

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 29 NOV 2014



## LNOBPL : UNE OPPORTUNITÉ POUR RENFORCER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Forte de 47 000 ressortissants, la CCI Nantes St-Nazaire accompagne le développement des entreprises et du territoire. Pour cela, elle s'implique, aux côtés des maîtres d'ouvrage, dans le développement de grandes infrastructures au service de l'économie du Grand Ouest.

Le débat public sur les Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire offre l'opportunité de s'exprimer sur un projet d'intérêt majeur pour le territoire. À 2030, il contribuera non seulement au rapprochement, indispensable, des deux capitales régionales Nantes et Rennes mais aussi à la mise en œuvre d'un réseau ferroviaire structuré et performant, vital pour l'avenir de l'inter-région Bretagne Pays de la Loire.

CONTACT :  
**CCI Nantes - St Nazaire**  
Centre des Salorges  
16 quai Ernest Renaud  
C5 90 517  
44 105 Nantes Cedex 4  
Tél. : 02 40 44 6000



**CCI NANTES  
ST-NAZAIRE**

### I. LA LOIRE-ATLANTIQUE : UN TERRITOIRE EN FORTE CROISSANCE, AVEC DES BESOINS DE MOBILITÉ QUI EXPLOSENT À TOUTES LES ÉCHELLES.

**Une croissance démographique spectaculaire avec un gain de 13 500 habitants par an depuis une quinzaine d'années (4e rang national).** Cette dynamique va se poursuivre : à l'horizon 2030, la population devrait avoir doublé par rapport à celle du début des années 1960. S'ajoute un phénomène d'étalement urbain tandis que l'activité économique se polarise, d'où une croissance très forte des mouvements pendulaires.

**Une croissance économique également vive.** L'emploi salarié y progresse plus fortement (+1,3 % par an) entre 2000 et 2012 qu'en moyenne dans la région (+0,7 % par an) et en France (+0,3 % par an).

**Un territoire touristique avec plus de 20 millions de nuitées par an.** La baisse de la durée moyenne des séjours et la multiplication des courts séjours ajoutés aux excursionnistes (déplacements à la journée) se traduisent, là aussi, par des besoins de mobilité qui ne cessent de s'accroître.

La demande de mobilité s'accroît quel que soit le motif (business, travail, loisirs, formation, tourisme...) et il faut l'accompagner et l'anticiper par le déploiement et renouvellement d'infrastructures tous modes (fer, route, haut débit...).

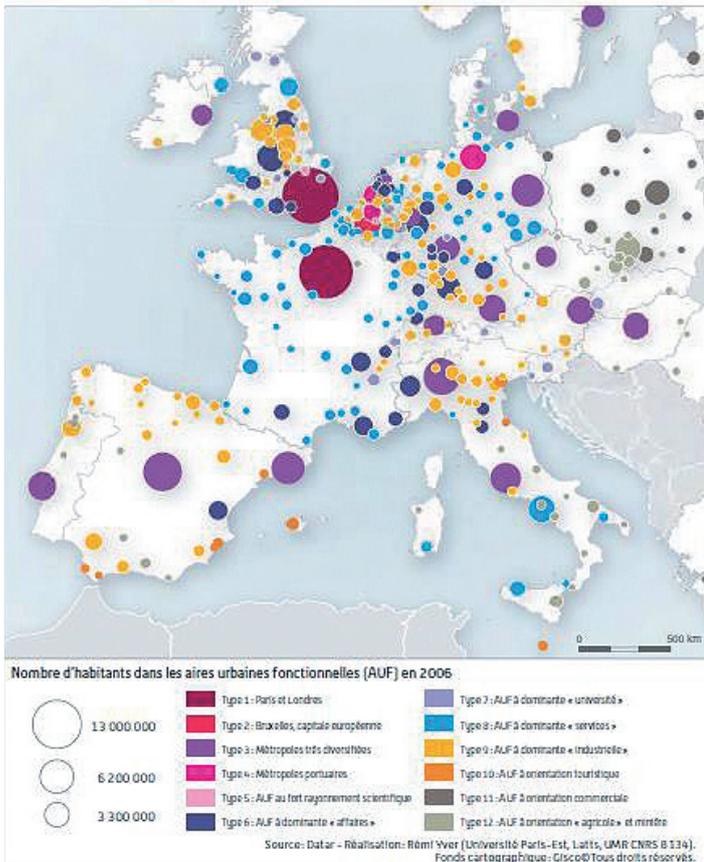
### II. LA NÉCESSITÉ DE RENFORCER LES COOPÉRATIONS PAYS DE LA LOIRE - BRETAGNE POUR ATTEINDRE UNE TAILLE CRITIQUE SUFFISANTE : CHANGER D'ÉCHELLE POUR AVOIR UN AVENIR.

**Unir nos forces et développer le potentiel de recherche et l'innovation au sein des entreprises, condition sine qua non de leur compétitivité :** l'IRT Jules Verne à Nantes (matériaux), l'IRT B-Com à Rennes (TIC) ou encore les différents pôles

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

de compétitivité sont au service des entreprises de Bretagne Pays de la Loire. Mais il faut encore intensifier ces liens, tout comme le rapprochement des compétences et savoir-faire universitaires des différentes villes de l'ouest afin de gagner en crédibilité sur la scène internationale. La mise en réseau de l'économie et des compétences du territoire se trouvera d'autant plus soutenue si les échanges terrestres entre les différentes métropoles sont facilités.

LES TYPES DE GRANDES AIRES URBAINES EN EUROPE



Augmenter la visibilité et l'ouverture à l'international, un enjeu clé pour un territoire et des entreprises situés à l'écart des grands flux européens. Encore trop timide eu égard au poids économique de la Région, la crise est en train d'accélérer le mouvement, à l'export comme pour le sourcing. Si l'ouest français reste en marge des grandes zones de flux, il faut impérativement qu'il puisse s'y connecter afin d'accéder facilement aux grands hubs européens.

Le projet de nouvelles lignes est nécessaire pour offrir de bonnes conditions d'accessibilité localement et à l'international tant en temps qu'en fréquence. Il permettra

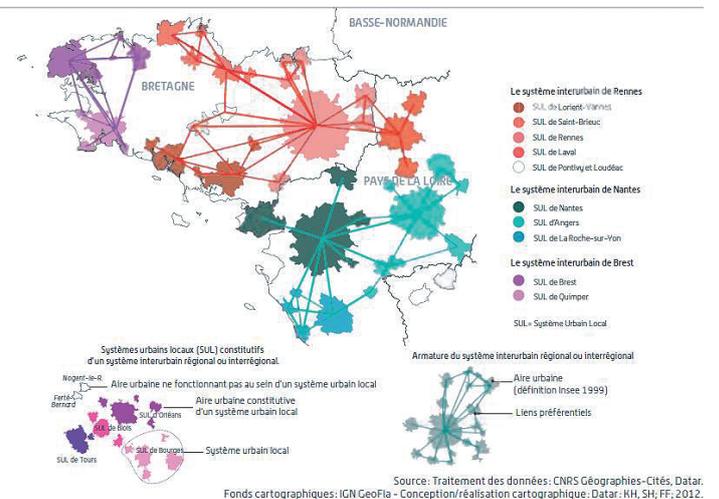
non seulement d'élargir géographiquement le marché du travail en facilitant les déplacements mais plus globalement, il permettra d'accompagner l'intensification des échanges économiques entre les deux grandes villes du nord-ouest de la France.

## III. CONNECTER LES SYSTