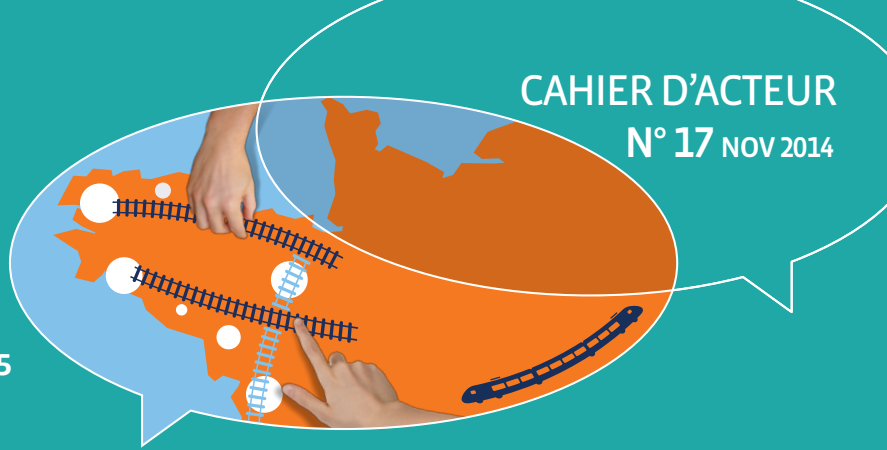


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 17 NOV 2014



ÉDITO

Nantes et Rennes soutiennent le scénario bleu du projet des liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire car il permet à la fois :

- d'améliorer l'accessibilité nationale et internationale du Grand Ouest,
- de relier en 45 minutes les capitales régionales de Nantes et Rennes,
- de renforcer le maillage ferroviaire Loire Bretagne,
- de desservir le futur aéroport du Grand Ouest au bénéfice des usagers de l'aérien dans les deux régions,
- d'améliorer la mobilité du quotidien des habitants des bassins de vie des deux Métropoles.

NR(s)
RENNES/NANTES
MÉTROPOLES

Artisans du dynamisme du Grand Ouest, les agglomérations de Rennes et de Nantes sont engagées dans des coopérations renforcées sur des thèmes stratégiques, dont l'accessibilité.

METROPOLE
vivre en intelligence
rennes

Nantes
Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

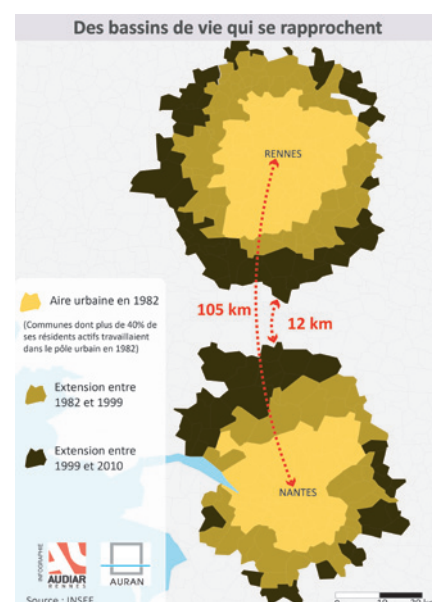
Les métropoles de Nantes et Rennes s'engagent pour le projet LNOBPL sur la base du scénario bleu

I. UN PROJET MAJEUR CONTRIBUTANT AU DYNAMISME DU GRAND OUEST ET DES DEUX MÉTROPOLES DE NANTES ET RENNES

Le réseau des agglomérations de Bretagne et Pays de la Loire est particulièrement dynamique à l'échelle française. Cette attractivité, qui s'est renforcée ces dernières années, va se poursuivre d'ici 2030. Mais ce grand territoire reste pénalisé par sa situation périphérique, à l'écart des grands axes d'échanges nationaux et européens. Plus localement, les liaisons ferroviaires ne peuvent concurrencer la voiture. Sans de nouveaux aménagements, de nouvelles distorsions pourraient donc voir le jour, remettant en cause le développement d'un territoire moteur pour la France. Le Projet LNOBPL est la garantie d'une amélioration significative de l'accessibilité du Grand Ouest à toutes les échelles : régionale, interrégionale, métropolitaine, nationale et européenne.

