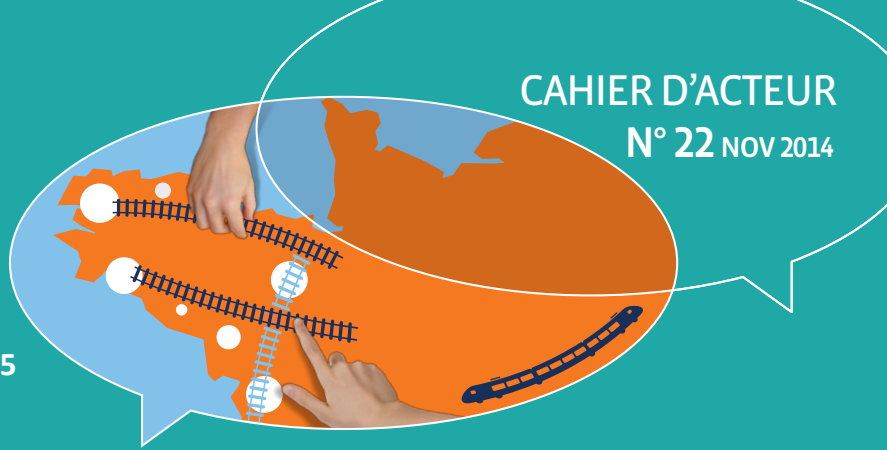


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 22 NOV 2014



## DÉBAT PUBLIC LNOBPL LIAISONS FERROVIAIRES BRETAGNE-LOIRE LIAISON NOUVELLE RENNES-NANTES

L'AUTIV poursuit trois objectifs qu'elle considère comme indissociables et complémentaires :

- représenter et défendre les usagers des transports ;
- promouvoir les transports collectifs et les modes de déplacements alternatifs de personnes ;
- participer à la protection de l'environnement.

Cette communication concerne exclusivement le projet de ligne nouvelle Rennes-Nantes, seule infrastructure du projet de liaisons ferroviaires Bretagne-Loire pour laquelle l'AUTIV s'estime territorialement compétente.

### AUTIV

Association des Usagers  
des Transports en Ille et Vilaine  
6 cours des Alliés, 35 000 RENNES  
contact@autiv.org  
Tél. 06 80 22 36 50

M. Daniel LECLERC,  
président (daniel.leclerc@autiv.org)



### I. RÉSUMÉ DE NOTRE PROPOSITION :

Au-delà de l'amélioration attendue du temps de parcours entre Rennes et Nantes, l'AUTIV estime que le tracé retenu devra également permettre une desserte fine des pôles intermédiaires situés entre ces deux agglomérations. Bénéficiant d'un certain effet métropolitain Rennes et Nantes bénéficient d'une concentration accrue des richesses locales (emplois ; centres de décision). Entre les deux se situent plusieurs petits pôles urbains, certes dynamiques au plan démographique mais qui doivent aussi faire face à des besoins d'équipements croissants, notamment en termes de déplacements. Ces petites villes, notamment au sud de l'Ille-et-Vilaine et au nord de la Loire-Atlantique, tendent à accueillir surtout des populations à revenus modestes en raison d'un immobilier moins cher que dans les grandes métropoles. Or ces populations sont confrontées depuis plusieurs années à une hausse quasi constante des prix des carburants. Elles ont donc besoin de transports collectifs performants pour se rendre vers leurs lieux de travail rennais et nantais ou autres.

Il est donc nécessaire que la future liaison Rennes-Nantes ne comprenne pas que des services directs. Des services desservant cinq ou six gares intermédiaires nous semblent également indispensables pour assurer un aménagement du territoire harmonieux.

Une comparaison objective entre les 3 scénarios et les 2 ensembles de tracés proposés nous conduit à préférer la réalisation du scénario Bleu avec le tracé Nord pour les raisons suivantes :

- cette variante est la moins coûteuse de toutes
- au nord, ce tracé pourrait reprendre certaines sections de la ligne actuelle, ce qui permettrait de substantielles économies, tout en autorisant un gain de temps significatif (25 minutes)
- au sud, ce tracé pourrait reprendre à partir de Beslé une ancienne plateforme ferroviaire, solution plus économe et beaucoup plus acceptable pour les riverains concernés qu'une ligne entièrement nouvelle
- vers l'ouest, le raccordement vers Redon serait plus aisé à réaliser
- les villes desservies sur cet itinéraire sont nettement plus peuplées que celles du tracé Sud
- le nord de la Loire-Atlantique serait de nouveau connecté au réseau ferroviaire national
- en termes de desserte globale les villes du tracé Sud bénéficient déjà de la RN137.

