

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 42 DÉC 2014



## ÉDITO

« Le Conseil Économique Social Environnemental des Pays de la Loire (CESER) Assemblée consultative, jumelle du Conseil régional, élabore des analyses prospectives, avance des préconisations d'actions, et donne son avis sur l'ensemble des étapes budgétaires de la Région, dans l'intérêt du développement régional. Ses travaux reflètent une prise de position partagée par la majorité des organismes présents, 119 représentants de la société civile : organisations de dirigeants d'entreprises, syndicats de salariés, représentants d'associations de la vie collective et de l'environnement et 5 personnalités qualifiées nommées par le Préfet de Région. »

## I. LE CONTEXTE : LES ENJEUX DU DÉSENCLAVEMENT DE L'OUEST

À plusieurs reprises, le CESER s'est prononcé en faveur du développement et de l'amélioration des infrastructures permettant de connecter et d'ouvrir les territoires du grand Ouest aux grands réseaux nationaux, aux autres régions et à l'Europe. C'est dans la suite logique de ces études qu'il intervient aujourd'hui dans le débat.

Le CESER réaffirme les enjeux de l'Ouest : 3<sup>ème</sup> région industrielle de France située à l'extrémité Ouest de l'Europe, les Pays de la Loire doivent être connectés aux réseaux d'infrastructures de transports de niveau européen, un enjeu vital pour rester un territoire attractif et compétitif.

Par son dynamisme démographique croissant depuis 1999, les Pays de la Loire prévoient à 2040 la plus forte progression (+900 000 habitants) après les régions Île-de-France et Rhône Alpes. Les infrastructures de transport doivent donc être capables de satisfaire cette croissance. Les transports du quotidien sont ainsi une priorité et nécessitent des infrastructures de qualité, au profit d'un territoire régional dynamique et équilibré.

Face aux enjeux forts de mobilité des personnes et des marchandises, et aux engagements des pouvoirs publics liés à la transition énergétique, à l'évolution du fret ferroviaire et au développement durable du territoire, il est impératif d'organiser un maillage territorial conséquent, une vraie complémentarité et une continuité interrégionale des réseaux d'infrastructures de transport.

## II. RAPPEL DES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES POUR LES PAYS DE LA LOIRE

### 2.1. LE BARREAU SUD, EN ILE-DE-FRANCE POUR L'INTERCONNEXION DES LIGNES À GRANDE VITESSE OUEST-EST

Le Barreau d'interconnexion des TGV au Sud de l'Île-de-France, porte d'entrée du Grand Ouest vers Paris et l'Europe, répond à une logique d'aménagement du territoire pour les régions de l'Ouest de la France. Il s'agit d'un enjeu majeur d'ouverture sur l'Europe, par le rail, et sur le monde par les connexions accélérées avec Roissy, et créées sur Orly.

L'arrivée de la LGV Bretagne Pays de Loire en 2017 met au premier plan l'urgence de cette réalisation. La phase d'amélioration de l'existant doit être menée à son terme dans les délais impartis. Sans remettre en cause le processus de création de la liaison en site propre, elle doit être corrélée avec la mise en œuvre des infrastructures de transport du Grand Paris.

### 2.2. LA LIAISON FERROVIAIRE SAINT-NAZAIRE/LYON : UNE LIGNE NOUVELLE SUR NANTES/ANGERS ET UN ENJEU POUR LE FRET

L'axe ferroviaire entre Saint-Nazaire et Lyon, est déterminant pour désenclaver nos régions. Le CESER préconise de poursuivre les aménagements de l'existant pour se raccorder aux réseaux Européens (jonction avec la nouvelle LGV Tours/Bordeaux en 2017) et faire de la gare de Saint-Pierre-des-Corps une plaque tournante pour le fret ferroviaire et développer les échanges vers l'est de la France et l'Europe.

Ceci constitue un potentiel de développement pour les 5 régions et 5 300 communes sur le parcours et un enjeu fort pour l'environnement ou plus de 85 % du trafic marchandise circule par route.

#### Nantes/Angers, une ligne nouvelle nécessaire :

1<sup>ère</sup> ligne régionale en termes de fréquentation, cet axe

stratégique pour les Pays de la Loire dépasse le seuil de saturation du trafic, rendant indispensable la création d'une nouvelle ligne. Il est impératif à court terme de poursuivre les améliorations de la ligne existante, de **lancer une étude sur toutes les hypothèses de création d'une nouvelle ligne rapide Nantes/Angers reliant Sablé-sur-Sarthe**. Cette étude, indispensable amorce du processus de réalisation, doit être inscrite dans le prochain Contrat de plan État-Région (2014-2020).

