

COMMUNIQUÉ PRESSE

Lundi 3 avril 2023

## Amélioration de la ligne ferroviaire entre Brest et Quimper Un collectif a remis ses préconisations à la Région, l'État et la SNCF

Depuis plusieurs mois, un groupe d'acteurs citoyens a mené, en lien avec la Région Bretagne et la SNCF, un travail visant à améliorer la desserte ferroviaire Brest-Landerneau-Châteaulin-Quimper et la dorsale Sud Bretagne. Ce collectif regroupe les Conseils de développement des pays de Brest, Quimper-Cornouaille, Lorient-Quimperlé et du Centre Ouest Bretagne, des associations d'usagers (COFERBZH et Un train pour Hanvec), ainsi que des élus et structures du territoire. Ses conclusions et préconisations ont été réunies dans un « cahier d'acteurs » remis jeudi dernier, à Quimper, à Michaël Quernez, 1<sup>er</sup> Vice-président de la Région Bretagne au climat et aux mobilités, à des représentants de l'État et à Magali Euverte, Directrice TER Bretagne, alors que les discussions sur le volet mobilités du Contrat de Plan État-Région (CPER) 2023-2027 devraient bientôt commencer.

Dans le cadre de la consultation menée en janvier 2022 à propos du grand projet ferroviaire des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL), les conseils de développement des territoires concernés et leur réseau ont eu l'occasion de rappeler que la relation Nord-Sud et la structuration d'une dorsale sud, de Brest à Nantes, doivent être intégrées au projet, tout comme la desserte du Centre Bretagne. Un groupe de travail a été mis en place dans le but de **formaliser des propositions concrètes à court et moyen terme pour améliorer la ligne ferroviaire Brest-Landerneau-Châteaulin-Quimper et la dorsale Sud, Brest-Redon-Pontchâteau-Nantes**, et permettre ainsi de **mieux répondre aux besoins des habitants ainsi qu'à l'urgence climatique et sociale**.

### Faire mieux sur la ligne Brest-Quimper

Ce collectif<sup>1</sup> s'est concentré dans un premier temps sur Brest-Quimper, **ligne en voie unique** qui a connu au fil des ans une dégradation de sa qualité de service. Non électrifiée, la section Landerneau-Quimper subissait ainsi de sérieux ralentissements ; la vitesse y avait été abaissée à 60 km/h sur 58 km et à 80 km/h sur 17,8 km, le temps de trajet entre Brest et Quimper atteignant alors 1h50.

Pour remédier à cette situation, **la Région, le Département du Finistère, SNCF Réseau, l'Etat, Brest Métropole et l'agglomération de Quimper ont financé des travaux de modernisation de ligne, d'un montant de 77,8M€.** Réalisés en 2017, ils ont nécessité l'arrêt de la circulation pendant un an. Le groupe de travail note cependant que ces efforts n'ont pas été suffisants pour améliorer la qualité et la fiabilité de l'offre de service de la ligne.

---

<sup>1</sup> Composé des conseils de développement de Quimper Cornouaille, Métropole et Pays de Brest, Lorient-Quimperlé et Pays Centre Ouest Bretagne, de représentants de la SNCF et de la Région, de la Coordination ferroviaire bretonne (COFERBZH), de l'association Un train pour Hanvec, de l'agence Investir en Finistère, de Quimper Cornouaille Développement, du Pôle métropolitain du pays de Brest et de plusieurs collectivités du territoire

---

#### Contacts presse

Région Bretagne – Service presse : 02 99 27 13 54 | [presse@bretagne.bzh](mailto:presse@bretagne.bzh)

Préfecture de région – Pôle communication interministérielle : 02 21 862071 | [pref-communication35@ille-et-vilaine.gouv.fr](mailto:pref-communication35@ille-et-vilaine.gouv.fr)

SNCF Voyageurs Bretagne – Magalie Nauleau : 06 18 47 06 41 | [magalie.nauleau@sncf.fr](mailto:magalie.nauleau@sncf.fr)

C'est pourquoi le collectif citoyen propose sur cette ligne des **améliorations de court terme** et « *au moindre coût* » s'articulant autour de **quatre axes** :

