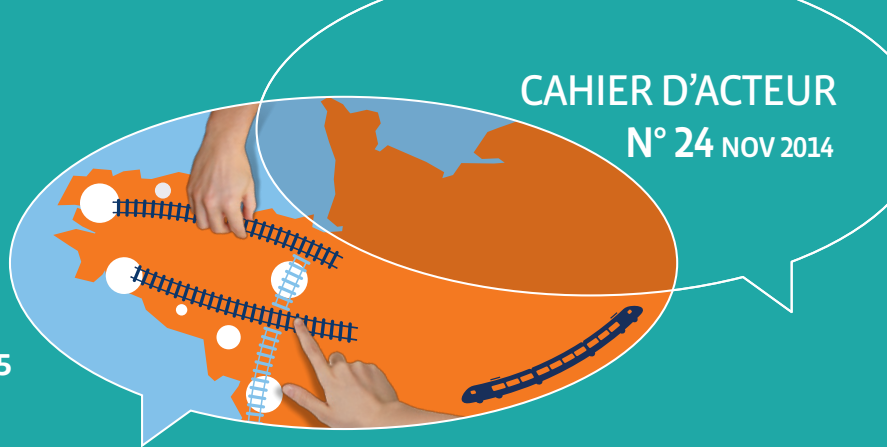


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 24 NOV 2014



ÉDITO

Les deux territoires départementaux proches dans leurs caractéristiques et leurs enjeux sont particulièrement concernés par les travaux à venir. Les Départements d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique accueillent favorablement le projet « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire » (LNOBPL). Les deux collectivités partagent les objectifs du maître d'ouvrage. Mais ce projet d'ampleur devra intégrer des enjeux essentiels d'aménagement du territoire et d'environnement.

Jean-Louis TOURENNE,
président du Département
d'Ille-et-Vilaine

Philippe GROsvALET,
président du Département
de Loire-Atlantique



Une vision partagée pour l'Ille-et-Vilaine et la Loire-Atlantique

I. DEUX DÉPARTEMENTS VOISINS AVEC DES CARACTÉRISTIQUES TRÈS PROCHES

Les départements d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique présentent un territoire de 13.675 km² pour 2 284 504 habitants et une croissance démographique dynamique (22.000 habitants supplémentaires chaque année) qui les place au 7^e et 8^e place au niveau national.

Avec deux grandes métropoles qui constituent des pôles d'attractivité pour l'ensemble du grand ouest et un réseau équilibré de villes petites et moyennes, des espaces naturels majeurs et 244 kilomètres de côtes d'une grande variété, ces départements figurent parmi les territoires littoraux les plus attractifs de l'ouest de la France.



Le viaduc sur la Vilaine à Redon : liaison entre deux départements acteurs de l'aménagement du territoire.

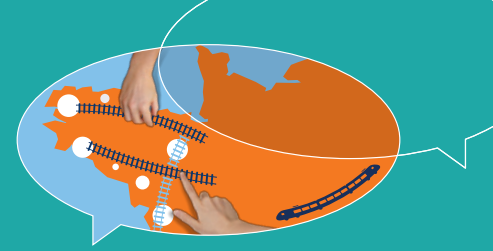
II. DEUX DÉPARTEMENTS ENGAGÉS EN FAVEUR D'UN AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE

Les deux Départements partagent une vision commune de l'aménagement de leur territoire : favoriser un développement équilibré des territoires et un environnement préservé dans une société où chacun doit trouver sa place ; maintenir les capacités de développement des territoires. Dans chacun des domaines, ils agissent en s'appuyant sur des compétences fortes, notamment en matière de solidarité territoriale et d'équilibre entre les espaces métropolitains et ruraux.

Actifs en matière de grands équipements de mobilité, ils sont depuis de nombreuses années engagés pour la

création et le développement des grandes infrastructures créatrices de valeur pour les territoires. Contribuant à la création de la ligne de tram-train Nantes-Châteaubriant, à la modernisation des axes Rennes-Redon et Rennes-Angers desservant Châteaubriant, participant au financement du futur Aéroport du Grand Ouest et aux investissements du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire, se mobilisant pour la création du TGV ouest, ils sont également engagés dans l'aménagement numérique du territoire.

Ils seront attentifs à limiter les consommations d'espace et à préserver les espaces naturels et agricoles.



