



IMPACTS DE LA LGV BPL : LE POINT DE VUE DES DIRIGEANTS D'ENTREPRISE DE **BREST**

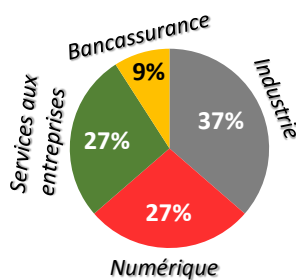


Brest : la LGV BPL ne remettra pas fondamentalement en cause l'hégémonie de l'avion

« Les changements seront à la marge. Nous sommes tributaires de l'avion dont Paris est le tremplin »

Deuxième agglomération la plus peuplée de Bretagne, Brest bénéficiera à la mise en service de la LGV BPL d'un gain de temps de 45 minutes et de deux allers-retours supplémentaires vers Paris. En outre, le dernier TGV quittera Paris peu avant 20h, permettant ainsi aux usagers brestois de passer 2h de plus en région parisienne. Pour autant, et en toute logique, parler de déplacements en TGV d'une durée moyenne de 3h42 entre Brest et Paris apparaît incongru pour beaucoup de chefs d'entreprise.

Profil sectoriel des entreprises rencontrées



NOM DE L'ENTREPRISE	PERSONNE RENCONTRÉE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	EFFECTIF LOCAL*
B&B hotels	Directeur Général France	Industrie	103
Cabasse (filiale Awox)	Directeur Général	Industrie	30
Cityzen data	Directeur Général fondateur	Numérique	5
Cogedis	Directeur Général	Services aux entreprises	100
Financo (Crédit Mutuel Arkéa)	Directeur Général	Banque/assurances	277
Imascap	PDG fondateur	Numérique	10
Lessonia	Président fondateur	Industrie	76
Portances conseils	Gérant	Services aux entreprises	3
Savéol	Directeur Général	Industrie	100
Ydeos	Dirigeant fondateur	Services aux entreprises	5
Zip	Président	Numérique	11

* Effectif salarié estimé dans le territoire brestois

L'avion reste l'unique mode de transport vers la capitale sans pour autant donner pleine satisfaction

L'ensemble des dirigeants rencontrés témoignent de l'importance de la problématique des déplacements aériens dans la vie de l'entreprise. Et ce notamment en termes de budget, car l'avion représente une charge considérable sans que le volume de mobilité ne soit nécessairement élevé. Parfois même, les prix des vols depuis l'aéroport de Brest constituent un frein au trafic d'affaires. Assez logiquement, si ce coût est supporté par les entreprises disposant d'une assise financière étendue, il est pour d'autres un élément majeur de restriction de l'aire de marché. « On ciblait clairement les appels d'offre en fonction des lignes aériennes » indique l'un des dirigeants rencontrés. C'est d'autant plus vrai dans certains métiers du conseil, pour lesquels la procédure d'achat de services évolue. Tandis que le prix du transport était autrefois quasi-systématiquement inclus dans le prix de journée proposé au client, il est désormais fréquemment à la charge

du fournisseur de services lui-même. Dans le cas où la différence de coûts ne serait pas prise en charge par le client, et alors que le prix de l'avion à Brest est souvent jugé « *effrayant et de plus en plus pesant* », l'accessibilité accrue de Rennes en 2017 est perçue par certains acteurs brestois comme une entrave supplémentaire à leur compétitivité.

Pour certains, la meilleure réponse au mécontentement de l'avion, c'est encore l'avion !

Face aux contrariétés liées à la liaison aérienne entre Brest et la région parisienne, certains acteurs trouvent une alternative non pas dans le TGV mais dans des projets plus ou moins aboutis d'aviation légère privée et mutualisée. Quelques chefs de file de l'économie brestoise sont catégoriques : « *il n'y a pas d'autres solutions que l'aérien, il ne faut pas se leurrer* ». Cette tendance, nous aurions également pu l'évoquer pour les territoires de Quimper et de Rennes, dans lesquels des projets du même ordre voient le jour sous l'impulsion de quelques grands capitaines d'industrie locaux. Car si l'on reconnaît volontiers au train de nombreux avantages, la flexibilité et la diversité de l'offre n'en font généralement pas partie. D'autant plus que dans un monde où la relation entre pairs est primordiale, l'aéroport est, à la différence de la gare, un lieu de réseaux où se rencontre une partie du milieu économique.

La LGV BPL n'a pas réellement de prise sur le recrutement de profils rares et l'attractivité productive

Pour les entreprises parmi les plus importantes du territoire ou les plus spécialisées, l'offre aérienne est par ailleurs un argument dans le recrutement de compétences spécifiques résidant en région parisienne. Alors même que le recrutement local est souvent jugé difficile, la possibilité qui est donnée à un profil recherché de concilier domiciliation familiale en Île-de-France et activité professionnelle sur Brest est décisive pour le développement de ces organisations. « *Ma femme a un job unique à Paris, donc l'avion était la condition sine qua non pour ma prise de fonction à Brest, discutée d'emblée car je n'avais pas l'intention de déménager* ». L'exemple de ce dirigeant nous semble assez révélateur des pratiques à la fois personnelles et professionnelles de certains cadres supérieurs. Avec des temps de parcours jugés inadaptés à de telles navettes hebdomadaires, le TGV n'est en tout cas pas en capacité de rivaliser sur ce point avec l'avion. Plus globalement, la LGV BPL n'est que très faiblement perçue comme un outil de développement par les sociétés brestoises dont « *les stratégies se pensent et se penseront à la lumière de l'accessibilité aérienne* ».

Le véritable enjeu du ferroviaire est dans la liaison avec Rennes et Nantes

En 2012, une enquête de l'Agence d'urbanisme de Brest-Bretagne (ADEUPa) auprès des entreprises finistériennes pointait la mauvaise desserte ferroviaire, vers Paris mais également Rennes et Nantes, comme l'un des principaux facteurs pénalisant les établissements locaux. Pour la majorité des acteurs que nous avons pu interroger, si avec la LGV BPL l'avion ne laisse qu'une place infime au transport ferré pour un trajet à Paris, le ferroviaire trouverait une pertinence dans la liaison avec Rennes et Nantes. Pleinement conscients que « *Rennes se renforce comme la capitale du territoire régional* », nombreux sont les acteurs brestois à souhaiter une accessibilité ferroviaire facilitée entre les deux métropoles bretonnes. Dans une dynamique de régionalisation croissante, si Rennes n'est pas toujours identifiée comme une zone de clientèle significative, son statut de capitale régionale occasionne potentiellement certains besoins de déplacements à caractère institutionnel ou réglementaire. A ce titre d'ailleurs, il n'est pas anodin de trouver à Rennes le pôle entreprises et institutionnels du Crédit Mutuel Arkéa, premier employeur du Finistère dont le siège social se situe dans l'agglomération de Brest.

D'autre part, pour des motifs clairement orientés vers le marché, plusieurs dirigeants ont exprimé leurs velléités sur Nantes et Bordeaux, déplorant par là même l'accessibilité ferroviaire affligeante au sein de l'axe Atlantique. Au-delà du bassin d'activité que représente la région de Nantes, la Cité du Ponant et celle des Ducs de Bretagne font état de proximités économiques dans le secteur de l'économie maritime et la bancassurance par exemple.