



Cahier d'acteur n°131

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Depuis 2009, les agglomérations de Rennes et de Nantes sont engagées dans des coopérations renforcées sur des thèmes stratégiques, dont l'accessibilité. Elles militent en particulier pour la réalisation d'une liaison grande vitesse entre elles.

Nantes Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Nantes Métropole
2, Cours du champ de Mars
44923 Nantes Cedex 9
Tél. : 02 40 99 48 48
contact :

Michel-Francois.BUSNEL@nantesmetropole.fr

METROPOLE
vivre en intelligence
rennes

Rennes Métropole
4, avenue Henri-Fréville, CS 20723
35207 Rennes cedex
Tél. : 02 99 86 60 60
contact :
g.bodo@agglom-rennesmetropole.fr

Les agglomérations de Nantes et Rennes soutiennent le scénario Ouest-Sud du projet POCL

Les agglomérations de Nantes et de Rennes soutiennent le projet de liaison à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon car il affiche clairement l'aménagement du territoire comme un objectif majeur. Le but de ce cahier d'acteur est d'une part de rappeler que le SNIT envisage la liaison POCL en complémentarité avec le barreau Est-Ouest, et d'autre part de montrer pourquoi NRs prend parti pour le scénario Ouest Sud.

■ **Nantes et Rennes relèvent que l'amélioration des relations transversales entre la façade atlantique, Rhône-Alpes et au delà est un objectif du POCL**

Le projet de liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon a pour des raisons logiques été le premier à faire l'objet d'études préliminaires qui ont permis d'identifier des objectifs majeurs. Parmi ceux-ci figurent :

- améliorer les liaisons transversales entre la façade atlantique, Rhône-Alpes et au-delà,
- assurer une connexion ferroviaire avec les plateformes aéroportuaires.

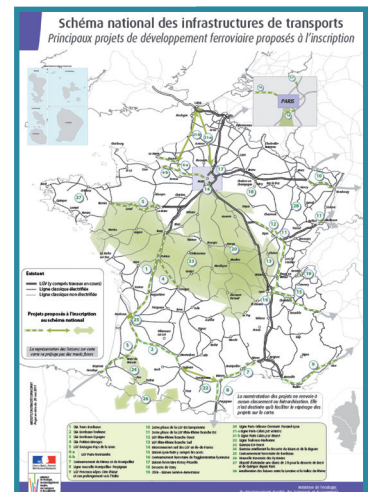
Ces objectifs sont clairement communs avec le projet de barreau est-ouest dont le lancement devrait intervenir avec quelques années de décalage.

■ **... et elles tiennent à rappeler d'ailleurs que le projet de SNIT introduit de façon complémentaire la liaison Paris – Orléans – Clermont – Lyon et le barreau est-ouest**

Le projet de SNIT fait apparaître, parmi les projets à étudier après 2020, un double itinéraire de desserte du centre du territoire français et de raccordement des territoires périphériques au réseau européen ferroviaire rapide :

- la liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon
- le barreau est-ouest entre la façade atlantique et le centre de l'Europe via Lyon.

Ces deux itinéraires partagent près de la moitié de leur linéaire, entre Lyon à l'est et le secteur Montluçon-Vierzon au centre.



L'argumentaire de NR(s)

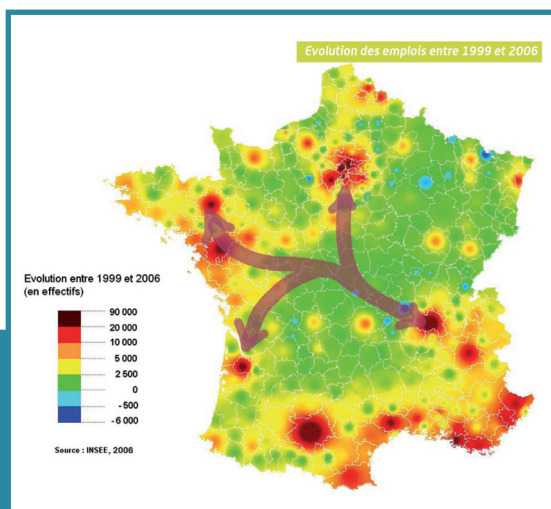
■ Nantes-Rennes défend une vision globale du développement du réseau ferroviaire dans le cadre du Réseau Trans Européen des Transports (RTE-T)



