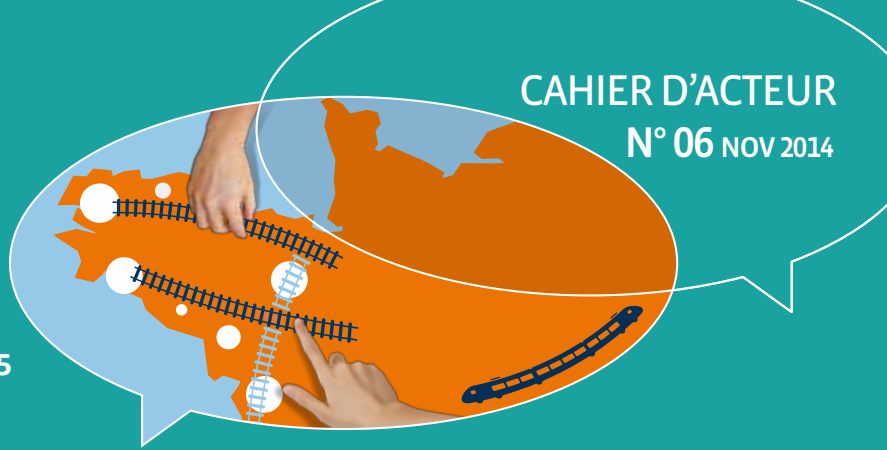


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 06 NOV 2014



ÉDITO

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports promeut un transport public accessible à tous, une urbanisation et des modes de transport économes en espace et en consommation énergétique. Les associations régionales membres approuvent l'étude conjointe des prolongements de ligne rapide au-delà de Rennes, et de Nantes / Rennes, complété par la liaison Nantes / côte sud bretonne / Brest.

Ces liaisons seront d'autant plus justifiables qu'elles s'insèreraient dans un **réseau de lignes rapides atlantiques**, comprenant un Nantes / Bordeaux amélioré, assurant le lien avec les axes rapides prévus à Bordeaux vers Toulouse et le Pays Basque. Il est temps de donner la priorité aux lignes ferroviaires rapides pour que l'Ouest ne soit pas trop « déconnecté » et dépendant des hydrocarbures. L'horizon lointain évoqué pour la réalisation traduit le peu d'investissement dans le transport durable et la faiblesse de la fiscalité écologique ; il est encore temps de réfléchir sur la desserte des territoires intermédiaires et l'imbrication de lignes adjacentes. D'autres hypothèses que celles évoquées, sont à étudier, dont :

- **l'abandon de Notre Dame des Landes**, du fait des bonnes capacités d'évolution de l'aéroport actuel et de sa facilité de raccordement au réseau TER et/ou urbain
- **des tracés Nantes / Rennes** utilisant en partie des emprises existantes, desservant les territoires intermédiaires, (en utilisant ou non la sortie Ouest nantaise, en passant par Châteaubriant ou par Blain), pour qu'ils ne soient pas condamnés à voir passer les lignes rapides.

Les projets doivent donc être revus dans un cadre plus large, analyser d'autres hypothèses et être complétés par deux liaisons (**Quimper / Landerneau** à moderniser, tronçon de **Nantes / Brest et Rennes / St Nazaire**, que la Région Pays de la Loire a décidé justement de créer).

Fabrice EYMON,
Président Fnaut Pays de la Loire

Gérard GUYON,
Président Fnaut Bretagne



Pays de la Loire et Bretagne

Des liaisons rapides pour les habitants et les territoires

I. MIEUX VAUT UN RÉSEAU EFFICACE QUE DE COURTS TRONÇONS À TRÈS GRANDE VITESSE

D'autres critères que le temps de parcours sont importants, comme les fréquences et surtout le prix du billet, dépendant des péages, eux-mêmes fonction de l'investissement et des coûts d'entretien.

La perte de temps en passant de tronçons de 320 km/h à 250 km/h ne serait que de 2mn entre Rennes et la pointe bretonne, avec une faible perte de clientèle (100 000 sur 10 millions, soit de l'ordre de 1%). La diminution des coûts des travaux de 300 millions et des coûts d'entretien, permettrait de moderniser différents axes, comme Quimper / Brest, Rennes / St Nazaire, utiles aussi pour les transports quotidiens.

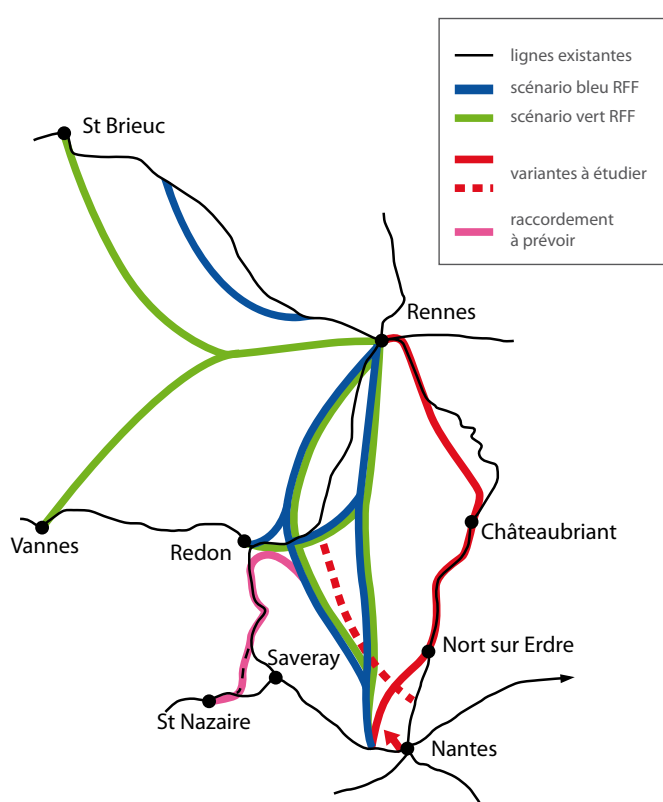
Tout le réseau doit rester accessible aux TER « rapides » et aux trains de fret. Les lignes nouvelles doivent aussi être raccordées au réseau actuel (en particulier liaison St Nazaire vers la LN vers Rennes, liaison Nantes LN vers Redon et la Bretagne Sud).

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

II. NANTES RENNES : UNE LIAISON RAPIDE, ENCORE PLUS UTILE DANS UN CADRE ÉLARGI

Une liaison rapide indispensable

La liaison ferroviaire actuelle entre Nantes et Rennes demande 1 h 15. Avec une LN (ligne nouvelle), la durée serait ramenée à 50 mn, mieux que la voiture.



La sortie de l'agglomération nantaise par l'Ouest est peut être préférable, mais est plus longue et insuffisamment justifiée, nécessitant après Couëron un tunnel pour monter vers le Nord. Il serait nécessaire de présenter et chiffrer d'autres solutions pour la sortie (en tunnel directement vers le Nord-Ouest, ou via la Chapelle ou via Carquefou).

Pour Nantes / Rennes, différents tracés desservant des pôles intermédiaires, Blain en suivant plus ou moins une ancienne ligne, ou Châteaubriant, seraient envisageables avec l'avantage de réutiliser partiellement des emprises existantes.

L'intérêt d'un passage par Châteaubriant

L'ensemble des lignes reliant Nantes et Rennes doit être étudié de concert. Pour un habitant du Nord Est de Nantes ou du Sud Est de Rennes, un passage par Châteaubriant (itinéraire de 125 km seulement) devrait être favorisé. Inutile d'attendre 2030 pour renforcer cette liaison.

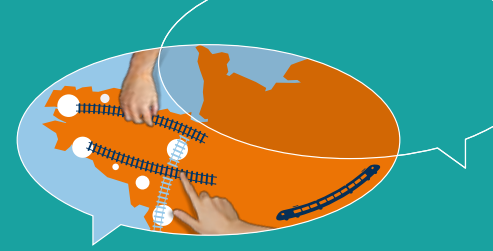
Les modes d'exploitation utilisés de part et d'autre de Châteaubriant font que l'emprise entre Nort sur Erdre et Rennes est sous utilisée. A partir de la sortie ouest de Nantes, une LN est envisageable vers Nort sur Erdre, puis la liaison emprunterait le tracé tendu existant vers Châteaubriant (voie probablement à reconstruire). La suppression de l'arrêt dans un nouvel aéroport économisera du temps et des fonds publics. La durée devrait rester inférieure à 1h grâce aussi à des tronçons de LN entre Châteaubriant et Rennes.

Certains trains s'arrêteraient à Nort sur Erdre (correspondance avec le tram train limité à Nantes / Nort sur Erdre, où ce type de matériel est réellement pertinent), à Châteaubriant (aire urbaine de 23 000 hab.) et en périphérie de Rennes (pôle de transfert entre trains rapides et banlieue). On réduirait les linéaires de voie peu rentabilisés, utiliserait au mieux l'infrastructure existante en réduisant la surface prise à l'agriculture, et desservirait les territoires intermédiaires qui seraient mieux à même d'accepter de nouvelles emprises : rien de tel que de voir passer les trains pour refuser une LN. La solution Châteaubriant serait à coupler à une amélioration de Nantes / Redon

Nantes Rennes, maillon d'un réseau rapide atlantique

Les lignes rapides Nantes / Rennes et Nantes / Brest seront d'autant plus justifiées qu'elles s'intégreront à terme dans un réseau rapide atlantique, qui s'appuiera sur la réhabilitation décidée de Nantes Bordeaux (à suivre d'une modernisation et de l'électrification), les projets entre Bordeaux et Toulouse, entre Bordeaux et le Pays Basque.

L'axe Rennes Nantes Bordeaux est nécessaire pour un accès direct entre Ouest, Côte atlantique et Sud-Ouest, pour ne pas être déconnecté des lignes rapides qui se développeront au Sud de Bordeaux.



■ ■ ■ ■ Projets de ligne rapide et LGV, d'après doc. RFF

Les dessertes entre Bretagne et Sud-Ouest devraient donc être relancées. Plus au Nord, les projets de ligne rapide normande devraient aboutir à une amélioration des liaisons Caen Rouen, ce qui relance l'intérêt à terme d'une ligne rapide des Estuaires.

III. ST NAZAIRE / RENNES : POUR LE FRET, MAIS AUSSI POUR LES VOYAGEURS

Il n'existe pas de liaison voyageurs directe actuelle, alors qu'une liaison ferroviaire est envisageable en 1 h, moins qu'en voiture.

Le Grand Port Maritime Nantes St Nazaire veut faciliter ses liaisons avec la Bretagne et avec la région parisienne, la réalisation de la LGV Paris Rennes libérant des sillons pour le fret. La Région Pays de la Loire demande au CPER 2015-2020

les financements nécessaires pour permettre le passage direct de trains entre St Nazaire et Rennes, dont également des trains de voyageurs, justifiés entre aires urbaines de 170 000 et 650 000 habitants distantes de 120 Km et complémentaires.

Il convient donc de compléter les prévisions de trafic (sans doute un sillon par heure) et les raccordements, car St Nazaire / Rennes pourrait emprunter une partie (entre Redon et Rennes) d'une nouvelle ligne rapide.

Un passage par l'emprise ferroviaire existante Pontchâteau / Montoir est préférable en temps de trajet et sécurité (pas de traversée de la raffinerie de Donges) à la solution d'un raccordement à l'Ouest de Savenay. Elle économiserait de nouvelles terres agricoles.

IV. NANTES / BRETAGNE SUD / BREST, UN AXE SOUS EXPLOITÉ

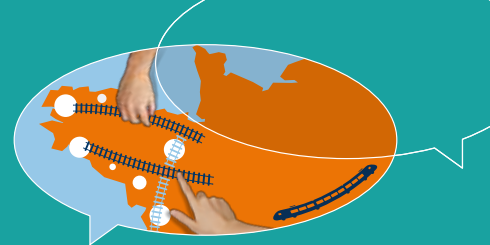
Brest, 2^{ème} agglomération de Bretagne et Nantes, 1^{ère} agglomération de l'Ouest, offrant des correspondances pour la vallée de la Loire et la côte atlantique, doivent être reliées via la dynamique côte sud bretonne. Les gains de temps attendus (7 mn), permettant un trajet en 3h, sont à accroître.

La modernisation de Quimper / Brest est une priorité

La réduction du temps de trajet Nantes / Brest serait doublée (soit 15 mn au total) en améliorant l'infrastructure entre Quimper et Landerneau, ce qui profiterait aussi à beaucoup de finistériens. Le projet doit être pris en compte dans le projet, car devant être probablement réalisé avant 2030 ; sinon, son financement (y compris électrification) doit être inclus dans le projet.

Un autre gain en temps important en empruntant la ligne nouvelle de Nantes à Redon

Si une ligne entièrement nouvelle Nantes / Rennes était construite, il serait nécessaire que les trains Nantes / Bretagne Sud / Brest l'empruntent jusqu'à Redon, qui serait atteint en 30 mn contre 42 mn actuellement (soit un gain d'au moins 10 mn) : un raccordement à l'Est de Redon serait indispensable.



V. DESSERTE DES GARES IMPACTÉES PAR LE PROJET

L'Etat et les Régions doivent donner l'assurance que les gares situées entre Savenay, Redon et Rennes garderont un même niveau de desserte. L'ouverture de liaisons St Nazaire / Rennes permettra d'améliorer la desserte des gares entre Savenay et Rennes (Pontchâteau, etc...), et d'élargir les directions envisageables pour les habitants. Si le passage par l'entrée Ouest de Nantes est retenue :

- il est nécessaire d'y envisager une réorganisation des services, probablement **une gare d'interconnexion Nantes Ouest** entre trains rapides et omnibus pour une meilleure articulation avec le réseau urbain.
- l'accroissement des trafics, les risques liés au tunnel de Chantenay, le développement des fonctions régionales dans l'île de Nantes, nécessitent **une liaison Chantenay île de Nantes**, qui sécurisera les trafics et permettra de multiplier les possibilités de correspondance.

VI. RÉSUMÉ

1. La Fnaut ne peut se prononcer en l'état, malgré l'intérêt pour les usagers d'un **Nantes / Rennes** nettement plus rapide et d'un **Nantes / côte sud bretonne / Brest**, amélioré.
2. **Les liaisons interrégionales** entre péninsule armoricaine et Sud-Ouest, justifiées par la desserte de territoires dynamiques, l'émergence future de lignes rapides au Nord de Nantes et au Sud de Bordeaux, sont à prendre en compte.
3. Les scénarii doivent évaluer les péages (et l'impact sur le coût des billets). Sur tronçons courts, la très grande vitesse, coûteuse est de peu d'intérêt, ne profite qu'aux grandes villes, mais risque de laisser de côté des territoires et des trains du quotidien, par manque d'interconnexion et de financement.

4. D'autres hypothèses sont à étudier :

- a. **L'abandon du projet de nouvel aéroport**, que la Fnaut a toujours combattu, est probable, l'aéroport actuel pouvant s'adapter à l'évolution des besoins et étant facilement raccordable au réseau TER et/ou au réseau urbain.
- b. La Fnaut demande (voir propositions incluses) l'étude d'autres solutions Nantes / Rennes, plus économes en nouvelles emprises, et utiles aux territoires intermédiaires.

5. Pour les liaisons suivantes, soit les travaux seront mis en œuvre avant 2030, et donc à prendre en compte, soit leur financement est à inclure au dossier :

- a. **St Nazaire / Rennes**, envisagée par les Pays de la Loire
- b. **Quimper / Landerneau**, pour moderniser la liaison **Nantes / côte sud bretonne / Brest**,

6. Les voies nouvelles doivent rester accessibles à tous types de convois ; leur raccordement avec le réseau ancien doit être généralisé, pour garantir souplesse d'utilisation et d'évolution. La desserte des villes délaissées par les trains rapides doit être garantie.

Cahier d'Acteur coordonné par
Dominique Romann,
membre du Conseil National de la Fnaut.



Fnaut Pays de la Loire
www.fnaut-paysdelaloire.org

Fnaut Bretagne
gerard.guyon@orange.fr (président)