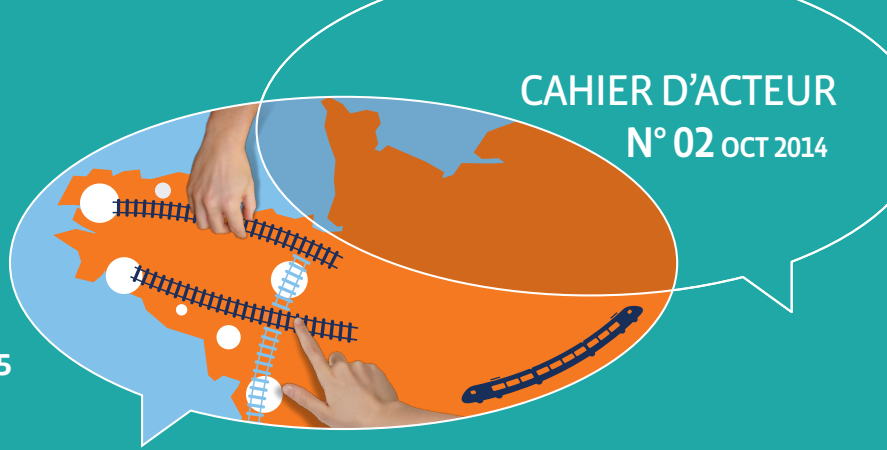


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 02 OCT 2014



ÉDITO

« Parce que l'accessibilité est un facteur essentiel de développement territorial, la qualité de la desserte ferroviaire régionale représente un enjeu déterminant pour la Bretagne. Le défi est majeur. L'économie bretonne doit composer avec une situation géographique spécifique, périphérique et péninsulaire. Une ambition publique s'impose pour éviter tout risque d'enclavement des territoires bretons et assurer un avenir à toutes les populations.

Pour relever le défi de l'accessibilité, les collectivités bretonnes se mobilisent. Grâce à la mise en œuvre du grand projet régional «Bretagne à Grande Vitesse» (BGV), initié dans les années 80, et au plan ferroviaire breton, l'Ouest bénéficiera en 2017 de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne Pays de la Loire (LGV BPL) et de la concrétisation des aménagements ferroviaires sur les axes Rennes-Brest et Rennes-Quimper. L'accessibilité ferroviaire de la Bretagne sera ainsi nettement améliorée en 2017.

Mais l'effort doit être poursuivi au-delà pour désenclaver la Bretagne occidentale, assurer un maillage performant pour l'ensemble des villes bretonnes et diffuser la modernité ferroviaire à l'ensemble du territoire.

Le projet de Liaisons Nouvelles Ouest-Bretagne Pays de la Loire devra constituer une étape indispensable pour la Bretagne à l'horizon 2030. En rapprochant la pointe bretonne, en améliorant les liaisons avec Nantes et en garantissant, à toutes les échelles, un service ferroviaire de qualité pour faire face à la croissance des mobilités, LNOBPL devra apporter une réponse pour mieux relier la Bretagne à son environnement proche et lointain, dans une dynamique d'amélioration des liaisons ferroviaires inter-villes existantes.

Le projet LNOBPL est vital pour notre économie, vital pour nos populations, vital pour notre attractivité, vital pour notre avenir tout simplement ».

Pierrick MASSIOT

Président du Conseil Régional de Bretagne



« LNOBPL, UN PROJET STRUCTURANT POUR RELEVER LE DÉFI DE L'ACCESSIBILITÉ EN BRETAGNE »

CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE:

Responsable du développement durable de son territoire, la Région Bretagne mène une politique de transports publics ambitieuse et solidaire. Elle se mobilise pour les projets d'infrastructures structurants en participant à leur financement. Autorité organisatrice du transport public, elle définit et finance le service des TER et des lignes routières régionales (la desserte, les tarifs, les nouveaux trains...).

COORDONNÉES :

283 avenue du Général Patton
35 000 Rennes

Tél. : 02 99 27 10 01

<http://www.bretagne.fr>

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

I. RAPPROCHER LA POINTE BRETONNE

Rapprocher la pointe bretonne de Paris est essentiel pour la compétitivité de la Bretagne dans son ensemble. C'est un objectif majeur dans la continuité du projet « Bretagne à Grande Vitesse ».

Le cap symbolique mais essentiel des 3 heures

Le cap des 3 heures de train de Paris est essentiel pour l'attractivité de la Bretagne occidentale. C'est un critère déterminant pour les choix d'implantations des entreprises afin de faciliter les déplacements professionnels journaliers entre la pointe bretonne et Paris. C'est aussi un atout majeur pour le rayonnement des pôles universitaires et le développement du tourisme dans la région.

GAINS DE TEMPS DE PARCOURS POUR LES MEILLEURS TRAINS

	SITUATION 2030 SANS LNOBPL	SCÉNARIO MAUVE	SCÉNARIO BLEU	SCÉNARIO VERT
Gain Rennes – Brest	1 h 51	10 min	11 min*	15 min*
Gain Rennes – Quimper	1 h 49	10 min	11 min*	23 min*
Gain Nantes – Rennes	1 h 14	6 min	25 min**	25 min**
Gain Nantes – Quimper	2 h 05	6 min	7 min	7 min

* Circulation à 320 km/h ** Circulation à 250 km/h

2030, de nouveaux gains de temps entre la pointe bretonne et Paris

En 2017, le temps de trajet ferroviaire entre la pointe bretonne et la capitale sera réduit en moyenne de 45 minutes. Mais le cap des 3 heures ne sera pas atteint. L'objectif doit être de gagner sur les trajets Rennes/Brest et Rennes/Quimper les minutes nécessaires pour mettre enfin et réellement Brest et Quimper à 3 heures de Paris.

Rapprocher la pointe bretonne de Rennes

D'ici 2017, avec l'arrivée de la LGV BPL, Rennes verra ses meilleurs temps de parcours vers Paris diminuer de 30%, Brest et Quimper de 20%. En diminuant les temps de parcours entre Rennes et la pointe bretonne, LNOBPL devra permettre de réduire cet écart entre l'Est et l'Ouest de la Bretagne renforçant ainsi la cohérence du territoire.

Bretagne à Grande Vitesse :

un grand projet régional et fédérateur

Pour une accessibilité de tous les territoires, le projet BGV repose sur 5 leviers:

- La construction de la ligne à grande vitesse Le Mans-Rennes (LGV BPL) qui sera mise en service en 2017
- Des travaux d'infrastructures sur les lignes Rennes-Brest et Rennes-Quimper, ainsi qu'en gare de Rennes
- Des projets de pôles d'échanges multimodaux sur les principales gares de Bretagne et la modernisation de toutes les gares et haltes TER avec leur mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- Une refonte des horaires TGV et TER à l'horizon 2017
- La pointe bretonne à 3 heures de Paris en 2030 grâce à LNOBPL

II. AMÉLIORER LA LIAISON RENNES-NANTES AU BÉNÉFICE DE TOUTE LA BRETAGNE

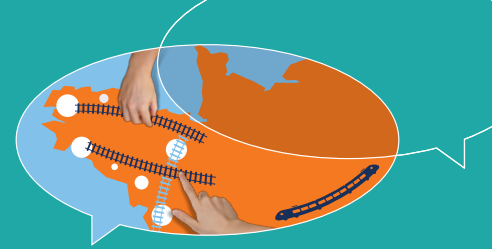
LNOBPL offrira une liaison rapide et cadencée entre Rennes et Nantes. Dans un contexte de métropolisation, le rapprochement des deux capitales régionales contribuera au dynamisme de toute la Bretagne. Simultanément, les liaisons entre Nantes et les grandes villes bretonnes (Brest, Quimper, Lorient, Vannes) seront significativement améliorées.

Pour une liaison Rennes-Nantes mutualisée avec l'axe Bretagne-Sud

Dans une logique de cohésion territoriale, la Région Bretagne souhaite mutualiser le projet Rennes-Nantes avec celui de l'axe Bretagne-Sud (Rennes-Quimper via Redon). Cette synergie permettra d'optimiser les liaisons entre Rennes et Nantes, Rennes et Quimper, Quimper et Nantes, Brest et Nantes (liaison essentielle pour l'attractivité des fonctions métropolitaines de Brest). L'ensemble des villes bretonnes seront ainsi raccordées au réseau ferroviaire national structurant pour les trajets longues distances (corridor atlantique, liaisons vers le Sud-Est).

Une liaison interrégionale Rennes-Nantes à conforter

Proches l'une de l'autre (110 km), les deux métropoles sont encore trop faiblement reliées entre elles. En train, le temps de parcours est peu compétitif par rapport à la route et la



fréquence des trains mérite d'être renforcée (6 allers-retours quotidiens). LNOBPL contribuera à améliorer le service voyageurs entre Rennes et Nantes par une réduction des temps de parcours, une desserte renforcée et une grille horaire cohérente avec les flux domicile-travail.