L'ouverture du Grand-Ouest sur l'Europe ferroviaire passe par la réalisation d'une connexion rapide entre Rennes, Nantes et Bordeaux d'une part, et Lyon d'autre part, s'ajoutant aux liaisons existantes et aux projets de LGV Bretagne - Pays de la Loire et LGV Sud Europe Atlantique. Dans cette optique, le tronçon Rennes - futur aéroport du Grand-Ouest - Nantes se présente comme un maillon du Réseau Trans Européen des Transports (RTE-T)

Une ligne rapide Nantes - Aéroport international du Grand Ouest - Rennes : maillon du réseau Trans-Européen de Transports
Sources : AUDIAR, AURAN

■ La complémentarité POCL - barreau est-ouest est fondamentale pour garantir une connexion optimale des pôles économiques les plus dynamiques du territoire français



Le dynamisme particulier de la façade atlantique et de Rhône-Alpes exige d'amplifier la vision d'aménagement du territoire, en cohérence avec les objectifs du projet POCL. Des connexions plus rapides entre les régions de l'Arc Atlantique, Rhône - Alpes et au delà sont à prévoir, du type :

- Lyon - Nantes/Rennes, liaison directe et en moins de 3h00 à terme
- Lyon - Bordeaux, liaison directe et en moins de 3h00 à terme

Ces perspectives fournissent un trafic induit important en faveur du scénario Ouest/Sud qui n'est que très partiellement comptabilisé pour le moment dans le rapport de présentation du projet POCL.

Connexions ferroviaires à améliorer entre les pôles économiques les plus dynamiques
Sources : INSEE, RFF, AUDIAR, AURAN

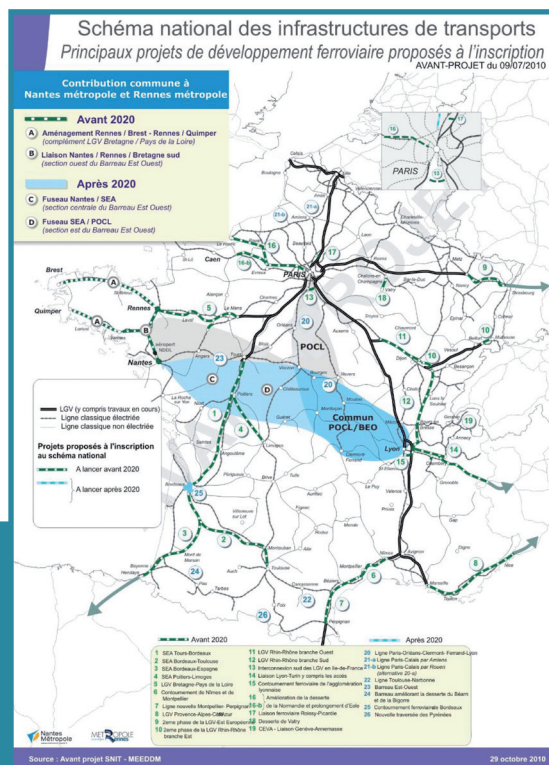
Les propositions de NR(s) pour le barreau Est-Ouest

■ Pour Nantes et Rennes, le barreau est-ouest, qui devra à terme mettre Bordeaux à 2 heures de Nantes et Lyon à 3h, est à réaliser par phases à partir de Rennes-Nantes

Rennes Métropole et Nantes Métropole ont ainsi conjointement demandé au Gouvernement que le barreau est-ouest du SNIT se développe :

- par l'aménagement à court-moyen terme d'une nouvelle ligne rapide Rennes-Nantes, desservant l'aéroport du Grand Ouest qui sera mis en service en 2017, et en partie mutualisée avec le réseau ferroviaire Bretagne à grande vitesse pour permettre des gains de temps substantiels sur les liaisons TGV Paris-Quimper,
- par la mise à l'étude pour le moyen-long terme des sections Nantes - LGV Sud Europe Atlantique (SEA) et SEA – POCL du barreau est-ouest raccordant ainsi Bretagne et Pays de la Loire à la péninsule ibérique via Bordeaux et au centre de l'Europe via Lyon.

Contribution commune de Nantes Métropole et Rennes Métropole à l'avant-projet de SNIT
Sources : Rennes Métropole, Nantes Métropole



■ Un phasage progressif des connexions du territoire national au réseau maillé de liaisons ferroviaires rapides européen

■ Phase 1 (en bleu sur la carte) :

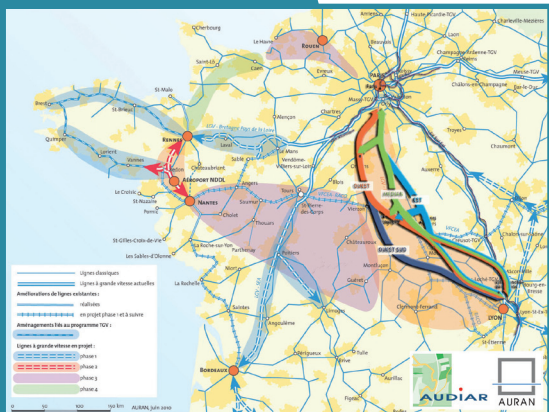
- Création des nouvelles LGV programmées : Bretagne - Pays de la Loire, Sud Europe Atlantique (SEA), interconnexion Sud Paris
- Aménagements liés au programme Bretagne Grande Vitesse
- Amélioration des lignes existantes, dont la liaison Nantes-Angers-Tours-Vierzon qui donne accès au projet POCL.

■ Phase 2 (en rouge sur la carte) :

- Ligne nouvelle Rennes - Nantes via le futur aéroport du Grand Ouest
 - LGV Paris - Orléans - Clermont - Lyon (POCL)
- À cette échéance, la liaison Nantes-Lyon peut être assurée en 3h30min.

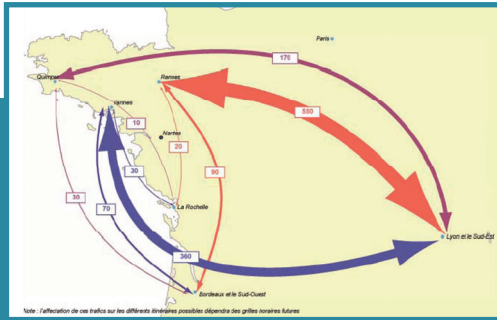
■ Phase 3 (en rose sur la carte) :

- Ligne nouvelle Nantes vers LGV SEA
 - Ligne nouvelle reliant la LGV SEA à LGV POCL
- À cette échéance la liaison Nantes-Bordeaux peut être assurée en 2 heures et la liaison Nantes-Lyon en 3 heures



Réseau ferré du Grand Ouest à terme, phasage possible et scénarios POCL
Sources : AUDIAR, AURAN

Les propositions de NR(s) pour le POCL

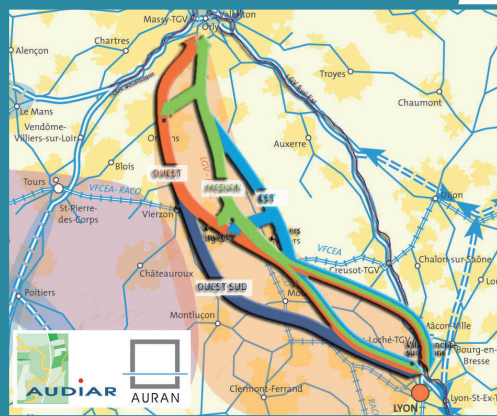


Trafic ferroviaire longue distance potentiellement intéressé par le projet Nantes Rennes, année 2040, en milliers de voyages par an
Sources : RFF