#### Fret ferroviaire et report modal : un enjeu fort

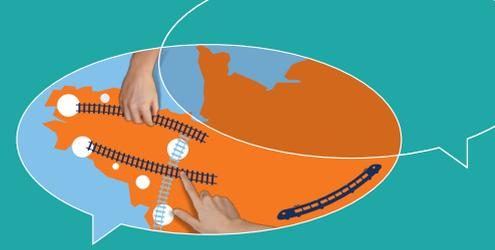
Le Grand Port Maritime est un atout précieux d'ouverture sur le monde et un moteur de développement pour toute la région. L'amélioration de ses liaisons ferroviaires vers l'Est est indispensable pour l'économie du grand Ouest car ce territoire ne dispose pas d'une liaison fluviale pour la desserte de son hinterland.

Développer le fret ferroviaire nécessite la réalisation de la virgule de Savenay, l'accueil des trains longs, l'implantation de plateformes multimodales rail-route comme celles de Montoir, Château-Gontier et du Mans et de trouver une solution pour gérer à long terme la « sécurisation » de la ligne dans le tunnel de Chantenay.

Pour le CESER, le projet LNOBPL représente une opportunité structurelle de développement du fret ferroviaire. En effet, les sillons libérés sur les voies classiques après l'ouverture de la LGV entre Rennes et Le Mans puis entre Rennes et Nantes pourront offrir au GPM deux accès. Ces ouvertures, au Nord vers la Bretagne et Paris et au Sud vers Lyon et Bordeaux, permettront d'organiser la continuité de l'auto-route de la mer, avec un service ferroviaire performant.

#### • Liaisons Intercités : Nantes/Angers/Tours/Orléans et Caen/Le Mans/Tours

La relance des trains intercités et la priorité accordée par



l'État en 2013 aux trains du quotidien intéressent les liaisons Nantes-Orléans, Caen-Tours, Nantes-Quimper, Nantes-Rennes, Nantes-Bordeaux. Faut-il rappeler que c'est la modernisation par étapes (suppression des passages à niveau, électrification de la ligne) qui a ouvert la voie, sur la ligne Nantes-Paris, au TGV-Atlantique ?

**Le Mans/Tours :** En lien avec le débat sur la transition énergétique, la poursuite de l'électrification du réseau ferré sur cet axe contribuerait au maillage du réseau entre les régions limitrophes Pays de la Loire et Centre, avec de nouvelles possibilités de dessertes, voyageurs et marchandises, en traction électrique sans rupture de charge ou correspondance.

### 2.3. LES LIAISONS PAYS DE LA LOIRE /BRETAGNE

#### • La liaison Quimper-Nantes-Bordeaux

Le maintien des 2 voies, la poursuite de l'électrification, l'amélioration de la ligne Nantes/Bordeaux via la Roche-sur-Yon et Luçon doit s'inscrire dans la logique d'une relance des trains intercités et du trafic de cabotage. Ils favorisent le développement du trafic voyageur mais aussi du fret, et créent les conditions d'un véritable report modal sur la façade atlantique.

#### • La liaison rapide Nantes-Rennes-Bretagne-Sud

La LGV Bretagne-Pays de la Loire, en cours de réalisation d'ici 2017 améliorera les liaisons, au-delà de Rennes, vers la Bretagne Nord et Sud. La prolongation Rennes-Nantes doit être accélérée pour que les deux métropoles renforcent leurs liens et leurs coopérations, en incluant la desserte de l'aéroport du Grand Ouest, à Notre-Dame-des-Landes. Cette liaison n'aura d'intérêt que si elle est rapide et concurrentielle avec d'autres modes de transports collectifs ou individuels.

L'étude et la modernisation du réseau ferroviaire au-delà de Rennes et Nantes, qui s'engage sur la base des 3 scénarios proposés, doit intégrer la démarche dans le nouveau cadre de l'amélioration de liaisons intercités. Une liaison circulaire,

Rennes, Laval, virgule de Sablé, Angers, Nantes, rendue possible avec l'arrivée de la nouvelle LGV, pourra être prévue.

