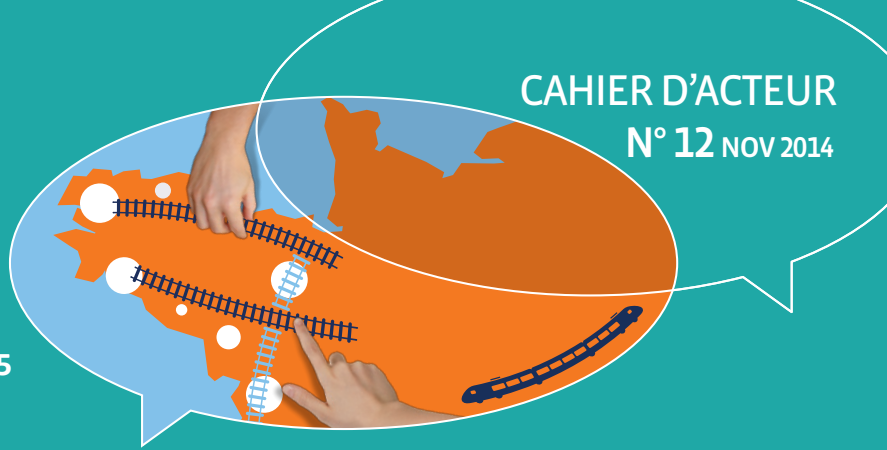


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 12 NOV 2014



Rassemblées au sein de l'Agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (ADDRN), les quatre intercommunalités renforcent leurs coopérations pour faire converger leurs visions sur les enjeux de développement de la partie Ouest du département de la Loire Atlantique. L'amélioration de l'accessibilité à ces territoires s'impose comme un sujet central. Ce cahier d'acteur est à l'image de cette convergence et s'inscrit à la fois comme une contribution commune au débat et en complémentarité avec les autres cahiers d'acteurs publiés.



CARENE, Cap Atlantique, Communauté de Communes du Pays de Pont-Château Saint-Gildas et Communauté de Communes Loire et Sillon : un enjeu commun de connexion au projet LNOBPL

Les quatre intercommunalités soutiennent les Lignes ferroviaires Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), et plus particulièrement le scénario bleu qui apporterait le meilleur intérêt socio-économique (gains de temps, de trafic et de fonctionnalités pour un coût global moindre) ; il importe toutefois d'étudier les modalités de raccordement du réseau actuel aux futurs aménagements ferroviaires envisagés.

I. LNOBPL, UN PROJET ESSENTIEL POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LA QUALITÉ DES TERRITOIRES

Le soutien aux LNOBPL s'inscrit dans une vision stratégique globale pour l'Ouest de la France, au service de coopérations accrues dans de nombreux domaines (développement économique, tourisme, échanges quotidiens, enseignement supérieur et recherche, ...). Alors que la Datar souligne la nécessité de construire pour l'Ouest français des trajectoires de développement en appui des métropoles afin d'acquérir une dimension européenne, le renforcement des échanges et des coopérations entre les territoires apparaît comme une nécessité.

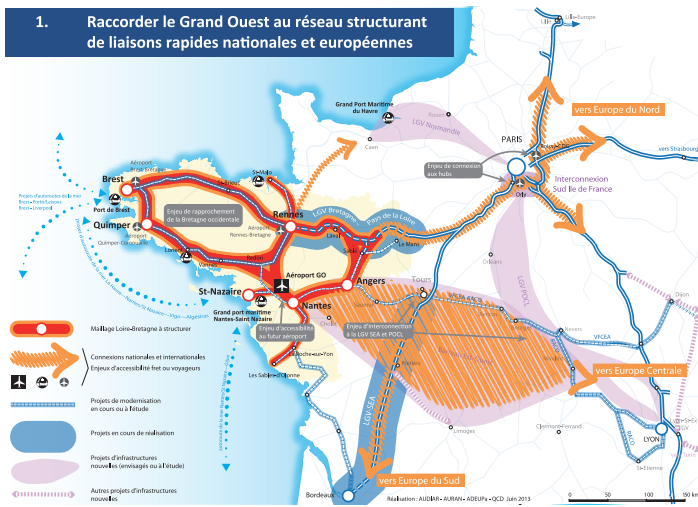
DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

Le dynamisme du Grand Ouest passe par le soutien à la compétitivité durable du territoire. Celle-ci dépend notamment du renforcement de l'accessibilité voyageurs et marchandises, qui doit être appréhendée de l'accessibilité internationale aux mobilités du quotidien, en évitant le recours quasi-systématique à la route.

Excentré par rapport au centre de gravité de l'Europe, le Grand Ouest est pourtant absent des projets ferroviaires

prioritaires du Réseau Trans-Européen de Transports (RTE-T). Une nouvelle étape pour désenclaver l'Ouest est indispensable, faute de quoi il connaîtra dans les années à venir une dégradation sérieuse de son accessibilité internationale.

Par ailleurs, les LNOBPL contribueront à maintenir le dynamisme et la qualité de vie régionale en stimulant la création de richesses et l'emploi en France, tout en participant au rééquilibrage d'un réseau ferroviaire centré sur Paris.



II. LA VISION COLLECTIVE DES QUATRE INTERCOMMUNALITÉS SUR LES OBJECTIFS DU PROJET LNOBPL

Les quatre intercommunalités souscrivent aux objectifs globaux du projet

Le projet LNOBPL doit proposer des fonctionnalités facilitant les voyages de longue, moyenne et courte distances à travers trois objectifs :

Objectif n°1 :

Améliorer les connexions nationales et internationales de longue distance.

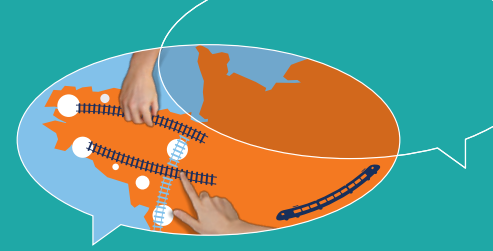
Cet objectif vise à raccorder l'ensemble des villes de Loire

Bretagne au réseau structurant de liaisons rapides nationales et européennes (connexion au maillage ferroviaire interrégional, national et européen, désenclavement de la Bretagne, accessibilité ferroviaire au futur aéroport Grand Ouest, soutien au fret ferroviaire notamment en lien avec les infrastructures portuaires).

Objectif n°2 :

Créer un maillage ferroviaire interrégional performant entre les principales agglomérations.

Par rapport à la route, le réseau ferroviaire présente une moindre performance pour les liaisons régionales et interrégionales entre agglomérations à la fois en temps de parcours et en fréquence. Le projet LNOBPL doit proposer une



alternative volontariste aux déplacements routiers. Avec ces infrastructures nouvelles, il s'agira notamment de développer une desserte performante entre Nantes et Rennes, pour doter le maillage interrégional d'une liaison ferroviaire susceptible de bénéficier aussi à Angers et Saint-Nazaire dans leur relation avec la Bretagne.

Objectif n°3 :

Favoriser l'offre de transports du quotidien et de proximité.

Le projet LNOBPL doit aussi favoriser une desserte ferroviaire de qualité en offrant des capacités nouvelles sur les secteurs à trafic dense notamment aux abords de l'agglomération nantaise. A ce titre, il s'agira d'adapter l'offre TER pour répondre à la demande croissante de déplacements, notamment périurbains. Par ailleurs, cette offre améliorée doit s'inscrire en lien avec les pôles d'échanges multimodaux (actuels ou futurs) et en lien avec les lignes TER secondaires et les autres services.

Les quatre intercommunalités identifient des enjeux spécifiques à prendre en compte

Au-delà de ces grands objectifs relayés par l'ensemble des partenaires institutionnels, la CARENE, Cap Atlantique, la Communauté de Communes du Pays de Pont-Château Saint-Gildas-des-Bois et la Communauté de Communes Loire et Sillon insistent sur la prise en compte des enjeux suivants :

Enjeu spécifique n°1 :

Favoriser l'accessibilité ferroviaire réciproque entre leurs territoires et la Bretagne.

Quel que soit le scénario retenu pour une future liaison ferroviaire entre Nantes et Rennes, les conditions du raccordement entre les lignes existantes et les lignes projetées doivent garantir une accessibilité améliorée depuis et vers la Bretagne. A ce titre, des liaisons performantes et directes sont à assurer notamment entre la gare de Rennes et les gares de Pont-Château, Savenay, Saint-Nazaire et La Baule.

Enjeu spécifique n°2 :

Garantir une qualité de desserte et de service de l'ensemble des gares des quatre EPCI.

L'amélioration des dessertes entre les grandes agglomérations de Loire Bretagne doit aussi favoriser la diffusion d'un service de qualité sur les lignes locales et dans les gares secondaires. L'intensification des liaisons ferroviaires entre les quatre principales gares des EPCI d'une part, et avec l'agglomération nantaise d'autre part, telles que définies par la Région dans le PDRV et devant être mises en œuvre avec le cadencement à l'horizon 2017 restent un objectif majeur pour améliorer les transports du quotidien entre les territoires.

Enjeu spécifique n°3 :

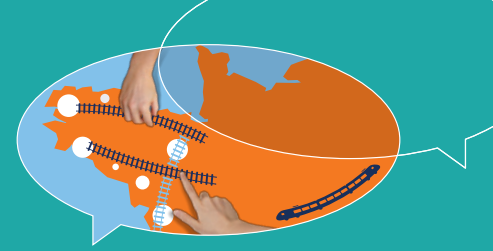
Accéder, à terme, au futur Aéroport Grand Ouest.

Alors que le projet LNOBPL ambitionne une liaison rapide entre Nantes et Rennes via le futur aéroport Grand Ouest, la question de l'accessibilité ferroviaire à cet équipement depuis l'ouest du département doit aussi être anticipée. En prolongement d'une desserte routière (bus interurbains) cadencée projetée lors de la mise en service de l'aéroport conformément au schéma de desserte défini par le Syndicat Mixte Aéroportuaire, il s'agit d'engager les réflexions pour y permettre à plus long terme une accessibilité ferroviaire depuis l'agglomération nazairienne et depuis l'un des principaux pôles touristiques du littoral Atlantique (La Baule / Guérande et la Côte d'Amour). Le futur Aéroport a donc ainsi également vocation à devenir un point d'accès au nouveau réseau régional ferroviaire.

Enjeu spécifique n°4 :

Améliorer la desserte ferroviaire de l'hinterland du port Nantes – Saint-Nazaire.

Au même titre que l'amélioration des conditions d'accessibilité pour les voyageurs entre les territoires concernés, la question du transport des marchandises est à prendre en compte, notamment en ce qui concerne les conditions de transit vers les terminaux portuaires de Saint-Nazaire. La mise en œuvre du projet LNOBPL, doit être l'opportu-



nité d'améliorer la circulation des convois ferroviaires de marchandises, comme une alternative crédible à la route, d'une part pour les échanges de fret entre la partie aval de l'estuaire de la Loire et la Bretagne, et d'autre part entre le port de Nantes Saint-Nazaire et l'Île-de-France grâce à la libération de capacités ferroviaires sur les lignes historiques à l'occasion de la création des liaisons nouvelles Rennes <> Île-de-France (LGV) et Rennes <> Nantes (LNOBPL).

III. LES PROPOSITIONS DES QUATRE INTERCOMMUNALITÉS, DANS LE CADRE DES ÉTUDES LIÉES AU PROJET LNOBPL

Le projet LNOBPL est une opportunité pour approfondir une réflexion prospective à moyen et long terme pour une amélioration des conditions d'accès et de desserte ferroviaire de cette partie du territoire. Pour les quatre intercommunalités, il s'agit de dépasser la position géographique d'un relatif enclavement pour stimuler de nouvelles dynamiques métropolitaines avec les agglomérations nantaise et rennaise d'une part, et avec l'ensemble de la Bretagne et de l'Ouest français d'autre part. L'engagement de cette ambition prospective passe nécessairement par la conduite d'expertises complémentaires :

- La mise à l'étude des infrastructures nécessaires aux raccordements des voies existantes au futur réseau LNOBPL par exemple sous la forme d'une virgule aux environs de Saint-Etienne-de-Montluc pour permettre la création de liaisons directes et performantes entre la Presqu'île de Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, le futur aéroport Grand Ouest et Rennes.

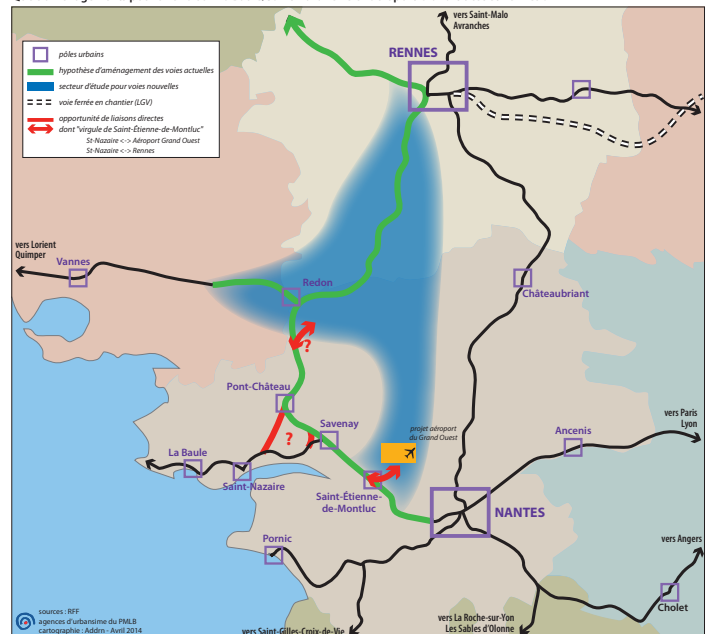
- La mise à l'étude de l'évolution nécessaire de l'offre et des niveaux de service des dessertes ferroviaires locales concomitamment à la mise en œuvre du projet LNOBPL. Cela concerne notamment la qualité des services futurs pour les lignes précitées afin de répondre aux besoins de la vie quotidienne.

- La mise à l'étude des opportunités d'amélioration et des aménagements nécessaires à l'accessibilité du fret ferroviaire au départ ou à destination des terminaux portuaires du port de Nantes Saint-Nazaire, en complément notamment du raccordement de Savenay envisagé au CPER 2014/2020.

Par ailleurs, la mise en service de cette nouvelle infrastructure ne doit pas remettre en question les objectifs d'amélioration des dessertes de la vie quotidienne sur les axes Nantes / Savenay / Pont-Château et Nantes / Savenay / Saint-Nazaire / Le Croisic telles que définies par la Région dans le PDRV et pouvant être mises en œuvre à l'occasion du cadencement du réseau régional à l'horizon 2017.

RÉFLEXION FERROVIAIRE NANTES - RENNES

Quels aménagements pour une liaison La Baule/Saint-Nazaire vers l'aéroport Grand Ouest et Rennes ?



La coordination technique de la réalisation de ce document a été assurée par l'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (ADDRN) dans le cadre de son programme partenarial 2014.

Les quatre intercommunalités signataires de ce document :