Aujourd'hui, les deux bassins de vie de Nantes et de Rennes sont de plus en plus dynamiques et développent une attraction réciproque du fait de leur proximité. Ce rapprochement se traduit par une augmentation très nette des coopérations et des échanges qui rendent indispensables des liaisons performantes entre les cœurs des deux agglomérations et une organisation coordonnée des transports du quotidien.

Cette proximité et cette intensité des relations qui s'amplifient, nécessitent une liaison ferroviaire performante entre les deux métropoles afin de garantir un développement partagé au service d'un destin commun.



DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

II. LES APPORTS D'UNE DESSERTE PERFORMANTE ENTRE NANTES ET RENNES

NANTES-RENNES, MAILLON CENTRAL D'UN SYSTÈME FERROVIAIRE GRAND OUEST RACCORDÉ AU RÉSEAU STRUCTURANT DE LIAISONS RAPIDES NATIONALES ET EUROPÉENNES

Actuellement, l'accessibilité ferroviaire entre les principales agglomérations bretonnes et ligériennes reste encore insuffisante (nombre d'allers-retours quotidiens, temps de parcours), tout comme leurs relations de longues distances vers le reste de la France et de l'Europe. Le projet LNOBPL, et plus spécifiquement le nouvel axe rapide Rennes-Nantes permettrait de :

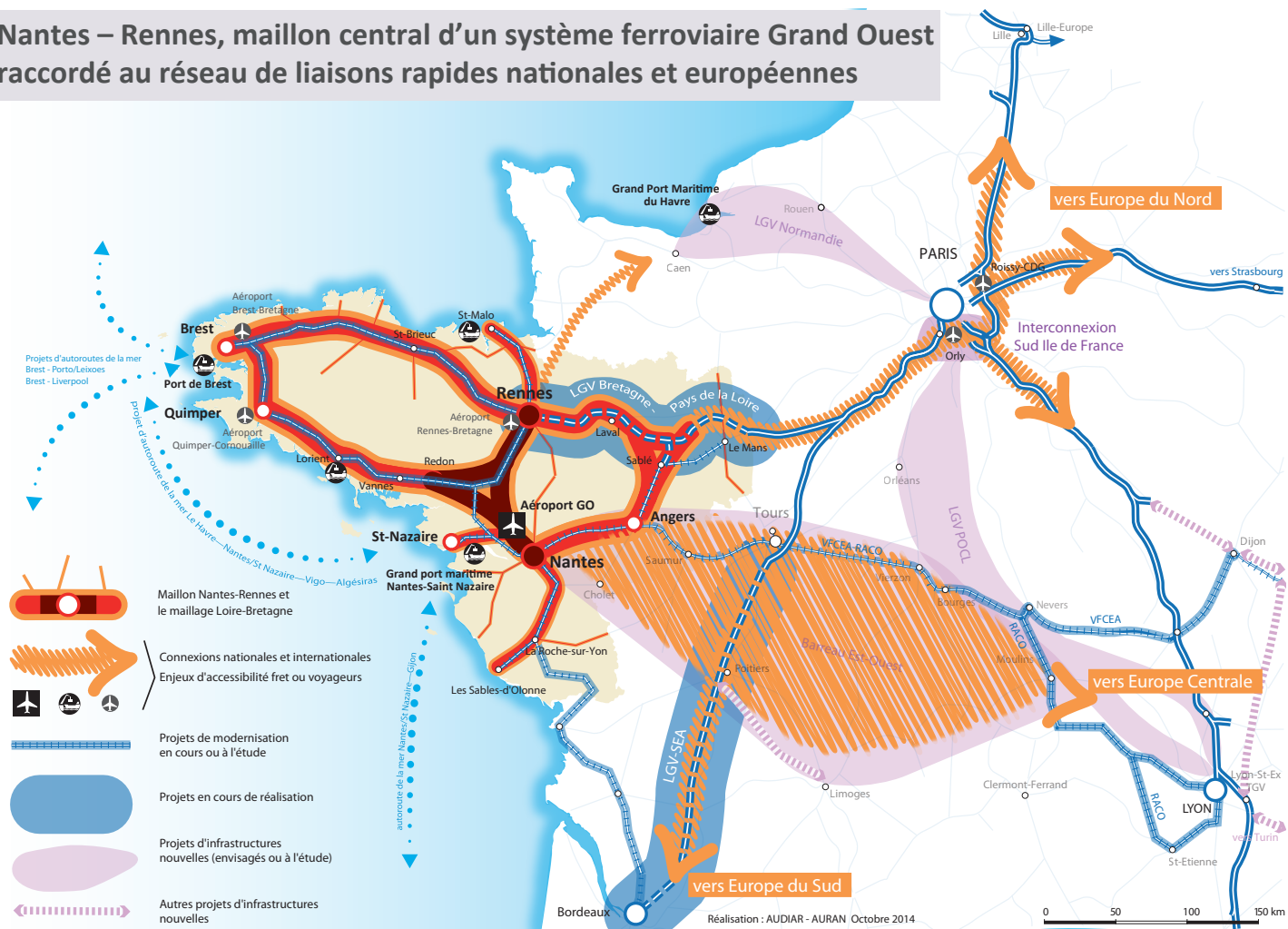
- Renforcer le maillage ferroviaire Loire-Bretagne en abaissant significativement le temps de parcours en train entre toutes les agglomérations bretonnes et ligériennes, et d'améliorer les fréquences.

