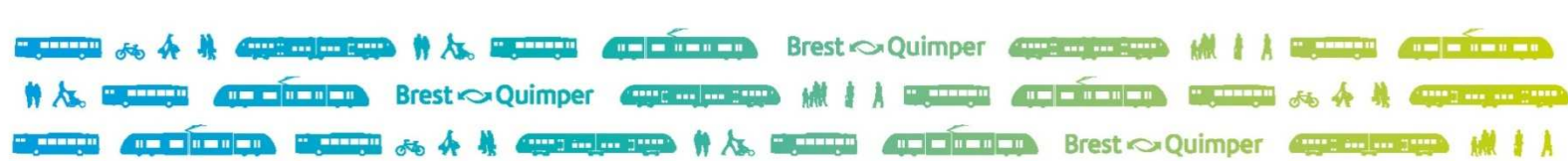


# **Brest Quimper**

LES TRANSPORTS PUBLICS AUTREMENT



## Présentation du projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Brest et Quimper

### DOSSIER DE PRESSE

Quimper, le 5 janvier 2012 à 17h00  
Salle multimédia  
Maison du Département  
Boulevard Duplex  
Quimper

# **Amélioration de la desserte ferroviaire entre Brest et Quimper**

## **Conférence de presse du 5 janvier 2012**

**En présence de :**

**Gérard Lahellec**, Vice-président chargé de la mobilité et des transports au Conseil régional de Bretagne,

**Pierre Maille**, Président du Conseil général du Finistère,

**François Cuillandre**, Président de Brest métropole océane,

**Bernard Poignant**, Président de Quimper Communauté

**Jean-Jacques Brot**, Préfet du Finistère,

et **Xavier Rhoné**, Directeur Régional de Réseau Ferré de France.

## **SOMMAIRE**

---

**1 - Les enjeux pour le territoire et les objectifs du projet** **p. 3**

---

**2 - Les travaux** **p. 5**

---

**3 - Le financement** **p. 8**

---

**4 - L'amélioration globale de l'offre de transport collectif** **p. 9**

---

**5 - L'identité visuelle de l'opération** **p. 11**

---

## **1 - Les enjeux pour le territoire et les objectifs du projet**

---

### **1 – 1 Enjeux :**

**L'accessibilité du Finistère passe par une amélioration des liaisons ferroviaires avec Rennes, Paris, et le reste de la France.**

Au-delà de la mise en œuvre du projet Bretagne à Grande Vitesse (BGV), **le rapprochement entre les deux agglomérations principales du Finistère, Brest et Quimper, et l'ouverture vers Nantes et le sud-ouest de la France** constituent un enjeu en termes de développement économique et d'aménagement du territoire pour le Finistère.

Cette ambition se traduit aussi par la volonté de la Région Bretagne et du Département du Finistère d'améliorer le service rendu aux usagers avec des fréquences et un temps de parcours compétitif, notamment pour les déplacements domicile-travail, offrant ainsi une véritable alternative à la voiture. Les partenaires ont donc validé un scénario d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire qui permet de répondre à ces besoins.

#### **Les partenaires du projet d'amélioration de la desserte ferroviaire entre Quimper et Brest :**

- La Région Bretagne
- Le Conseil général du Finistère
- Brest métropole océane
- Quimper Communauté
- L'Etat
- Réseau Ferré de France

**Aujourd'hui, cette ligne de 103 km dispose de deux tronçons bien distincts:**

- Brest ⇄ Landerneau : double voie électrifiée sur 20 km parcourue à 140 km/h ;
- Landerneau ⇄ Quimper : voie unique non électrifiée de 83 km parcourue entre 100 et 120 km/h suivant les sections.

## 1.2 - Objectifs :

### ↳ Diminuer le temps de trajet en augmentant la vitesse :

- Des trains directs entre Quimper ↔ Brest en **59 minutes** au lieu de 1h07
- La vitesse maximale des trains sera homogénéisée à **120 km/h** sur environ 19 km entre Quimper et Châteaulin et localement à **140 km/h**.