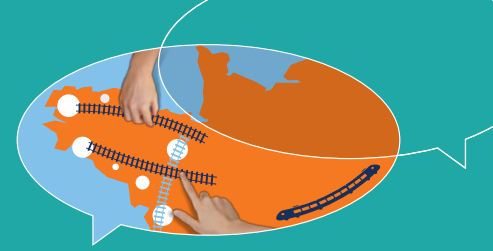
L'AUTIV tient à la réalisation de cette nouvelle liaison Rennes – Nantes, et ce même si le projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes est à l'avenir abandonné.

## II. NOTRE PROPOSITION DÉTAILLÉE :

Si L'AUTIV est favorable à une amélioration significative du temps de parcours entre Rennes et Nantes, elle n'en estime pas moins que le tracé appelé à les relier devra également permettre une desserte fine des pôles intermédiaires situés entre ces deux métropoles. L'INSEE Bretagne vient de publier un document (cf. p. 4 la carte extraite de Ouest France du 15 oct. 2014) où il analyse les pays Rennais et Nantais comme des « territoires très urbanisés, bien équipés, mais présentant de forts contrastes ». Entre deux se situent plusieurs petits pôles

urbains connaissant une forte croissance démographique. Ceux-ci sont confrontés à des besoins d'équipements croissants, notamment en termes de déplacements, et plus particulièrement de transports collectifs. Ces villes, notamment au sud de l'Ille-et-Vilaine et au nord de la Loire-Atlantique tendent en effet à accueillir des populations aux revenus plutôt modestes. Une partie d'entre elles ont quitté les agglomérations Rennaises et Nantaises à cause de la hausse des prix de l'immobilier enregistrée depuis le début des années 2000. Or ces populations doivent aujourd'hui faire face à une hausse quasi continue des prix de l'essence (hausse de 335 €/ménage de 2009 à 2014 selon **60 millions de consommateurs**). De plus, elles résident souvent dans des communes dépourvues d'alternative à la voiture individuelle. Elles ont donc besoin de transports collectifs performants pour se rendre vers les pôles d'emplois Rennais et Nantais ou situés entre deux. L'INSEE Bretagne qualifie ainsi le pays des Vallons de Vilaine de « territoires d'étalement urbain, résidentiels, éloignés des lieux d'emploi et où les inégalités sont faibles ». Les pays de Redon-Bretagne Sud et de Châteaubriant sont, quant à eux, qualifiés de « territoires peu denses, assez éloignés des services, avec des emplois proches mais peu qualifiés ».

Il est donc indispensable que la future liaison Rennes-Nantes comprenne plusieurs gares intermédiaires avec pour objectif un aménagement du territoire harmonieux. Les 3 scénarios et les 2 ensembles de tracés (Nord et Sud) proposés par le maître d'ouvrage peuvent le satisfaire à des degrés divers. Cet objectif correspond également à l'objectif central du projet LNOBPL : « Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes » (cf. Synthèse du dossier du maître d'ouvrage ; page 7). Le scénario mauve prévoit un aménagement au plus proche des voies ferrées existantes alors que les scénarios bleus (création partielle de lignes nouvelles) et vert (création de lignes intégralement nouvelles) prévoient chacun un tracé au sud de la Vilaine et un autre au nord de celle-ci.



Le tracé Sud semble un peu plus court sur la carte. La meilleure façon de l'insérer dans l'environnement consisterait à l'accoler à la RN 137. En revanche, son insertion semble plus délicate là où cette 4 voies est bordée de zones d'activités et d'habitat diffus, ce qui est relativement fréquent. En effet, ces zones risqueraient de se retrouver enclavées entre la voie ferrée et la nationale, sans parler des délaissés de terres agricoles. Son raccordement aux réseaux ferrés rennais et nantais apparaît également complexe. La jonction avec Redon nécessiterait la réalisation d'une longue section nouvelle (plus de 30 km). Au nord, cette nouvelle ligne pourrait desservir Chartres de Bretagne (7 304 habitants : données 2011 ; Usine PSA à quelques kilomètres), Crevin (2 602 hab. ; 600 emplois sur la zone de l'Hermitière), Bain-de-Bretagne (7 413 hab.). Ces trois villes sont actuellement dépourvues de desserte ferroviaire. En revanche, le potentiel des zones desservies apparaît plus faible vers le sud : Grand-Fougeray (2 370 hab.) ; Derval (3 334 hab.) ; Nozay (3 863 hab.). Seule la périphérie nantaise, Notre-Dame des Landes (si l'aéroport se fait) et Tréllières (8 045 hab.) offrent une potentialité certaine en termes de desserte. Ces deux pôles sont communs au tracé Nord.

