005.

## Le fret à la traine

Le fret est stratégique pour l'économie finistérienne, très dépendante de l'agroalimen-

taire et de l'exportation de produits frais. Le poids des ports de commerce bretons sur les routes maritimes dépend fortement de la logistique terrestre et surtout des capacités de groupage et dégroupage des marchandises dans l'arrière-pays. Or le fret ferroviaire est quasiment absent de la Bretagne, alors que les infrastructures existent. C'est la qualité de service souvent jugée médiocre qui entraîne une désaffection des chargeurs. La SNCF souhaite désormais se concentrer sur des trafics rentables en se portant sur de grandes masses, au détriment des wagons isolés (Plan Veron). La ligne fret Carhaix-Guingamp fut ainsi menacée de fermeture en 2004, mettant en péril une partie de l'économie locale.

Le monopole de la SNCF sur le fret ayant pris fin le 30 mars 2006, les premiers opérateurs privés, français ou étrangers, pourront désormais circuler sur le réseau ferré breton. Cela modifiera-t-il sensiblement la donne ? L'avenir radieux que l'on prédit au fret ferroviaire du fait de la saturation croissante du réseau routier, des préoccupations de sécurité et de pollution, et de la hausse des carburants, dépendra aussi sans doute de l'action publique pour inciter les entreprises à utiliser le rail.

Il y a 40 ans, les acteurs finistériens s'étaient mobilisés obtenant notamment le lancement du plan routier breton. Celui-ci doit être maintenant achevé. La nouvelle priorité pour le Finistère, c'est son désenclavement ferroviaire, pour le fret comme pour les passagers. Il ne devra cependant pas se faire au détriment du transport routier. Le fer et la route sont complémentaires ■

1- Comité d'études et de liaisons des intérêts bretons

2- Ligne à grande vitesse

3- Investir en Finistère regroupe les 3 CCI du Finistère, le Crédit Agricole du Finistère, le Crédit Mutuel de Bretagne et 30 entreprises finistériennes parmi les plus grandes.