### ↳ Multiplier le nombre d'aller-retour :

Plusieurs aménagements seront réalisés pour permettre de **doubler le nombre de dessertes** quotidiennes entre Brest et Quimper, **12 au lieu de 6**, tout en confortant le service aux usagers vers la Bretagne sud jusqu'à Nantes.

La nouvelle offre de transport avec 12 allers-retours sera constituée de :

- 6 allers-retours directs avec un temps de trajet inférieur à 1 heure entre Brest et Quimper,
- 6 allers-retours semi-directs desservant les gares de Châteaulin, Pont-de-Buis, Dirinon et Landerneau pour concilier les intérêts locaux des territoires.

## 2 – Les travaux :

**Les travaux de modernisation de l'infrastructure vont se concentrer sur la ligne Landerneau↔Quimper.**

En effet, les dessertes TER actuelles rencontrent de nombreuses contraintes sur cette section du fait de la voie unique et de son tracé sinueux qui a pour conséquence de réduire la vitesse.

- Afin de parvenir à la vitesse moyenne de 120km/h entre Quimper et Châteaulin, il est nécessaire **de modifier 9 courbes** de ce linéaire de 19km.
  
- Pour permettre le doublement du nombre de desserte, le projet intégrera :
  - **la création d'une section à double voie sur 10 km à la hauteur d'Hanvec** afin de permettre le croisement en vitesse de deux trains, et donc d'augmenter le nombre de dessertes.
  
  - **l'amélioration des points de croisement, en gare de Châteaulin et de Dirinon.**  
Les travaux en gare de Châteaulin et Dirinon comprennent principalement :
    - la mise en place de systèmes de commande et de contrôle à distance;
    - l'aménagement des voies pour le croisement des trains;
    - la mise en place d'une signalisation de traversée piétonne des voies
  
- Le projet prévoit aussi **la modernisation des installations de signalisation et de télécommunication** sur l'ensemble de la ligne, afin d'optimiser le croisement des trains et d'améliorer la sûreté de fonctionnement du système avec :
  - la mise en service de 3 Postes d'Aiguillages Informatisés (PAI) nouvelle génération en gare de Châteaulin, au centre de la zone de double voie d'Hanvec et à Dirinon.
  - la pose d'un câble de fibres optiques le long de toute la ligne;
  - l'aménagement du poste de commande de Landerneau pour la mise en place de l'Interface Homme Machine (Mistral) ;

Après l'enquête publique qui se déroulera au cours du premier trimestre 2012, le démarrage des travaux préparatoires est prévu fin 2013 et les travaux principaux sur ligne fermée sont programmés en début d'année 2014. **L'opération nécessite 9 mois de travaux** réalisés uniquement de jour pour **une mise en service prévue en fin d'année 2014.**

### Calendrier décisionnel du projet :

**Mai 2008**, le Conseil régional de Bretagne et le Conseil général du Finistère s'engagent à :

- augmenter les fréquences TER,
- réduire les temps de parcours entre Brest et Quimper,
- mettre en service, dès 2009, des liaisons TER directes entre Brest, Quimper et Nantes (sans changement à Quimper)

**Juin 2009** : Inauguration du premier train bibi. Il préfigure les relations TER Brest↔Quimper↔Nantes. Lancement des premières études concernant la modernisation des infrastructures par RFF.

**Juin 2011** : Les partenaires: l'Etat, RFF, la Région Bretagne, le Conseil Général du Finistère, Brest métropole océane et Quimper communauté valident le **scénario d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire** et demandent une poursuite des études sur des aménagements complémentaires visant à améliorer la robustesse du plan de transport.

**Aujourd'hui 5 janvier 2012** : Présentation aux Finistériens du projet de modernisation de la ligne ferroviaire, avant le début de l'enquête publique.

### Calendrier prévisionnel des prochaines étapes du projet:

**Début 2012** : Lancement de l'enquête publique  
Organisation de réunions publiques  
Poursuite des études en vue de l'attribution des marchés aux entreprises

**Fin 2013:** Démarrage des travaux préparatoires

- **3 mois de travaux préparatoires** sur ligne ouverte (maintien des circulations ferroviaires):
  - installations des chantiers ;
  - travaux de bâtiment éloignés des voies ;
  - travaux en ligne et approvisionnements **avec suppression des circulations en milieu de journée pendant un mois.**

**Début 2014** : Travaux principaux

- **6 mois** de travaux principaux sur ligne fermée (interruption des circulations ferroviaires), dont :
  - 4,5 mois de travaux de génie civil et de voie ;
  - 4 mois de travaux de télécommunications et de signalisation (en parallèle des travaux de génie civil et de voie) ;
  - 2 mois d'essais des installations et de procédures de mise en exploitation (à la suite des travaux de télécoms et signalisation).

**Fin 2014** : Mise en service de la nouvelle ligne modernisée

# Amélioration de la desserte ferroviaire entre Brest et Quimper



### 3 - Le financement

L'opération de modernisation de l'axe ferroviaire entre Brest et Quimper est financée dans le cadre :

- du Contrat de projets Etat-Région Bretagne 2007-2013 dont l'avenant signé le 1<sup>er</sup> août 2011 a porté le montant prévu pour l'opération de 34,5 M€ à 49,5 M€, apportés par l'Etat, la Région Bretagne, le Département du Finistère, Brest métropole océane, Quimper Communauté et Réseau Ferré de France ;
- du Plan ferroviaire breton qui a prévu un complément de 25,5 M€ apporté par la Région Bretagne et le Département du Finistère. Les agglomérations de Brest Métropole océane et Quimper Communauté participent au financement de cette opération.

Le coût du projet est aujourd'hui estimé à **75 millions d'euros** suite à la signature, le 1<sup>er</sup> août dernier, de l'avenant au Contrat de projets Etat-Région Bretagne 2007-2013.

La première enveloppe de **60 M €** est répartie de la manière suivante :

Région Bretagne : **25,55 M €**

Collectivités finistériennes: **25,6 M €**

- Conseil général du Finistère : 21,76 M €
- Brest métropole océane : 2,56 M €
- Quimper Communauté : 1,28 M €

Etat : **3,65 M €**

RFF : **5,2 M€**

S'agissant des 15 M € supplémentaires une nouvelle clé de répartition sera formalisée.



## **4 - L'amélioration globale de l'offre de transport collectif**

---

**L'amélioration de la ligne ferroviaire Brest-Quimper s'inscrit dans une volonté des Autorités organisatrices de transport (Région Bretagne et Conseil général) de mettre en place une offre de transport qui réponde au mieux aux besoins de mobilité des Finistériens, mais également aux besoins d'ouverture vers le sud de la Bretagne.**

### **↳ Un nouveau train « bibi » pour une liaison directe Brest↔Quimper↔ Nantes**

La Région Bretagne s'est fixée pour objectif de moderniser le matériel roulant sur l'ensemble du réseau TER Bretagne.

Depuis 2009, sur la liaison Brest↔Nantes, la mise en service des rames AGC hybrides (matériel bi-mode-électrique et thermique et bi-courant – 25000 volts et 1500 volts) permet de voyager entre Brest et le sud Bretagne sans changer de train à Quimper.

Ces nouveaux matériels appelés « bibi », plus confortables et moins polluants, alternent en effet, circulations en mode électrique et mode thermique.

### **↳ La complémentarité des différents modes de transports (cars/trains) - l'intermodalité**

La Région Bretagne et le Conseil général visent à avoir une complémentarité de l'offre, entre le train et le car. Grâce à l'augmentation des fréquences, les collectivités souhaitent privilégier la desserte des liaisons par TER pour rapprocher les 2 agglomérations de Brest et de Quimper. L'offre du réseau Penn ar Bed sera redéployée dans les secteurs non desservis par le train.

L'objectif est également de faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre par des facilités d'échanges au niveau des nœuds de correspondances (pôles échanges multimodaux de Brest et de Quimper), mais aussi par la fluidité des horaires et la tarification.

### **↳ Les transports sur Quimper Communauté:**

L'intermodalité est un enjeu important pour Quimper Communauté. En parallèle du projet ferroviaire Brest-Quimper, Quimper Communauté s'est engagé dans une dynamique de transports collectifs.

