

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 20 NOV 2014



## ÉDITO

ALTRO est une association qui regroupe 35 collectivités dont 7 bretonnes (Conseil Général d'Ille et Vilaine, Brest Métropole Océane, Fougères Communauté, Pontivy Communauté, Pays de Redon, Rennes Métropole, Communauté d'agglomération du Pays de Vannes), le SCOT du Pays de Fougères et Nantes Métropole.

ALTRO promeut la réalisation de la Via Atlantica, un axe européen qui relierait Budapest à Lisbonne en empruntant le corridor méditerranéen jusqu'à Lyon, puis le corridor atlantique et qui nécessite la construction d'une liaison Lyon-LGV SEA (Sud Europe Atlantique Paris-Bordeaux) intégrant un tronçon commun Lyon-Nantes et Lyon-Bordeaux, puis une branche vers Nantes et le projet LNOBPL pour atteindre la pointe bretonne. Un des objectifs est de faire rectifier la carte injuste et inadaptée des corridors européens et de créer une véritable dynamique européenne est-ouest pour y parvenir.

**Jean-Michel GUERRE**

Président d'ALTRO

Vice-Président du Conseil Régional d'Auvergne



## LNOBPL POUR INTEGRER BRETAGNE ET PAYS DE LOIRE DANS UN CORRIDOR EUROPEEN : LA VIA ATLANTICA

### I. LE PROJET LNOBPL EST UN OUTIL DE LA TRANSITION ENERGETIQUE ET DE LA RÉDUCTION DE LA DÉPENDANCE PÉTROLIÈRE :

Réussir la transition énergétique est indispensable pour réaliser de réelles économies. La transition énergétique passe inévitablement par un report modal massif de la route et de l'aérien vers le rail.

Le secteur des transports est, après le secteur résidentiel, celui qui consomme le plus d'énergie en France. L'essentiel de l'énergie consommée dans les transports (32% de la consommation d'énergie finale) provient des dérivés du pétrole, qui doit être importé. Les transports sont donc en grande partie responsables du poids de la **facture énergétique** du pays dont 82% est imputable au pétrole (50 milliards sur un total de 61,4 milliards) et qui en 2011 a représenté **88% du déficit commercial de la France** (Commissariat Général au développement durable).

La route représente 80,6 % de la consommation d'énergie des transports, suivie du transport aérien (12,6 %) du transport maritime et fluvial (5 %) et du transport ferré (1,7 %). En France, les transports représentent plus du quart des émissions de gaz à effet de serre et plus de 35 % des émissions de CO<sub>2</sub>, transport international maritime et aérien exclu.

Contact : ALTRO, BP 104 - 17004 La Rochelle cedex 1  
altro.michel@wanadoo.fr - www.altro.org

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

## II. LA SOLUTION À MOYEN ET LONG TERME EST DONC LE TRANSFERT DE LA ROUTE VERS LE RAIL :

Sans compter qu'avec l'augmentation inexorable du carburant les territoires sans desserte ferroviaire de proximité, c'est-à-dire sans alternative au tout route, se videront de leurs habitants dans l'incapacité à faire face à des dépenses supplémentaires en matière de carburant. Un projet LNOBPL bien pensé offre cette alternative.

*Pour prendre sa part dans la transition énergétique, le projet LNOBPL doit pouvoir provoquer un report massif du rail sur la route, c'est-à-dire être capable par les temps de parcours proposés d'être une alternative au tout routier et de développer chez le citoyen le réflexe rail dans les déplacements au sein des collectivités des Pays de Loire et de Bretagne, entre elles et au-delà.*

Le rail se doit d'être le plus performant possible pour étendre sa zone de pertinence au-delà des territoires directement concernés par LNOBPL. Il doit compenser les parcours d'approche de/vers les gares afin d'offrir le temps global le plus compétitif possible par rapport à la voiture individuelle.

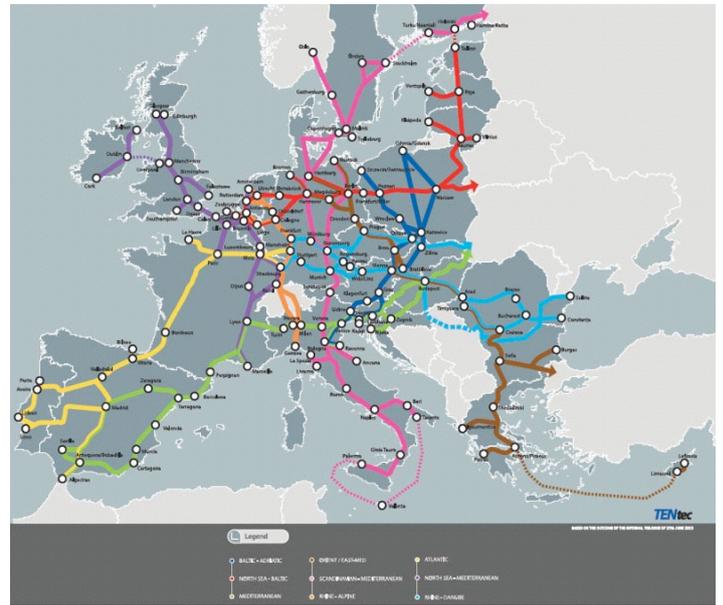
Le succès du rail repose sur 4 piliers: RPFC (Rapidité-Prix-Fréquence-Confort) que doit conforter LNOBPL. Le rail doit se moderniser face à l'apparition de nouvelles concurrences dont le covoiturage qui séduit principalement les jeunes mais pas seulement.

**L'apport positif à l'environnement des lignes nouvelles est incontestable**, ces lignes, si on inclut leur empreinte écologique durant leur construction, deviennent neutres en carbone en moyenne au bout de 12 ans seulement, un bon bilan pour des infrastructures destinées à servir plus d'un siècle.

LNOBPL répond donc à un double enjeu économique et environnemental

## III. RECTIFIER LA CARTE INJUSTE ET INADAPTEE DES CORRIDORS EUROPEENS :

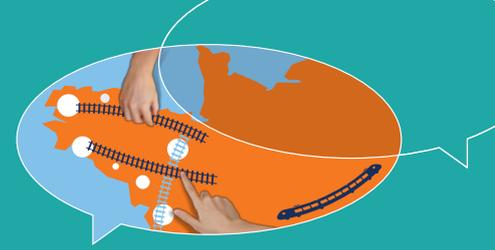
La dernière carte des corridors du RTE-T (Réseau Trans-Européen Transport) montre la Bretagne et les Pays de Loire écartés des corridors européens définis en 2011 :



Source Commission européenne

Cette carte n'a rien de définitif, elle est évolutive, une révision étant prévue en 2023. Il faut s'y préparer.

Le projet LNOBPL prépare cette échéance en offrant un projet crédible de mise à niveau du réseau de ces territoires, ce qui le rend éligible pour être intégré dans un corridor européen Via Atlantica et a de grandes chances ainsi d'être éligible aux fonds européens en étant repris dans le core network, ou réseau central.



#### IV. LNOBPL INTÉGRÉ DANS LA VIA ATLANTICA EST EN PHASE AVEC LES ORIENTATIONS EUROPÉENNES :

LNOBPL s'inscrit, en effet, dans les objectifs du livre Blanc des transports de l'UE défini en 2011 aussi bien pour ce qui concerne le transport de marchandises que de voyageurs :

- En ce qui concerne le transport routier de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises.

*Enjeu pour l'Ouest de la desserte des ports et du transport lié à l'agroalimentaire. Nécessité de garantir une capacité suffisante des infrastructures notamment aux abords des principales métropoles, afin de pouvoir donner des sillons aux trains de fret sur le réseau classique, voire même pouvoir créer des trains de fret rapides sur les sections nouvelles.*

- Pour 2050, achever un réseau ferroviaire à grande vitesse européen. **Tripler la longueur du réseau ferroviaire à grande vitesse actuel d'ici à 2030 et maintenir un réseau ferroviaire dense dans tous les Etats membres.** Pour 2050, la majeure partie du transport de passagers à moyenne distance devrait s'effectuer par train.

*LNOBPL partie de la Via Atlantica permet aux territoires concernés d'être intégrés dans le réseau ferroviaire européen. Le projet est complémentaire du réseau classique dont il constitue un accélérateur de relations et un facteur d'attractivité du rail. Pour l'ouest de la France, la capacité à développer les services rapides, intercity et périurbains rend nécessaire une évolution forte du réseau existant.*

- Pour 2050, connecter tous les aéroports du réseau de base au réseau ferroviaire, de préférence à grande vitesse ; veiller à ce que tous les ports maritimes de base soient reliés de manière suffisante au système de transport ferroviaire de marchandises et, selon les possibilités, au système de navigation intérieur.

*L'aéroport du Grand Ouest desservi par LNOBPL permettra à des villes aujourd'hui éloignées d'en bénéficier. La connexion*

*de LNOBPL à Via Atlantica permet d'intégrer Caen, Poitiers et La Rochelle, dans la zone de chalandises du futur aéroport.*

C'est la combinaison LNOBPL-Via Atlantica qui atténue l'éloignement de la Bretagne et des Pays de la Loire en Europe. Ce projet devra à terme être complété par l'aménagement des liaisons ouest-est et ouest-sud de Nantes vers Lyon et l'Europe Centrale ainsi que vers Bordeaux et la Péninsule ibérique, le réseau actuel étant proche de la saturation et proposant des niveaux de performances insuffisants.

#### V. LE PROJET LNOBPL INTÉGRÉ À LA VIA ATLANTICA EST UN OUTIL DE LA CONSTRUCTION EUROPÉENNE :

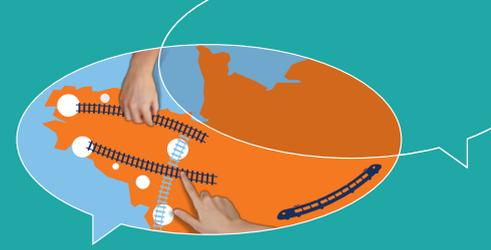
Il a dès lors les caractéristiques pour être intégré à un corridor européen dans le prolongement de la Via Atlantica, ce qui change la physionomie du territoire national qui apparaît plus habillé qu'avec la carte initiale.

#### VI. LNOBPL EST UN OUTIL D'UN AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE :

LNOBPL doit être l'occasion d'un profond réaménagement du territoire en faveur de parties jusque-là délaissées. Ce projet, qui, une fois réalisé et compte tenu de son coût, figurera le territoire pour 100 ans, doit être l'occasion de faire évoluer la physionomie du territoire afin d'être en capacité de relever les défis du futur et notamment :

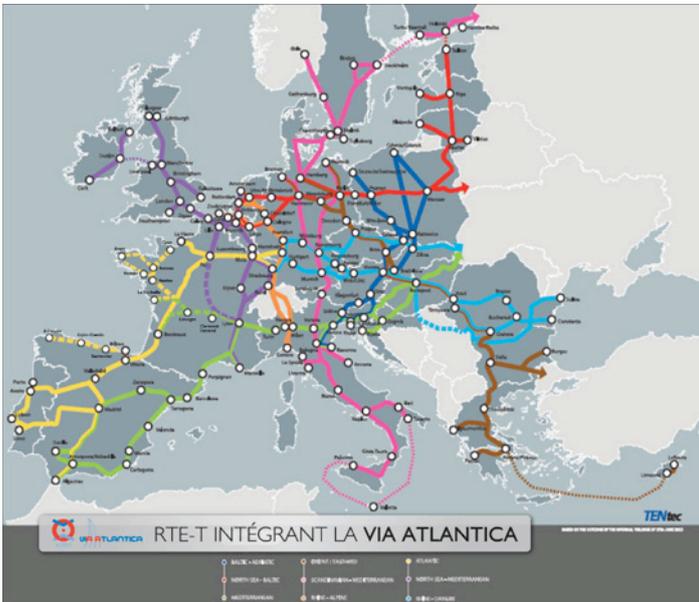
- défi démographique : plus de 600 000 Bretons supplémentaires d'ici 2040,
- défi touristique : 2014, 83 millions de touristes ; objectif 100 millions. En 2030, 2 milliards de touristes dans le monde, soit un milliard de plus qu'en 2014, la France veut en capter 5 %, soit 50 millions supplémentaires qui ne pourront pas tous se déplacer en voiture d'où la nécessité de doter les territoires touristiques d'infrastructures adaptées.

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



Le meilleur scénario est celui qui n'empêche pas les évolutions futures à plus long terme, il doit contribuer à un aménagement équilibré du territoire et être évolutif.

La carte des corridors avec les maillons manquants de la Via Atlantica (pointillés vert et jaune) est dès lors plus adaptée en contenant une véritable colonne vertébrale structurante pour le continent et en renforçant la légitimité du Lyon-Turin grâce à sa continuité naturelle vers la façade atlantique tout en lui permettant d'échapper au statut de cul-de-sac :



source Commission européenne/ALTRO

LNOBPL et Via Atlantica se nourrissent mutuellement et permettent de mettre en valeur le triangle de croissance, véritable projet territorial structuré par ces nouvelles infrastructures :

## LE TRIANGLE DE CROISSANCE STRUCTURÉ PAR LA VIA ATLANTICA



source ALTRO Ludovic Fouché

## V. EN CONCLUSION

**ALTRO se prononce favorablement sur l'opportunité du projet LNOBPL, section de la Via Atlantica, afin de favoriser l'accessibilité et le rayonnement des territoires concernés.**

**Un scénario bleu aménagé, dont les caractéristiques techniques et socio-économiques sont performantes, présente tous les critères pour pouvoir s'intégrer aux priorités nationales et européennes de développement de l'offre ferroviaire.**