Permettre les liaisons avec le futur Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Opportunité pour répondre au besoin de desserte du futur aéroport, la liaison Rennes-Nantes permettra de relier le futur aéroport, en complément du futur tram-train (Nantes-Notre-Dame-des-Landes) et de la route nouvelle prévue entre la RN165 (axe Nantes-Vannes) et la RN137 (axe Nantes-Redon). L'aéroport, dont l'aire de chalandise couvrira une partie de la Bretagne, elle-même desservie par un réseau d'aéroports dont le plus important est celui de Brest-Bretagne, devra être accessible pour l'ensemble des villes qui maillent le territoire breton.

III. LNOBPL, UNE OFFRE DE SERVICE DE QUALITÉ POUR LES BRETONS

La réussite du modèle breton repose sur un développement équilibré du territoire. La Bretagne bénéficie d'un maillage dense de villes petites et moyennes que la Région entend conforter. LNOBPL doit s'inscrire pleinement dans cette logique pour faciliter la liberté de se déplacer de tous les Bretons en tout point du territoire.



Le développement du réseau dans une perspective d'équité territoriale

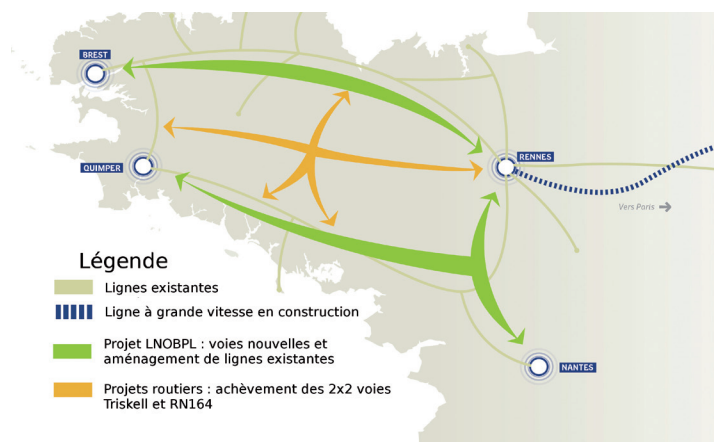
Outil d'aménagement du territoire, LNOBPL devra être conduit dans une perspective d'équité, un principe fondateur de l'ensemble des politiques territoriales menées par la Région.

- **Pour diffuser la vitesse sur toute la Bretagne**, l'ensemble des 20 gares TGV qui maillent le réseau ferré breton et

offrent quotidiennement des relations directes avec Paris devront être confortées dans leur rôle.

- **Pour offrir aux voyageurs une vraie alternative aux déplacements routiers** et faciliter les déplacements professionnels et personnels entre les villes bretonnes, les temps de parcours sur les liaisons intervilles devront être améliorés.

La complémentarité des projets ferroviaires et routiers en Bretagne



- **Pour améliorer l'accessibilité du Centre-Bretagne** d'Est en Ouest et du Nord au Sud, LNOBPL devra s'inscrire en complémentarité des grands projets routiers menés par la Région et l'État. L'achèvement de la mise en 2X2 voies de la RN 164 et du Triskell breton (RD 700, 767 et 768) sont des priorités absolues pour la Bretagne.

Une complémentarité TER - TGV renforcée

La Région mène depuis 2002 une politique volontariste de développement de l'offre TER pour desservir finement le territoire. LNOBPL sera un levier pour poursuivre la dynamique engagée et faire face aux besoins accrus de mobilités

- **Pour irriguer le territoire là où le train ne vient pas**, LNOBPL intégrera pleinement le développement des lignes routières régionales, en correspondance sur les TGV et TER. Le Centre-Bretagne sera particulièrement ciblé (Rennes-Ploërmel-Pontivy ou Rennes-Loudéac).

- **Pour faciliter la circulation des voyageurs**, LNOBPL confirmera l'exception bretonne qui réside dans la complémentarité des offres TER/TGV (correspondances facilitées entre les trains et possibilité d'accès aux TGV pour les abonnés TER).

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

- **Pour fluidifier les déplacements quotidiens** des usagers et faciliter l'accès des gares par tous les moyens de transport (train, tram, bus, voiture, vélo, piétons...), LNOBPL s'appuiera sur les Pôles d'Échanges Multimodaux et sur la palette des services qui vise à simplifier l'intermodalité (BreizhGo, KorriGo...).