L'ambition du projet transports qui s'appuie sur la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service, est d'offrir un réseau moderne et attractif de transports collectifs pour s'adapter à un nombre de déplacements croissants et contribuer à façonner la ville pour la rendre plus attractive. Il s'inscrit dans une logique d'aménagement de territoire et de développement durable en partenariat avec l'ensemble des acteurs « transports ». Le projet transports de Quimper Communauté a pour ambition de rééquilibrer la place de chaque mode de déplacement en s'attachant à favoriser un meilleur partage de l'espace public et le report vers des transports publics plus performants, plus attractifs, plus accessibles. Ce projet favorisera la desserte et l'accessibilité du pôle d'échange multimodal de la gare de Quimper.

## **↳ Les transports sur Brest métropole océane**

Les politiques mises en œuvre par Brest métropole océane en faveur des transports urbains, intra urbains, interurbains et des mobilités durables s'inscrivent dans une logique de développement métropolitain durable au service d'une population dépassant largement les frontières administratives de l'agglomération. Le pôle d'échange multimodal de la gare de Brest est actuellement opérationnel, dans l'ensemble de ses composantes.

La mise en service du tramway en juin 2012 est l'occasion de renforcer significativement la desserte de la gare. Le nouveau réseau assure un passage du tramway à 400 mètres de la gare et un passage direct sur le site de 4 lignes à forte fréquence desservant les principaux quartiers.

Une étude sur l'évolution à long terme du site est menée dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, pour préparer les phases suivantes de l'évolution du réseau et du site urbain. L'objectif est d'anticiper les besoins des voyageurs en matière de desserte et d'accessibilité et de renforcer le rôle du site dans le chapelet d'espaces publics du cœur d'agglomération, au point d'articulation entre ville haute et port.

Par ailleurs, Brest métropole océane étudie une 3ème phase de Transport Collectif en site Propre (TCSP), dans le cadre de sa réflexion en cours sur le Plan local d'urbanisme (PLU) facteur 4 -qui intègre le Plan de déplacements urbains (PDU).

Cette nouvelle phase de développement des transports collectifs poursuivra l'articulation entre réponse aux besoins de forte capacité dans la desserte de la zone dense et besoins de performance des déplacements à moyenne distance dans le cadre du Pays de Brest. L'évolution de ce dernier en pôle métropolitain est symptomatique de cette volonté de travail partenarial au service des déplacements durables.

## **↳ Les transports sur tout le département : le réseau Penn-ar-Bed**

Dans le cadre du renouvellement de la délégation de service public du réseau Penn ar Bed, le Conseil général a redéfini la nouvelle offre de transport collectif.

L'émergence d'une population résidentielle en zone péri-urbaine, en périphérie de l'agglomération de Brest concentre de nouveaux actifs demandeurs de lignes de transport collectif. Après un travail d'études, un potentiel en matière de flux Domicile-Travail a été détecté entre Dirinon-Lopheret et Brest, ce qui a conduit le Conseil général à créer une ligne entre ces villes pour répondre à la demande.

C'est ainsi que depuis septembre 2011, une liaison quotidienne est installée entre Dirinon-Lophérhet-Brest. A terme en fonction de l'offre ferroviaire par TER et du nombre d'arrêts en gare de Dirinon, des adaptations pourront avoir lieu pour optimiser le service.

D'autre part, le Conseil général souhaite engager une dynamique de transport collectif sur les territoires avec les intercommunalités. La volonté des intercommunalité dans cette dynamique sera soutenue par le Conseil général sous la forme d'un accompagnement financier pour les lignes de rabattement ou des transports à la demande (participation de 50% du Conseil général du Finistère).

## 5 - L'identité visuelle de l'opération



Le logotype créé valorise la dimension territoriale et souligne la dimension transports publics. Le choix a été fait d'une harmonisation des logotypes des partenaires, en nuances de gris.



La frise évoque les dimensions territoriale et multimodale du projet.



La griffe peut être utilisée par les partenaires dans leur communication respective. Elle comprend tout à la fois les dimensions territoriales et transports publics ainsi que la multimodalité.