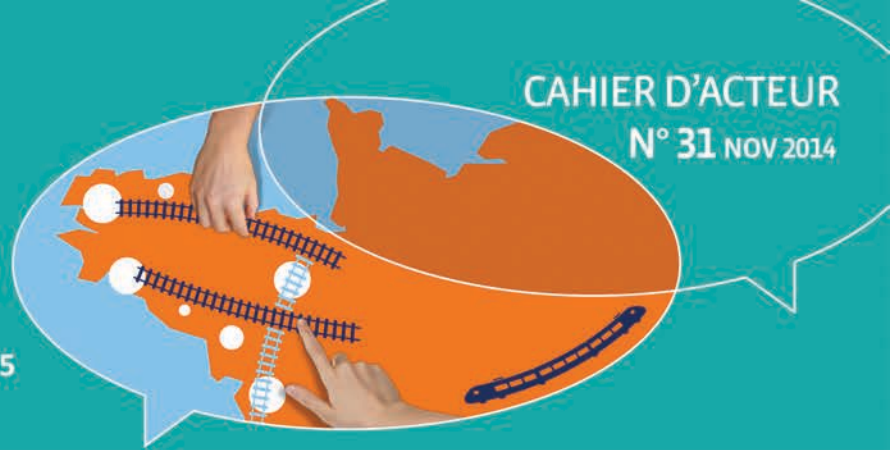


# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 31 NOV 2014



CCI PAYS DE LA LOIRE

## LA CCI PAYS DE LA LOIRE

Basée à Nantes, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Pays de la Loire est un établissement public à caractère administratif dont l'objectif premier est de contribuer au développement économique des territoires, des entreprises et de leurs associations.

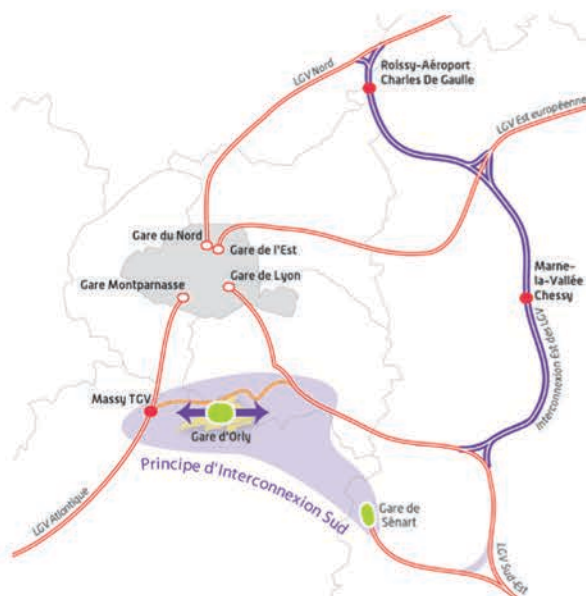
La CCI Pays de la Loire soutient et encadre le réseau consulaire régional constitué de 5 CCI :

- la CCI Maine-et-Loire,
- la CCI Nantes St Nazaire,
- la CCI Mayenne,
- la CCI Le Mans Sarthe,
- la CCI Vendée.

Interlocuteur privilégié de l'Etat et interface des institutions régionales, son rôle est d'anticiper et d'orienter les politiques de développement afin de contribuer à l'essor économique des Pays de la Loire, à l'attractivité régionale et à la promotion de l'esprit d'entreprise.

Elle représente 120.000 ressortissants sur l'ensemble de la région.

## I. DES INFRASTRUCTURES QUI CONDITIONNENT LE DÉVELOPPEMENT DE L'OUEST



La CCI Pays de la Loire soutient depuis longtemps le développement des infrastructures de transport de la Région, qui sont un moteur du développement économique.

La mise en place du plan routier breton, l'arrivée du TGV à la fin des années 80 ou le développement de l'aéroport de Nantes-Atlantique ont été par exemple des leviers majeurs d'attractivité et de développement du territoire.

La CCI Pays de la Loire y a participé en s'impliquant fortement

dans ces projets et en soutenant des associations comme la route des Estuaires qui a permis la liaison routière et autoroutière reliant l'Espagne à la frontière belge.

Aujourd'hui encore, elle assure la délégation de l'association Interconnexion Sud TGV en Ile de France qui milite pour l'amélioration des connexions entre les lignes TGV atlantique, sud-est, est et nord et une meilleure connexion des régions entre elles, où l'association Ouest Logistique qui travaille entre autres à l'amélioration des infrastructures du Grand Ouest.

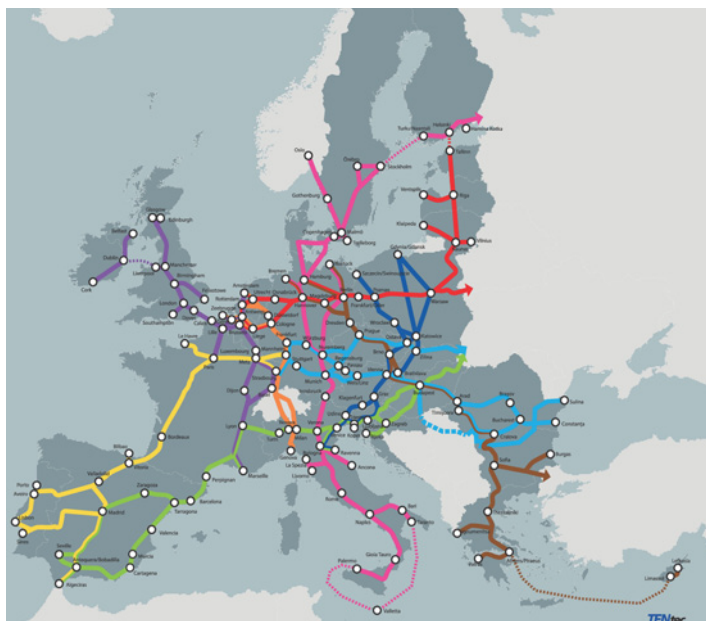
# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

## II. UN GRAND OUEST À L'ÉCART DES PRINCIPAUX FLUX

Le Grand Ouest se situe à l'écart des 9 corridors du réseau central européen et constitue depuis bien longtemps un territoire mis à l'écart notamment par l'Europe.

La dernière carte de la commission européenne n'intègre pas davantage l'ouest que les précédentes. C'est pourquoi il est essentiel que les schémas nationaux prennent en compte les besoins de mobilité des habitants de Bretagne et Pays de la Loire.

En cela, l'intégration du projet Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire dans les travaux de la commission mobilités 21 qui fixe les grandes orientations de l'Etat en matière d'infrastructures de transport pour les 30 prochaines années est essentielle. Le projet LNOBPL figure ainsi dans la liste des projets à poursuivre en étude dans une perspective de 2030.



## III. UN DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE

Malgré l'extrémité de leur territoire au regard des principaux flux de marchandises et de passagers en Europe, les régions Bretagne

et Pays de la Loire font preuve d'un réel dynamisme économique. Au niveau démographique tout d'abord, La Bretagne et les Pays de la Loire accueilleront d'ici 2040, 25% d'habitants supplémentaires, notamment dans les 2 métropoles de Rennes et Nantes Saint-Nazaire et du littoral atlantique ce qui les placeraient au 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rang des régions les plus dynamiques en France.

Au niveau économique ensuite, la Bretagne et les Pays de la Loire sont les 2 régions dont la croissance économique fut la plus forte entre 1990 et 2008 avec un taux respectif de 2,4 et 2,5% /an contre 1,8 en moyenne en France. Elles représentent aujourd'hui un PIB comparable à la région Rhône-Alpes ou à la Catalogne.

De même au niveau du chômage, les 2 régions affichent un taux parmi les plus faibles en France avec 9,1% en Pays de la Loire et 9,4% en Bretagne contre 10,5 au niveau national.

## IV. DES BESOINS DE MOBILITÉ EN FORTE CROISSANCE

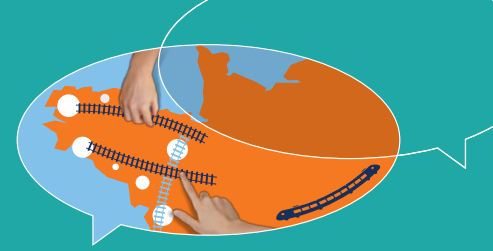
Dans ce contexte démographique et économique, les besoins de mobilité des habitants de l'Ouest et des entreprises explosent littéralement.

Ils grandissent tout d'abord pour rejoindre :

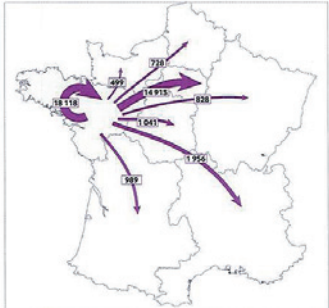
### 1/ les autres métropoles nationales

En cela la CCI Pays de la Loire a listé l'ensemble des projets ferroviaires prioritaires qui permettront aux 120.000 entreprises de la région d'améliorer leur connexion avec les autres territoires. Citons notamment :

- L'amélioration de la liaison Nantes/Angers voire la mise en place d'une nouvelle si la saturation ne peut-être endiguée
- L'interconnexion des LGV au sud de l'île de France
- LA LGV Bretagne Pays de la Loire
- La virgule de Sablé
- L'électrification de la ligne Nevers/Chagny et/ou saint-germain des Fossés/Lyon pour rejoindre la capitale de Rhône-Alpes...



