

Le projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL) consiste en la réalisation d'une liaison rapide nouvelle entre Nantes et Rennes (moins d'une heure) via le futur aéroport du Grand-Ouest (AGO) et l'amélioration des temps de parcours Rennes-Quimper et Rennes-Brest. Ce projet doit contribuer à une meilleure accessibilité ferroviaire des territoires de Loire-Atlantique et du Sud-Bretagne et ainsi, favoriser leur compétitivité.

Le projet LNOBPL a notamment pour objectif le rapprochement de Nantes et Rennes via l'AGO, dans une logique de coopération des territoires. Ce projet amène aussi à un rapprochement des départements de Loire-Atlantique et d'Ille-et-Vilaine, dans le cadre d'une réflexion sur la gestion concertée des impacts sur le développement de leurs territoires, sur la gestion du développement de l'attractivité des deux Départements de Haute-Bretagne, d'un point de vue économique et touristique.

Nantes et Rennes sont les deux principales métropoles structurantes de l'Est de la Bretagne. Elles sont distantes d'une centaine de kilomètres. **Le temps de parcours pour les relier est déterminant pour l'attractivité de ce territoire**, la qualité de la coopération entre les acteurs de ces métropoles et la vie des habitants. Plus largement, la desserte de la Bretagne est de longue date un enjeu essentiel de désenclavement et d'attractivité.

Il faut aujourd'hui une heure pour relier Rennes à Nantes en voiture, alors qu'il faut 1h20 à 1h40 en train ! Aujourd'hui, seules 5% des personnes qui se déplacent quotidiennement entre Nantes et Rennes choisissent le train. L'objectif du débat qui s'ouvre est notamment de traiter de cet enjeu.

L'UDB est favorable au projet LNOBPL dans une perspective de long terme, si l'aéroport devait se faire. Cependant, le calendrier annoncé suite aux décisions de la Commission Duron (perspectives 2030), les incertitudes concernant l'aéroport et surtout les coûts annoncés, entre 3 et 6 milliards d'euros selon les scénarios, **font s'interroger l'UDB sur la réelle faisabilité du projet.**

A moyen terme, l'enjeu de rapprochement des deux capitales bretonnes prime et l'amélioration des liaisons entre Nantes et Rennes via Châteaubriant doit être envisagée. L'actuelle ligne est longue de 120 kilomètres et la partie en Loire-Atlantique a été rénovée pour accueillir un tram-train. L'existence de passages à niveau et les problématiques d'entrée d'agglomération seront à traitées. Malgré tout, la faisabilité de ce scénario doit être étudié, les délais de réalisation et les coûts étant acceptables pour les populations des territoires concernées. Car, aujourd'hui, qui acceptera que de nouvelles terres agricoles soient artificialisées entre Nantes et Rennes ? Qui acceptera que des sites remarquables soient détruits pour faire passer un train ? Quelle collectivité aura les marges financières suffisantes pour financer ce projet, pour certaines plus d'une dizaine de millions d'euros pendant quinze ans ? Et enfin, qui peut croire que l'Etat français mettra le début d'un centime d'euro dans le projet ?

Arno MAHÉ

Second fédéral de l'UDB Loire-Atlantique