Des liaisons nouvelles : plus de trains au service des voyageurs et du fret

GAINS DE CAPACITÉ SUR QUELQUES AXES

Nombre de trains par heure et par sens

	SITUATION 2030 SANS LNOBPL	SITUATION AVEC LNOBPL	SITUATION AVEC LNOBPL + AMÉNAGEMENTS*
Axe Rennes-Lamballe	5 trains	6 trains	8 trains
Axe Rennes-Redon	7 trains	8 trains	10 trains
Axe Nantes-Savenay	8 trains	10 trains	12 trains

*aménagements complémentaires en gare de Rennes + mise à 4 voies partielle entre Nantes et Savenay

Le réseau ferré breton va bientôt rencontrer ses limites. Grâce à la réalisation de lignes ou de sections de lignes nouvelles, LNOBPL viendra ouvrir le champ des possibles :

- Avec la croissance démographique, la forte hausse du trafic voyageurs appelle la mise en circulation d'un plus grand nombre de trains. Pour les voyageurs, LNOBPL se traduira par **une augmentation des fréquences**. Des trains voyageurs de courte distance pourront emprunter la ligne classique tandis que des trains à grande vitesse (plus de 200 km/h) pourront, en parallèle, circuler sur les nouvelles infrastructures. En secteur périurbain, LNOBPL permettra d'éviter les risques de saturation, notamment aux abords des agglomérations rennaise (Rennes-La Brohinière, Rennes-Messac) et brestoise (Brest-Landerneau).

- Pour soutenir l'économie bretonne, un **redéploiement pérenne du fret ferroviaire** est nécessaire. Pour le transport des marchandises, LNOBPL sera une étape clef. Le doublement du réseau par des lignes nouvelles favorisera les circulations de trains fret sur les lignes classiques, au bénéfice de l'économie des territoires bretons (filières agricoles, IAA...).

CONCLUSION

Pour relever, en Bretagne, le défi de l'accessibilité, LNOBPL jouera un rôle structurant pour le réseau ferré breton.

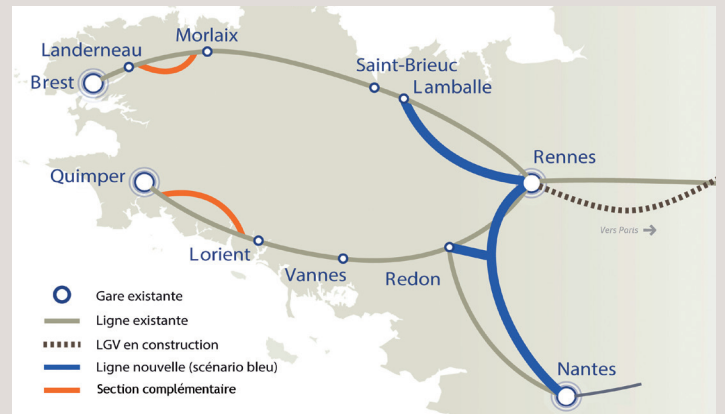
- **Projet interrégional**, LNOBPL contribuera à mieux raccorder l'ensemble de la Bretagne aux réseaux d'échanges nationaux et internationaux.

- **Projet pour toute la Bretagne**, LNOBPL facilitera les coopérations et le développement équilibré des territoires ainsi que les synergies entre les villes de l'Ouest en renforçant les relations à moyenne distance.

- **Projet pour tous les Bretons**, LNOBPL favorisera la mobilité du quotidien par l'amélioration du réseau actuellement saturé aux entrées de villes.

L'objet du débat public porte sur l'opportunité du projet. Mais il importe aux collectivités bretonnes partenaires de trouver **le scénario qui servira le maximum de territoires et de populations** au regard des objectifs poursuivis. Dans un contexte économique et financier contraint, il leur importe également d'adopter une approche pragmatique en privilégiant un scénario **financièrement réaliste**. C'est au regard de cette double exigence que **notre préférence va, parmi les trois scénarios présentés par le maître d'ouvrage, au scénario bleu, avec la mise en œuvre simultanée des trois branches**.

Le scénario bleu et ses compléments



Ce scénario, avec la concomitance indissociable des travaux à réaliser sur chacun des trois axes, garantit leur traitement à égalité tout en permettant la création **de sections de lignes nouvelles à l'Ouest de Morlaix et Lorient**. Dans ces conditions pourront se mettre en place les services effectifs et quotidiens mettant Brest et Quimper à trois heures de Paris en tenant compte des arrêts intermédiaires.