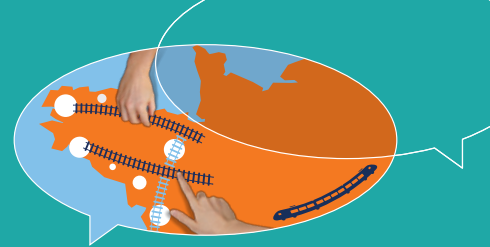
Le tracé Nord semble un peu plus long en kilomètres, pour un gain de temps cependant équivalent. Il apparaît facile à insérer là où il reprend le tracé de l'actuelle ligne Rennes-Nantes, en Ille-et-Vilaine. L'insertion sera plus délicate là où il s'en éloigne (plusieurs vallons adjacents à la Vilaine). En Loire-Atlantique, ce tracé pourrait reprendre une ancienne plateforme ferroviaire à partir de la Gare de Beslé. Le raccordement au réseau ferré rennais (via la ligne précitée) est relativement aisé. Concernant le raccordement au réseau nantais, la problématique est la même que pour le tracé Sud (nécessité de créer une voie entièrement nouvelle après Tréllières). La jonction avec Redon est relativement courte (une dizaine de km) et la réhabilitation du triangle ferroviaire Beslé-Masserac-Coismo serait particulièrement intéressante pour les liaisons de Nantes vers la Bretagne Sud. Au nord, cette ligne pourrait desservir Saint-Jacques de La Lande (10 712 hab. : données 2011 ;

desserte directe de l'usine PSA ; connexion possible avec la future ligne b du métro rennais) ; Bruz (16 612 hab. ; plusieurs milliers d'emplois ; Pôle universitaire de Ker Lann) ; Guichen (7 648 hab.) ; Messac-Guipry (agglomération de 6 509 hab.). Plus au sud elle desservirait Guémené-Penfao (5 122 hab.) ; Blain (9 463 hab.) ; Notre-Dame des Landes (jonction avec le tracé Sud) et Tréllières (8 045 hab.). Ce vaste secteur du nord Loire-Atlantique est actuellement dépourvu de desserte ferroviaire et de transports en commun performants.

Une comparaison objective entre les 3 scénarios et les 2 ensembles de tracés nous conduit à préférer la réalisation du scénario Bleu combiné au tracé Nord pour les raisons suivantes :

- Cette variante est la moins coûteuse de toutes (coût estimé en 2012 : 3.10 milliards d'euros contre 3.65 pour le même scénario avec le tracé Sud ; 4.20 pour le scénario Mauve ; de 5 à 5.55 pour le scénario Vert)
- Au nord, ce tracé pourrait reprendre certaines sections de la ligne actuelle, ce qui permettrait de substantielles économies, point à privilégier en période de raréfaction des financements publics. Le gain de temps espéré serait nettement supérieur à celui du scénario mauve (25 minutes contre 6). Les expropriations à réaliser seraient également limitées par rapport au tracé Sud
- Au sud, ce tracé pourrait reprendre, de Beslé à Tréllières, une ancienne plateforme ferroviaire fort rectiligne, qui est encore en très bon état, moyennant un nouveau tracé dans Blain. Cette solution serait plus économe et beaucoup plus acceptable pour les riverains concernés (peu d'expropriations et atteintes environnementales limitées) qu'une ligne entièrement nouvelle (cette infrastructure était empruntée dans les années 50 par le service Grandes lignes Cherbourg-Bayonne)
- Vers l'ouest, le raccordement vers Redon serait plus facile (section nouvelle d'une dizaine de km ou lieu d'une trentaine avec le tracé Sud ; possibilité d'emprunter un ancien raccordement ferroviaire long d'environ 1 km entre Coismo et Masserac pour les trains venant de Nantes)

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



- Les villes desservies sont nettement plus peuplées sur cet itinéraire, sans parler des pôles d'activités desservis (Campus de Ker Lann ; Usine PSA de La Janais...)
- Le nord de la Loire-Atlantique serait de nouveau connecté au réseau ferroviaire national, ce qui serait particulièrement fort en termes d'aménagement du territoire et de solidarité nationale (le canton de Guémené-Penfao connaît le revenu par habitant le plus faible de son département selon l'INSEE)
- Les villes du tracé Sud bénéficient déjà de la proximité de la RN137 et le secteur de Bain-de-Bretagne, également situé sur ce tracé, pourrait être relié au tracé Nord moyennant le réemploi de l'ancienne ligne ferroviaire existant entre Bain et Messac-Guipry.