III. SAISIR UNE CHANCE POUR L'OUEST

Le projet « Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire » consiste en la réalisation de deux lignes ferroviaires nouvelles et rapides permettant l'amélioration des liaisons entre Nantes, Rennes, Brest et Quimper. Ces lignes nouvelles permettront de diminuer le temps de parcours entre Rennes et Nantes (moins de 50 minutes) ainsi qu'entre Paris-Quimper et Paris-Brest (moins de 3 heures).

Ces lignes desserviront également le futur aéroport du Grand Ouest, dont les deux collectivités réaffirment la nécessité.

Les Départements d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique rappellent leur solidarité avec la pointe bretonne et la nécessité d'atteindre l'objectif de desserte annoncé.

Enfin, ce projet doit permettre d'améliorer les dessertes locales, de proximité, et de relancer le fret ferroviaire.

IV. AMÉLIORER LES DESSERTES LOCALES FERROVIAIRES

Certes, l'enjeu est de gagner du temps de métropole à métropole, de Brest ou Quimper à Paris via Rennes ou Nantes. Mais le projet LNOBPL est aussi l'occasion d'améliorer les « trains du quotidien », à partir des gares situées sur les lignes actuelles entre Redon, Rennes et Nantes et de Montauban-de-Bretagne vers Rennes. Délestées de l'obligation de faire de la place aux lignes à grande vitesse, les dessertes locales pourront être revues : fréquence, cadencement, capacité... autant de pistes à travailler pour améliorer le confort des habitants de la partie nord-ouest et sud de l'Ille-et-Vilaine et de ceux de la Loire-Atlantique.

V. CONFORTER LES TERRITOIRES ENTRE RENNES ET NANTES, EN PARTICULIER LE PAYS DE REDON

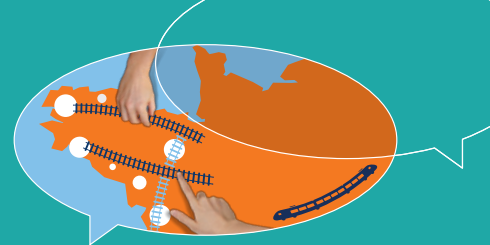
L'amélioration générale des dessertes des gares régionales doit aussi profiter à la desserte des territoires intermédiaires. Les deux Départements s'opposent donc au projet de contournement de Redon prévu en option dans deux scénarios. Le maintien d'un bon niveau de trafic en gare de Redon est un gage de développement pour le Pays de Redon.

VI. DÉVELOPPER LE FRET FERROVIAIRE

Pour renforcer le potentiel industriel des départements ligérien et bretons, il est indispensable de développer le fret ferroviaire et d'assurer la connexion des plates-formes avec la route et avec le transport maritime notamment via le port de Saint-Nazaire.

VII. LIMITER LES IMPACTS AGRICOLES ET ENVIRONNEMENTAUX

La réalisation d'une voie nouvelle mobilise un foncier important. À ce titre les Départements d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique concentrent l'essentiel des impacts des infrastructures nouvelles. Ils soutiennent les politiques de maîtrise du foncier agricole pour un développement durable de leur territoire et le maintien de leur capacité de production agricole. Ils revendiquent donc un rôle majeur dans le choix du tracé ainsi que dans la définition des dessertes.



Le choix du scénario ne pourra se faire qu'après un bilan détaillé des impacts en particulier agricoles et environnementaux. Le maître d'ouvrage devra anticiper ces impacts par la création des réserves foncières indispensables au maintien du potentiel agricole et de la biodiversité.

VIII. PRIVILÉGIER UN SCÉNARIO

Les Départements de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine sont favorables aux tracés qui limiteront le coût des investissements et du foncier, tout en garantissant des gains de temps de parcours performants. Ils privilégient le scénario « bleu » qui se compose de deux lignes nouvelles, une entre Rennes et Nantes et une entre Rennes et Lamballe.

Ils écartent :

- Le scénario « vert » car son coût est prohibitif, son taux de rentabilité faible et son impact important (270 km de lignes nouvelles).
- Le scénario « mauve » car son coût est important et son taux de rentabilité très faible. Il ne permet pas non plus de libérer suffisamment de capacité pour permettre l'amélioration des liaisons infra-départementales et du fret. Par ailleurs, le linéaire de voies nouvelles est particulièrement important pour les deux départements. En Ille-et-Vilaine, il est quasiment identique aux linéaires de chacun des 3 autres scénarios.

Les études du scénario « bleu » devront être approfondies pour évaluer leur bilan coût/avantage et leurs impacts tant environnementaux qu'agricole.

Les deux Départements entendent être incontournables dans le choix final du scénario à retenir.



Nantes et son agglomération