- **Une plus forte présence humaine** en gare et à bord des trains, pour acheter un billet et bénéficier de conseils ;
- **Davantage d'horaires et de fréquences avec au moins 3 arrivées à Brest, Quimper et Lorient entre 7h et 9h, et au moins 3 départs depuis ces mêmes villes** pour répondre aux besoins des salariés et des étudiants pour des usages domicile-travail ou domicile-études ;
- **Une nouvelle politique de dessertes** conçue pour permettre à la population du Nord Finistère de se déplacer vers Lorient et Nantes, **avec des arrêts dans des secteurs de plus faible densité comme entre Pont-de-Buis et Loperhet, en ne faisant pas circuler tous les trains de Brest à Quimper et en installant une halte à Hanvec** ;
- **Plus de communication sur l'offre et des opérations autour de la tarification**, alors que la population méconnaît l'offre de services proposée par la ligne depuis sa rénovation en 2017, les possibilités d'abonnement à tarif compétitif et les aides potentielles auxquelles elle peut prétendre.

À **moyen terme**, le groupe de travail propose notamment de **doubler de la voie sur tout ou partie de la ligne, d'envisager l'électrification du parcours** permettant de former une boucle ferroviaire bretonne, de **télécommander les installations pour faciliter les croisements, de créer un atelier de maintenance roulant dans le Finistère**, ou encore d'**installer des haltes à Daoulas et à Quemeneven**.

### La Région, l'État et la SNCF pleinement mobilisés pour renforcer les mobilités du quotidien

La Région, l'État et la SNCF ont reçu, jeudi dernier, à Quimper, ce "cahier d'acteurs" des mains des membres du groupe de travail. Cette rencontre a été l'occasion de rappeler plusieurs points.

La production du service sur la ligne Brest-Quimper est moins bonne que sur d'autres liaisons bretonnes, mais reste correcte en comparaison avec les autres Régions. **Le caractère de voie unique, avec deux points de croisement, entraînera toujours des difficultés de circulation plus importantes que sur une ligne à double voie. La SNCF a toutefois mis en place différentes actions à court terme, qui commencent à porter leurs fruits et qui vont se prolonger. En ce début d'année, on observe déjà une amélioration** tandis qu'une adaptation de l'offre sur la ligne est examinée pour apporter un meilleur service.

Pour aller plus loin, **une étude de potentiel pourrait être engagée, avec la participation des collectivités locales concernées, pour identifier par les évolutions qui pourraient être envisageables sur l'offre et l'infrastructure**. Les études en cours sur LNOBPL, portant sur l'amélioration de la section Rennes-Redon-Nantes, bénéficieront d'ailleurs aussi aux liaisons Quimper-Rennes et Brest-Quimper-Nantes.

**L'accessibilité de la pointe bretonne, les mobilités du quotidien et le transport de marchandises sont les trois grands enjeux qui structurent l'action de la Région et de l'État et qui guideront les discussions engagées tout prochainement à propos du volet mobilités du CPER 2023-2027, estimé à 1 milliard d'€.**

Si la vitalité et l'avenir du territoire breton reposent sur sa très bonne connexion aux grands réseaux de transport, la préoccupation des citoyens se concentre de plus en plus sur les mobilités du quotidien. La saturation des routes aux abords des grandes villes, le prix de l'énergie, la décarbonation des modes de transport sont autant de défis à relever simultanément. C'est pourquoi des investissements ferroviaires importants autour de Rennes pour augmenter significativement le nombre de TER dans toute la Bretagne sont considérés comme prioritaires. L'objectif ? **Proposer un train toutes les 20 minutes dans les gares principales en heures de pointe et toutes les heures en heures creuses.**

---

Pour mémoire, l'offre de transport TER actuelle sur la ligne Brest-Quimper se compose de 9 allers-retours dont 1 aller-retour Brest-Nantes. Le meilleur temps de parcours est de 1h01 et le temps de parcours moyen est de 1h16.

Entre 6h50 et 9h, 2 arrivées sont proposées à Brest et 3 à Quimper.

Entre 16h25 et 18h39, 3 départs sont proposés de Brest et 2 de Quimper.

La ligne de car BreizhGo n°31 complète l'offre de transport entre Brest et Quimper.