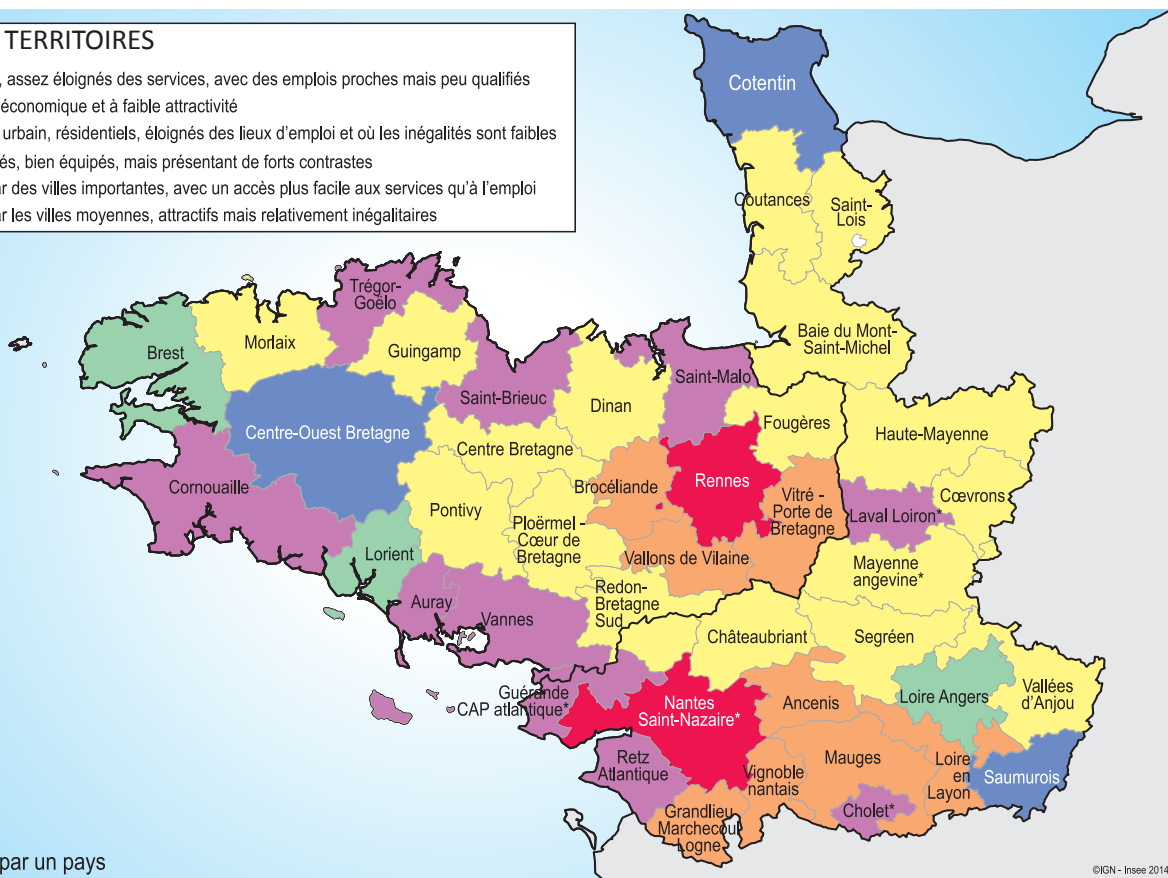
Les contraintes inhérentes à l'exploitation de la future ligne Rennes-Nantes (nécessité de ne pas trop ralentir les trains directs) imposent toutefois de limiter le nombre de gares intermédiaires nouvelles. Compte tenu de la population desservie

et des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent, nous proposons en priorité la création de 4 ou 5 gares intermédiaires au niveau Messac-Guipry (possibilité de réemploi de la gare actuelle), Guémené-Penfao, Blain, Notre-Dame des Landes (sous réserve de réalisation de l'aéroport) et Trellières. Plus au nord, Guichen, Bruz-Ker-Lann et Saint-Jacques de La Lande (connexion avec la ligne b du métro rennais) continueraient d'être desservis par la ligne actuelle moyennant des raccordements à la ligne nouvelle. Au Sud, Trellières pourrait aussi être desservie par un tram-train venant de Nantes via La Chapelle-sur-Erdre. Une attention toute particulière devra être portée aux mesures compensatoires (franchissement de la Vilaine et de ses vallons ; proximité de la Forêt du Gâvre...).

**La réalisation de ces gares et la prise en compte de l'ensemble des populations concernées par la ligne nouvelle Rennes-Nantes est la condition sine qua none de l'acceptation et de la réussite de ce projet.**

## LES SIX FAMILLES DE TERRITOIRES

- 1 - Territoires peu denses, assez éloignés des services, avec des emplois proches mais peu qualifiés
- 2 - Territoires en difficulté économique et à faible attractivité
- 3 - Territoires d'étalement urbain, résidentiels, éloignés des lieux d'emploi et où les inégalités sont faibles
- 4 - Territoires très urbanisés, bien équipés, mais présentant de forts contrastes
- 5 - Territoires polarisés par des villes importantes, avec un accès plus facile aux services qu'à l'emploi
- 6 - Territoires polarisés par les villes moyennes, attractifs mais relativement inégalitaires



\* Territoires non couverts par un pays

Source : Insee

Carte extraite de Ouest-France édition papier du 15 novembre 2014