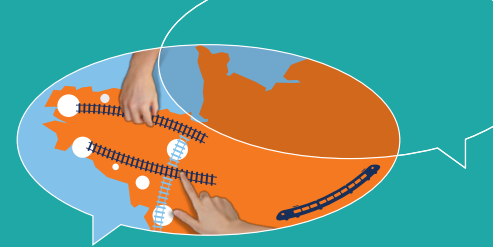
- Depuis Brest, Quimper, Rennes et Nantes, renforcer les connexions à grande vitesse en direction de Paris et de l'Europe du nord, de Bordeaux et de l'Europe du sud (connexion à la LGV SEA) et en direction de Lyon et de l'Europe du Sud Est (connexion à la LGV POCL).

- Améliorer les relations moyennes et longues distances nationales et internationales en s'appuyant notamment sur la complémentarité entre le train et l'avion pour l'ensemble du territoire Loire-Bretagne, notamment via l'accès au futur aéroport du Grand Ouest qui sera à un quart d'heure de Nantes et une demi-heure de Rennes.

- Faciliter le développement du fret ferroviaire vers l'ensemble du territoire national grâce à la libération de capacités sur les réseaux actuellement empruntés par les TGV, notamment depuis le Grand Port Maritime Nantes – St Nazaire vers Rennes.

Nantes – Rennes, maillon central d'un système ferroviaire Grand Ouest raccordé au réseau de liaisons rapides nationales et européennes