TRAFIC EN 2009 ENTRE L'OUEST ET LES GRANDES RÉGIONS FRANÇAISES [EN MILLIERS DE VOYAGEURS/AN DEUX SENS CONFONDUS]

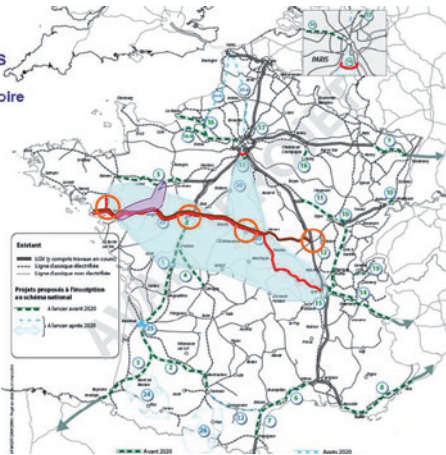


Source: Observatoires Régionaux des Transports de Bretagne et Pays de la Loire



PROPOSITIONS du CESE des Pays de la Loire

- modernisation de la ligne Nantes / Angers
- réaffectation du bureau Sud de l'Île-de-France
- raccordement aux lignes SEA, POCL et Atlantique aux fret et à Luxembourg / Perpignan
- virgule de Savenay entre St-Nazaire et Rennes
- électrification de Saint-Germain-des-Fossés / Lyon (voyagers)
- électrification de Reves / Chagny (fret)
- Nouvelle ligne Nantes-Sablé sur Sarthe



2/ les autres métropoles européennes

Les besoins de mobilité des entreprises de l'ouest avec les autres métropoles européennes croient régulièrement et s'illustrent par exemple par le développement du trafic aérien.

La croissance de l'aéroport de Nantes-Atlantique est en cela exceptionnelle :

- Une croissance de +8% en 2014, plus forte croissance des aéroports nationaux et dans une conjoncture atone,
- 3 ans d'avance sur les prévisions du débat public avec 300.000 passagers supplémentaires/an depuis plusieurs années.

Cette croissance est amenée à se poursuivre et le transfert de l'aéroport au nord de Nantes, plus proche de sa zone de chalandise, avec une connexion ferroviaire constitue un atout indéniable en terme de mobilité.

Le principe d'une desserte multimodale en transport collectif fait d'ailleurs partie de la Déclaration d'Utilité publique du 9 février 2008.

Cette intermodalité permettra d'améliorer de réduire les temps de trajet vers l'aéroport et donc d'améliorer l'offre proposée aux passagers, notamment de la Loire-Atlantique, qui constituent 43% des utilisateurs de l'aéroport, mais aussi des autres villes de la région (20% des passagers) et de la Bretagne (25% des passagers).

Temps de parcours estimatif selon les modes de transport entre l'AGO et les principaux pôles de la zone chalandise

Accessibilité à l'AGO : origine / mode(s) de transport	Véhicule personnel	Navette routière	Lignes de tram-train	LNOBPL (gains du scénario bleu)
NANTES	30 mn	40/50 mn	38 mn	16 mn
RENNES	1h00	1h15	-	27 à 37 mn
VANNES	1h00	-	-	42 mn
REDON	40 mn	50 mn	-	18 mn
SAINT-NAZAIRE/LA BAULE	35/45 mn	55 mn à 1h25	1h30-45*	1h10-25**
LA ROCHE-SUR-YON	1h10	-	1h40*	1h20**
ANGERS	1h05	-	1h40*	1h20**
CHATEAUBRIANT	40 mn	1h15 (tram-train + navette à Sud/Erdre)	1h20 (via La Chapelle/Erdre u la navette à Nord/Erdre à l'horizon 3	-

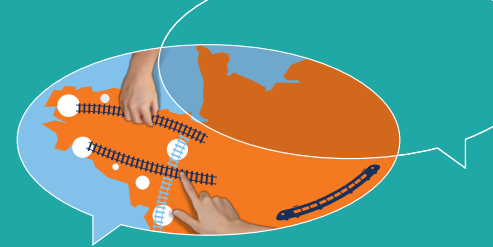
Correspondance (10 mn) en gare de Nantes : train / tram-train Nantes - AGO\* et train Nantes - AGO\*\*

Sources : ladistance.fr, Systra et RFF

Cette intermodalité est également essentielle pour le développement à l'international des entreprises. Avec 2600 exportateurs, les Pays de la Loire constituent la 4e région française, mais seulement la 9e pour l'internationalisation de ses entreprises. Or, l'export est un des leviers majeurs pour la compétitivité et constitue l'un des axes stratégiques de l'action de la CCI Pays de la Loire.



# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



## Un enjeu en terme de fret

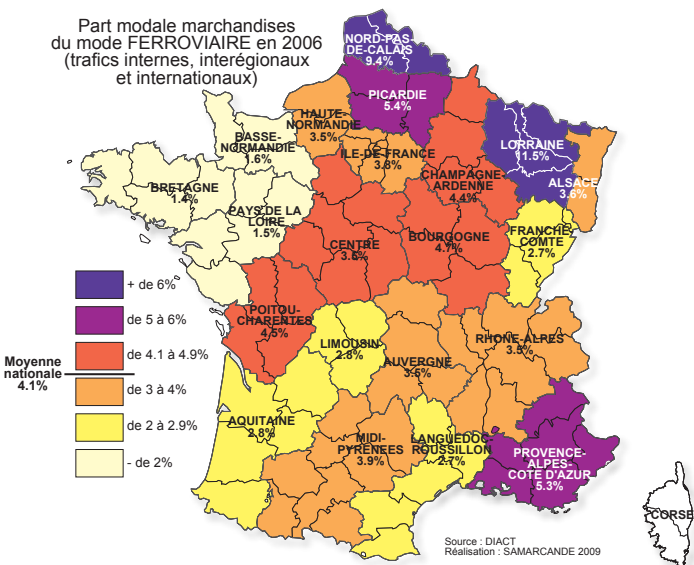
Les Pays de la Loire constituent la troisième région industrielle avec une activité dominée par l'agroalimentaire (20% de la valeur ajoutée industrielle de la région). La majorité des transports se fait par le mode routier pour 2 raisons principales :

- 80% de flux de moins de 100 km pour lequel le mode ferroviaire n'a pas de pertinence
- Région l'écart des principaux flux de transport européen

Pourtant, il est essentiel que l'ouest dispose de liaisons fret performantes notamment depuis le port de Nantes Saint-Nazaire, 1er port de la façade atlantique, dont le mode ferroviaire assure 5% des trafics dont 80% au départ de Montoir de Bretagne et de Donges.

Ainsi, la réalisation du projet LNOBPL permettra de délester l'axe Saint-Nazaire/Rennes du transport de passagers et de renforcer les capacités de fret, avec également le projet de virgule de Savenay.

- Une bonne insertion dans l'environnement. Les contraintes environnementales et la préservation de l'environnement font partie intégrante d'un tel projet et nous semblent devoir être tout particulièrement étudiées, particulièrement au niveau de la vilaine et de la forêt du Gavre.
- Une intermodalité optimale avec l'Aéroport du Grand Ouest. Les 3 scénarios présentés au débat intègrent la desserte de l'aéroport de Notre Dame des Landes. Il est donc essentiel que la connexion avec la future liaison entre Nantes et Rennes soit prise en compte.
- Un gain de temps significatif entre les différentes villes reliées par ce projet, particulièrement entre Nantes et Rennes et entre Nantes et la Bretagne sud.
- Des fréquences horaires adaptées et une régularité du service
- La libération de sillons pour le fret.



## V. LES CRITÈRES DE CHOIX POUR LA CCI PAYS DE LA LOIRE

Le débat public propose 3 scénarios. Les critères prioritaires qui nous semblent devoir guider la réalisation de ce projet sont :

- La meilleure adéquation entre le coût et le service proposé.

Au regard des montants envisagés, de 3,6 à 5,5 milliards, c'est l'un des éléments de décision majeurs.

## VI. LE CHOIX DE LA CCI PAYS DE LA LOIRE

Au vu de ces critères et compte tenu des éléments présentés sur le dynamisme économique des Pays de la Loire, sa croissance démographique d'ici 2040, la CCI estime que ce projet de Liaison Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire est nécessaire au développement de la région, à la compétitivité des entreprises et aux besoins de mobilités des salariés.

Au vu des éléments présentés, elle se prononce en faveur du scénario bleu qui répond le mieux à la fois aux besoins fonctionnels du projet et aux critères de rentabilité :

- Gain de trafic le plus élevé (avec le scénario vert)
- Coût le moins élevé quelle que soit la variante
- Taux de Rentabilité interne le plus élevé quelle que soit la variante
- Valeur actualisée nette la plus élevée (pour le scénario nord vilaine) ou la moins déficitaire (pour le scénario sud vilaine)