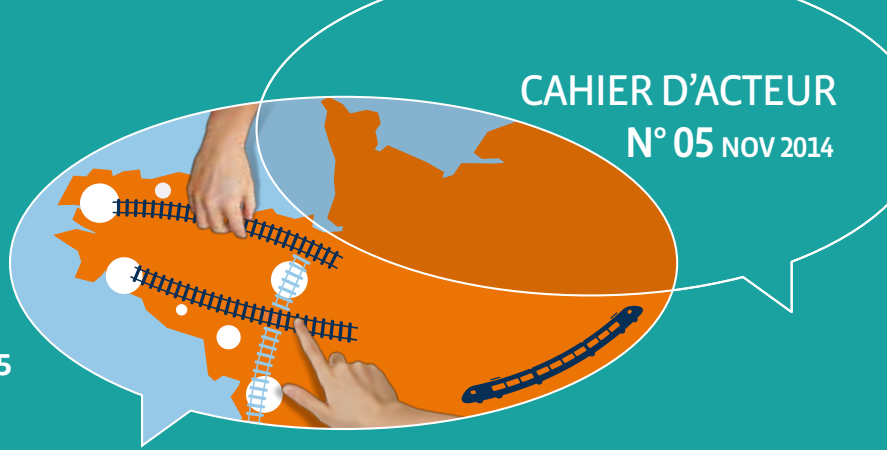


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 05 NOV 2014



La Région des Pays de la Loire, un acteur incontournable du transport ferroviaire

La Région des Pays de la Loire est l'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs (TER et autocars régionaux). **Elle définit les dessertes (fréquence, arrêts) qu'elle finance, décide de certaines tarifications, achète de nouveaux trains et finance la modernisation ou la création des lignes.** La SNCF est son exploitant pour la circulation des trains, la vente des billets, l'entretien des gares et des trains.

18 % du budget de la Région ont été consacrés au fonctionnement du réseau et aux travaux d'infrastructures ferroviaires en 2013 (278 millions d'Euros). Elle a commandé plus de 730 millions d'Euros de matériels roulants et investi 314 millions d'Euros dans les infrastructures ces dix dernières années. 17 millions de voyages ont été effectués à bord des trains et autocars régionaux en 2013 (+ 6 millions en 10 ans). L'offre de transport ferroviaire en Pays de la Loire a augmenté de 30 % ces 5 dernières années.



I. LNOBPL, UN ATOUT POUR NOS TERRITOIRES ET LEURS HABITANTS

Nantes et Rennes sont les deux principales métropoles structurantes du Grand Ouest. 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 du Grand Ouest est de longue date un enjeu essentiel de désenclavement et d'attractivité.

Il faut aujourd'hui couramment moins de temps pour relier Rennes à Nantes en voiture qu'en train ! Pour cette raison notamment, seules 5 % des 8 300 personnes qui se déplacent chaque jour entre les deux métropoles choisissent le train. L'objectif du débat qui s'ouvre sur la création de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) est notamment de traiter cet enjeu. Les Régions Bretagne et Pays de la Loire y portent une voix particulière liée à leur compétence en matière de transports.

Notre soutien affirmé au projet de ligne nouvelle rapide s'inscrit dans une stratégie globale d'aménagement et de développement d'un territoire qui compte 7 millions d'habitants et de nombreuses coopérations interrégionales.

II. UN FORT ENGAGEMENT DE LA RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE DÈS L'ORIGINE DU PROJET

Dès 2008, la Région s'est engagée dans le financement des premières études pour la réalisation d'un nouvel axe ferroviaire améliorant les liaisons entre les régions Bretagne et Pays de la Loire, projet inscrit dans son Schéma régional des infrastructures et des transports adopté en juin 2008 et dans les contrats de projet Etat-Région.

Au fil des études **le nombre de partenaires est passé de 4 à 12, attestant de l'adhésion forte des acteurs du territoire** au projet et de son adéquation avec les enjeux du territoire. Plus de 5 millions d'euros ont d'ores et déjà été investis dans des études pour ce projet structurant pour le Grand Ouest.

Contact / Région des Pays de la Loire - 1 rue de la Loire - 44 966 NANTES CEDEX 9
02 28 20 50 00 - www.paysdelaloire.fr

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

III. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ NATIONALE, EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE

L'éloignement des territoires situés à l'ouest de l'Europe reste une préoccupation essentielle. Elle est d'autant plus forte que le centre de gravité de l'Europe se déplace vers l'est. Ne pas prévoir aujourd'hui les infrastructures qui seront nécessaires, d'ici 2030, pour renforcer la place de nos régions dans les échanges européens, c'est prendre le risque de l'isolement géographique et du déclin économique. À titre d'exemple, la Région des Pays de la Loire n'occupe aujourd'hui que le neuvième rang français pour les exportations.

Des défis de rapprochement à l'échelle européenne, interrégionale, interurbaine et périurbaine sont à relever. Il s'agit de préserver la dynamique reconnue de nos territoires **en renforçant l'attractivité du territoire et la qualité des transports de la vie quotidienne.**

Ce projet ferroviaire répond à des enjeux très concrets. Il permettra de mettre Rennes à moins d'une heure de Nantes, avec une fréquence de desserte doublée, et Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris.

« Chercheurs et industriels ont souligné le manque de cadencement et d'attractivité de la liaison ferroviaire entre les deux villes. Dommage pour le bilan carbone et le temps perdu. Les batailles menées et gagnées pour désenclaver l'Ouest ont eu des effets très positifs qu'il ne faut pas laisser s'estomper : la liaison Nantes-Rennes est la principale bataille qu'il reste à mener ».

Extrait d'une intervention lors d'un colloque sur la coopération Nantes-Rennes

En outre, cette liaison desservira le futur aéroport du Grand Ouest.

IV. CONFORTER LA COOPÉRATION INTERRÉGIONALE AVEC UN MAILLAGE PERFORMANT

Les Présidents des Régions Bretagne et Pays de la Loire, Pierrick Massiot et Jacques Auxiette, le rappelaient le 14 mai 2013, en matière de transports, la coopération entre les deux Régions a toujours été active et constructive, comme en témoigne aujourd'hui le bon avancement des travaux de

la LGV Le Mans-Laval-Rennes et de la virgule de Sablé-sur-Sarthe. Leur volonté de faire avancer ensemble le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) s'est traduite par son inscription dans le plan national « Investir pour la France » et la décision de lancer un débat public unique mutualisant leurs grands projets ferroviaires pour les 25 ans à venir.

V. UN TERRITOIRE ATTRACTIF EN FORTE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

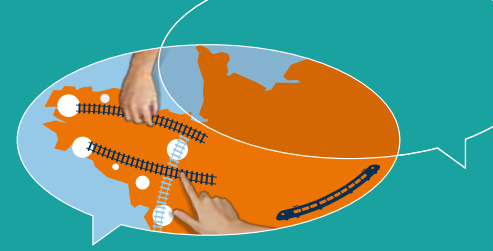
Les Pays de la Loire sont la 5^e région française la plus peuplée, avec 3,6 millions d'habitants. À l'horizon 2040, elle accueillera 900 000 habitants supplémentaires. **Dans ce contexte, les infrastructures de transports et leur complémentarité jouent un rôle essentiel pour absorber les flux additionnels.** La réalisation de LNOBPL permettra une capacité accrue pour le réseau et rendra possible, moyennant des aménagements complémentaires, le doublement des trains périurbains autour de Rennes et Nantes.

Après la modernisation de la ligne Le Mans-Nantes avec une vitesse maximale à 220 km/h et la mise en service de la ligne à grande vitesse Paris-Le Mans en 1989, la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant, la modernisation du tronçon Nantes-Angers et l'arrivée de la LGV Le Mans-Sablé-sur-Sarthe / Laval-Rennes en 2017, la réalisation d'une liaison rapide entre Nantes et Rennes sera un maillon essentiel du réseau ferroviaire du territoire ligérien.

VI. OFFRIR UN MEILLEUR SERVICE FERROVIAIRE

La demande de déplacement sur les liaisons entre la Bretagne et Pays de la Loire est très forte, mais le train reste une réponse sur laquelle des progrès importants sont à effectuer puisqu'il ne représente qu'une part très faible des déplacements réalisés comme le montre le tableau ci-dessous.

	Nombre total de déplacements / an	Part du train
Nantes-Vannes	1 million	6 %
Nantes-Rennes	2,7 millions	5 %



Sur Nantes-Rennes, le constat est simple : 152 km de voie ferrée d'un côté, 107 km de route de gare à gare, dont 97 km de 2X2 voies de l'autre... **Le projet est une chance pour améliorer la qualité de vie des 8 300 personnes qui font la navette chaque jour entre Nantes et Rennes. Il permettra de diminuer la saturation du trafic automobile et réduire les émissions de gaz à effets de serre.** À l'horizon 2030, LNOBPL rendra possible 20 AR par jour contre 12 sans le projet, grâce aux nouvelles capacités offertes et au temps de parcours amélioré.

VII. IRRIGUER LES TERRITOIRES

En renforçant les capacités disponibles, le projet ouvre la possibilité de répondre à des besoins à plus long terme pour le trafic périurbain de l'axe Nantes-Savenay ou pour le maillage régional notamment autour de Nantes.

C'est une véritable complémentarité de tous les transports en commun, TGV, TER moyenne distance, tram-train et car qui constituera le réseau capillaire des territoires. C'est un levier de développement important qui viendra notamment conforter le rôle de la gare de Nantes comme nœud d'interconnexion. **Plus l'intermodalité sera au ren-**



dez-vous, plus la réponse aux enjeux de développement des territoires aux différentes échelles géographiques évoquées sera riche.

La Région, qui finance par ailleurs de nombreux projets de pôles d'échanges, a engagé une réflexion sur le développement de l'étoile ferroviaire de Nantes. Elle a investi pour la création d'une nouvelle ligne vers Châteaubriant et le fera demain vers les territoires périurbains situés à l'ouest de La Chapelle sur Erdre. LNOBPL permettra, de plus, de desservir le futur aéroport, dont la gare ferroviaire aura un vrai rôle de pôle d'échanges multimodal, assurant une irrigation fine des territoires à proximité, en correspondance avec les trains pour accéder rapidement à Nantes ou à Rennes notamment, comme aux liaisons aériennes.

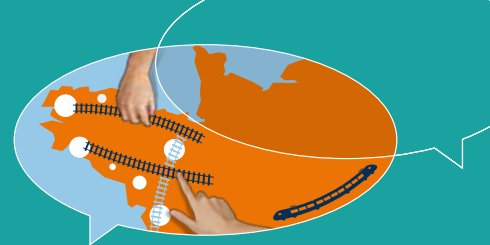
Outre la politique d'aménagement autour de ces lieux d'interconnexion, le cadencement qui sera mis en place en 2017 sera la courroie de transmission entre les territoires avec des nœuds de correspondances optimisés notamment à Nantes offrant ainsi des possibilités d'accès à l'aéroport notamment depuis l'est (Angers) et le sud de Nantes (La Roche sur Yon). Un travail pourra être mené dans une seconde étape pour effectuer des dessertes directes sans correspondance à Nantes.

VIII. LA PUISSANCE ÉCONOMIQUE DES GRANDS PROJETS

LNOBPL permettra l'amélioration du service apporté aux voyageurs : plus de trains possibles, moins de temps passé dans les déplacements. Cela pourra faciliter l'accès à l'emploi, tant la mobilité devient une nécessité et l'accessibilité un critère de choix décisif pour les entreprises dans leurs choix d'implantation.

Le projet sera une opportunité pour le développement du transport de marchandises, les débouchés du grand port Maritime de Nantes-Saint Nazaire - acteur économique important du Grand Ouest - pouvant être améliorés.

Il aura les retombées économiques directes et indirectes des grands chantiers. À titre d'exemple, 4 000 personnes ont été employées en 2013 sur le chantier de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire dont 800 personnes en réinsertion professionnelle formées à cette occasion.



IX. COÛT ET TEMPS DE PARCOURS OPTIMISÉS : PRIVILÉGIER LES VARIANTES DU SCÉNARIO BLEU

L'amélioration de l'existant (scénario mauve) : une fausse bonne idée

Le travail mené par RFF visait à chercher toutes les pistes permettant de répondre aux objectifs de gains de temps, sans création de lignes nouvelles sur des portions importantes. Les espoirs suscités en termes d'optimisation des coûts et d'amélioration de la performance ne sont malheureusement pas au rendez-vous :

- c'est le scénario attirant le moins de trafic,
- son coût est nettement supérieur au scénario bleu (entre un demi et un milliard d'euros de plus)
- il ne permet de gagner que 6 minutes seulement sur la liaison Nantes-Rennes,
- Rennes serait à 50 minutes de l'aéroport au lieu d'une demi-heure avec les autres scénarios.
- l'impact sur l'environnement reste important avec 145 km de courtes sections nouvelles.

Le scénario vert de création de lignes nouvelles : très coûteux pour un faible bénéfice

Le scénario vert avec son « Y » central, complétant la ligne Nantes-Rennes, comprend la plus importante création de lignes nouvelles (entre 250 et 270 km) mais génère un faible afflux de voyageurs supplémentaires par rapport à un scénario où il serait inexistant (20 000 voyageurs en plus par an...) pour un coût situé entre 5 et 5,5 milliards (une différence de coûts allant jusqu'à 2,4 milliards).

Privilégier les variantes du « scénario bleu »

Les variantes du scénario bleu :

- génèrent un gain de trafic très important (+2,3 millions de voyageurs par an) ;
- sont les moins coûteuses (entre 0,55 et 2,4 milliards d'euros économisés) ;
- affichent les meilleurs gains en temps de parcours pour Nantes-Rennes et la desserte du futur aéroport depuis Nantes, Quimper et Rennes.

Ces atouts conduisent la Région Pays de la Loire à privilégier les variantes du scénario bleu.

La question du tracé reste évidemment ouverte. Les études ultérieures examineront plus en détail les options de passage et leur impact en termes de coût.