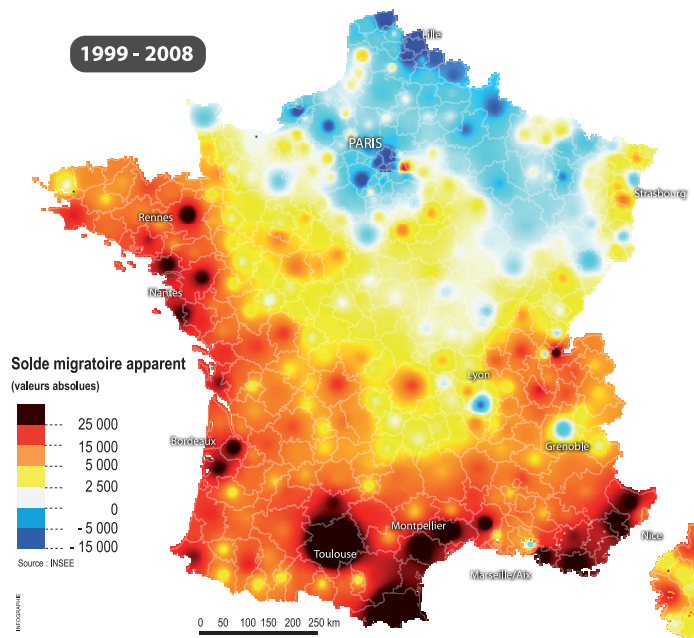


I. UN OBJECTIF DE 45 MINUTES POUR RELIER UN BASSIN DE VIE DE 2 MILLIONS D'HABITANTS ET DE 700 000 EMPLOIS

Entre Nantes et Rennes, le projet LNOBPL doit permettre un temps de parcours de 45 minutes, soit 30 minutes de moins qu'aujourd'hui, et une offre de 20 Allers-Retours par jour contre 7 actuellement soit, un cadencement à la ½ heure à l'heure de pointe. Le projet LNOBPL soutiendra la forte attractivité des territoires en :

- Complétant les infrastructures actuelles qui limitent les capacités de développement de nos territoires,
- Facilitant les déplacements des milliers de navetteurs qui circulent chaque jour entre les deux métropoles qui représentent un bassin de 700 000 emplois,
- Améliorant la compétitivité des territoires et les synergies des entreprises de Nantes et Rennes. Aujourd'hui, on dénombre plus de 500 entreprises bilocalisées cumulant 5 000 emplois,
- Favorisant les échanges et les coopérations dans les domaines de l'économie, l'enseignement supérieur et la recherche, ou la culture, moteurs du dynamisme actuel.

Forte attractivité du Grand Ouest



II. UNE LIGNE NOUVELLE POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN ET CONTRIBUER À UNE MOBILITÉ DURABLE

Les sections de lignes nouvelles du projet LNOBPL créeront de nouvelles capacités pour la desserte des espaces périurbains et faciliteront le report modal de la route vers le train en :

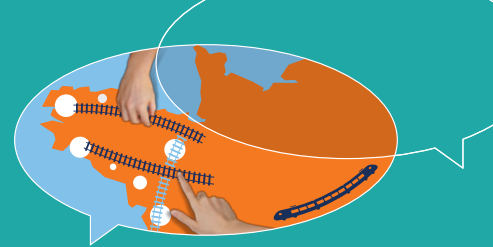
- Rendant le train plus attractif que la voiture sur les liaisons Nantes – Rennes (+ 11 points supplémentaires de part modale du train passant de 5 % à 16 %, 2 millions de voyageurs attendus d'ici 2030, soit 1 million supplémentaire) et pour l'accès à au futur Aéroport du Grand Ouest,
- Permettant le développement de l'offre périurbaine à l'Ouest de Nantes et de Rennes, par l'augmentation

- de capacité sur les branches concernées. Comme mentionné dans le document du maître d'ouvrage, le projet LNOBPL doit rendre possible la mise en place de 12 trains à l'heure de pointe sur la section Nantes – Couëron, et de 8 et 10 trains à l'heure de pointe en entrée et sortie Ouest de la gare de Rennes sur les axes respectifs Rennes-Brest et Rennes-Redon-Quimper
- Multipliant les points de connexions entre les gares et les services de transports urbains et périurbains,
- S'appuyant sur la gare du futur aéroport du Grand Ouest pour faire du rabattement en transports collectifs et irriguer les territoires non connectés au ferroviaire.

L'augmentation des capacités autour des gares de Nantes et Rennes

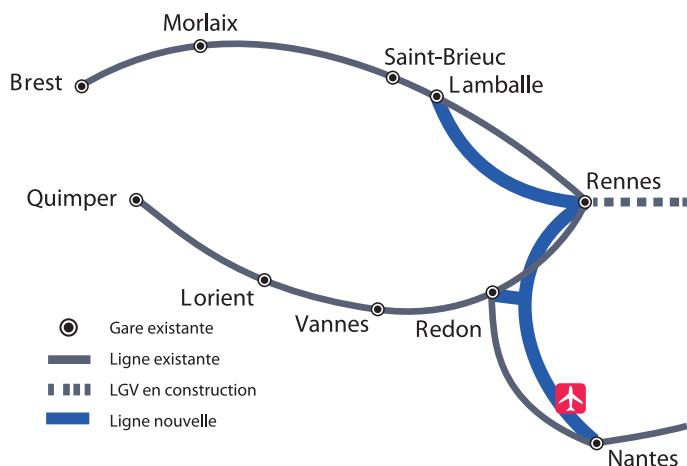
L'offre de trains possible en heure de pointe sur les axes en sortie ouest de Rennes et Nantes (TGV/longue distance + intervalle + périurbain)

Axe ferroviaire	NB de circulations en 2020 sans LNOBPL	NB de circulations 2030 avec LNOBPL	NB de circulations 2030 avec LNOBPL et aménagements des deux nœuds ferroviaires*	Gains potentiels de circulations possibles entre les situations 2020 et 2030
Branche Nord Ouest de Rennes	5	6	8	+20 à +60 %
Branche Sud Ouest de Rennes	7	8	10	+29 à +43 %
Branche Ouest de Nantes	8	10	12	+25 à +50 %
TOTAL 3 AXES	20	25	30	+25 à +50 %



III. LES MÉTROPOLIS DE NANTES ET RENNES PRIVILÉGIENT LE SCÉNARIO BLEU DU PROJET LNOBPL

Au regard des trois familles de scénarios et de nos objectifs partagés en temps de parcours, le scénario bleu apparaît comme le plus efficace. Le scénario mauve et les hypothèses complémentaires demandées n'offrent pas les gains de temps de parcours attendus. Le scénario vert, quant à lui, offre des fonctionnalités comparables au scénario bleu mais coûte environ 1,5 à 2 milliards d'euros de plus. Le scénario bleu se distingue nettement des deux autres, avec des gains de temps, de trafic et de fonctionnalités qui restent importants pour un coût global plus raisonnable. Ce scénario bleu devra prendre en compte les défis environnementaux de ce projet afin d'assurer une insertion environnementale exemplaire de la ligne nouvelle entre Nantes et Rennes.



C'EST DONC UN SCÉNARIO BLEU QUI DOIT ÊTRE PRIVILÉGIÉ POUR RÉPONDRE À L'AMÉLIORATION DES ÉCHANGES ENTRE NANTES ET RENNES

45 minutes entre les 2 capitales régionales, soit un gain de temps de **30 minutes** par rapport à la situation actuelle. **½ heure** pour se rendre de Rennes au futur aéroport du Grand Ouest et **¼ d'heure** pour se rendre de Nantes au futur aéroport du Grand Ouest, soit **2 fois moins qu'en voiture**. Une progression de **5 % à 16 %** de la part modale du ferroviaire entre Nantes et Rennes.

2 millions de passagers qui transiteraient chaque année entre Rennes, le futur aéroport du Grand Ouest et Nantes. Une **augmentation de 50 % de l'offre ferroviaire** en heure de pointe possible si des aménagements complémentaires sont réalisés sur les nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes.

Afin de garantir un bénéfice maximal de l'infrastructure pour les agglomérations de Nantes et Rennes et pour l'ensemble du Grand Ouest et notamment la pointe occidentale de la Bretagne, le scénario retenu devra également prendre en considération :

- la possibilité de réaliser à terme des compléments d'aménagements envisagés par RFF afin d'améliorer les relations des deux métropoles avec la Bretagne Nord (liaison avec Brest) et la Bretagne Sud (liaisons avec Quimper).
- les gains de capacité à opérer sur les deux nœuds ferroviaires de Rennes et Nantes, notamment sur les sections reliant les gares de Nantes et Rennes et pour l'ensemble du Grand Ouest aux sections de la ligne nouvelle, prenant en compte la mise en place de mesures conservatoires dans les documents d'urbanisme (Scot, PLUI...) afin de garantir l'élargissement des plateformes actuelles et préserver l'avenir.

Cahier d'acteurs réalisé en collaboration avec les agences d'urbanisme de Nantes et Rennes