### III. LE PROJET DE LIAISON NOUVELLE OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE (LNOBPL)

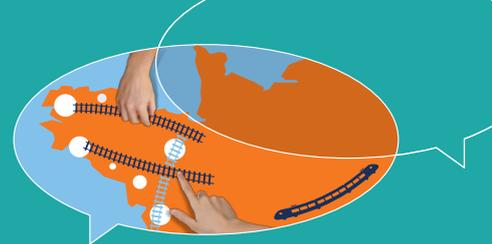
Le projet LNOBPL s'inscrit dans une stratégie de développement sur le long terme et prépare les choix d'avenir pour les Pays de la Loire. Néanmoins, si l'amélioration du trafic voyageur est nécessaire, réintroduire la dimension **fret ferroviaire** de ces lignes est impératif, notamment sur l'axe St-Nazaire-Lyon.

Ce projet présente 3 scénarios et vise à répondre aux enjeux économiques, démographiques et de mobilité des régions Bretagne et Pays de la Loire. Une analyse des impacts, coûts, gains de temps, permet d'en souligner les avantages et inconvénients.

Les scénarios se caractérisent par l'aménagement de l'existant ou par la création de lignes nouvelles, pour un coût estimé entre 3,1 et 5,5 Mds€. Les lignes existantes sont partiellement doublées, laissant une possibilité de circulation du fret sur les voies actuelles. Les coûts à réévaluer en cours de projet devront tenir compte de la conjoncture économique au moment de la réalisation des travaux.

Les gains de temps varient de 7 à 29 minutes en fonction de la vitesse prévue et des parcours concernés. Le potentiel de voyageurs supplémentaire, lié au projet, est estimé à +1,9 à 2,3 millions à 2030. Le projet pourrait aussi inciter au report modal du routier vers le ferroviaire.

Les enjeux environnementaux des 3 scénarios portent sur la consommation d'espaces agricoles, l'insertion dans un tissu urbain dense et l'impact sur les cours d'eau, les forêts et zones protégées (entre Rennes et Nantes : le bassin de la Vilaine, la forêt du Gâvre, la nappe aquifère de Campbon).



## IV. CRITÈRES D'APPRÉCIATION DES SCÉNARIOS LNOBPL

Pour le CESER, les impératifs liés à l'intermodalité et à la transition énergétique nécessitent que ce projet ferroviaire ambitieux, interrégional Bretagne et Pays de Loire soit engagé, afin de :

- contribuer au développement économique et social des régions ;
- favoriser les mobilités et renforcer les solidarités, les coopérations interrégionales et interurbaines du grand Ouest.

Sur les scénarios envisagés, et, en concordance avec les réflexions menées par le CESER, les critères d'appréciation semblent les suivants :

- **Être créateur d'emplois et d'activités économiques pérennes** tant au moment de la réalisation des transformations et de la mise en œuvre de ces infrastructures que par l'attractivité engendrée après leur installation ;
- **Répondre aux enjeux environnementaux d'aménagement du territoire** par des impacts acceptables en utilisant et modernisant au maximum le réseau existant ;
- **Permettre un véritable report modal de la route vers le rail** et instaurer une complémentarité entre les différents modes de transport ;
- **Développer les réflexions sur une harmonisation des tarifs à l'échelle interrégionale et intermodale** afin d'enclencher une forte attractivité et d'accompagner le report modal ;
- **Disposer d'offres de transport en porte à porte sur les territoires.** Les Régions, détenant la compétence pour constituer les futurs schémas de l'intermodalité, pourront y contribuer ;

- **S'inscrire dans un projet de maillage territorial conséquent** susceptible de renforcer l'attractivité du territoire régional ;
- **Privilégier les gains de temps et de capacité ;**
- **Intégrer la dimension Fret** au projet, en utilisant les portions de voies libérées pour y faire circuler les marchandises ;
- **Être économiquement viable.**

Au regard de ces critères, et sans présager des alternatives qui pourraient être intégrées au scénario final retenu, les éléments d'analyse développés montrent que les tracés des scénarios bleu et vert sont les plus performants, sur l'axe Nantes-Rennes. Cependant en tenant compte des critères financiers, le scénario bleu, moins coûteux, est à privilégier.

Néanmoins, le CESER souligne que le projet actuel avec des objectifs de réalisation à l'horizon 2030/2040 contient nécessairement des incertitudes économiques, financières ou réglementaires qui risquent de le faire évoluer fortement au cours des futures étapes de sa mise en œuvre. Le CESER souhaite que les pouvoirs publics engagent une réflexion sur la remise à plat des procédures, des méthodes et délais de réalisation de grands projets, comme la LNOBPL, afin qu'ils puissent se dérouler à un rythme adapté à celui des autres pays européens.

Contribution présentée par M. Joseph ROCHER  
au titre de la Commission n°4 « Infrastructures,  
Déplacements, Télécommunications, Énergies »