Prendre en compte les flux est-ouest dans les études du projet POCL

Mieux évaluer les trafics induits par les fonctions du barreau est-ouest

L'étude exploratoire de RFF pour la Ligne nouvelle Nantes-Rennes évaluée à 1,3 million de voyageurs (carte ci-contre), le trafic potentiel en direction de Lyon, sur le tronçon Nantes-Rennes. Ce trafic potentiel doit être multiplié par 4 ou 5 si l'on prend en compte les origines de Nantes et de Bordeaux, mais aussi de La Roche-sur-Yon, Niort, Poitiers, La Rochelle, Angoulême, etc. On peut ainsi estimer à au moins 2 millions de voyageurs supplémentaires le trafic Est-Ouest induit dans le cas du scénario Ouest Sud du POCL



Réseau ferré du Grand Ouest à terme, phasage possible et scénarios POCL
Sources : AUDIAR, AURAN

Mieux identifier les conditions de raccordement des flux Est-Ouest aux différents scénarios

- Dès la mise en service de la LGV POCL, raccordement direct possible aux scénarios Ouest-Sud et Ouest via la ligne existante Nantes-Angers-Tours-Vierzon.
- À plus long terme, raccordement du futur barreau Est-Ouest entre Vierzon et Montluçon, facilité par le seul scénario Ouest-Sud. Un tronçon d'environ 200 kilomètres peut être commun au POCL et au barreau Est-Ouest.
- Des gains de temps Rennes-Nantes vers Lyon, contrastés selon le scénario :
 - de 29 min pour le scénario Ouest-Sud à 15 min pour le scénario Est avec la ligne Nantes-Angers-Tours-Vierzon,
 - 15 min de gain complémentaire possible en cas d'aménagement de la ligne existante,
 - plus de 30 min de gain supplémentaire, à terme avec un barreau Est-Ouest.

L'intérêt du scénario POCL Ouest-Sud pour les flux Est-Ouest :

- plus de 2 Millions de passagers sur le Sud-Ouest de la LGV POCL, du fait des flux Est-Ouest
- près de 200 km communs au POCL et au barreau Est-Ouest
- de 30 min à l'ouverture, à plus de 1 heure à terme, de gain de temps de parcours entre Nantes-Rennes et Lyon

Compléter le dossier et hiérarchiser les variantes du POCL

Des compléments à fournir par le maître d'ouvrage :

- Produire une analyse comparative de chaque scénario au regard de sa cohérence avec la fonction barreau est-ouest
- Affiner les études de trafic de la fonction du barreau est-ouest à moyen et à long terme
- Produire une analyse sommaire des positionnements possibles d'un futur barreau est-ouest au sud de Vierzon
- Valoriser les économies d'échelle : un tronçon commun de 200 km possible entre le POCL et le barreau est-ouest
- Afficher les nouveaux services Est-Ouest pouvant être créés du fait du POCL

CONCLUSION

Pour des raisons qui tiennent à l'aménagement du territoire, à la mutualisation des linéaires, source d'économie, et à l'optimisation des trafics, Nantes et Rennes estiment que le scénario POCL apte à intégrer les enjeux du futur barreau Est-Ouest est le scénario Ouest-Sud :

- dès la mise en service de la LGV POCL, par raccordement au droit de Vierzon de la ligne améliorée Nantes - Angers - Tours - Vierzon,
- à terme, par raccordement du barreau Est - Ouest au Sud de Vierzon.



COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL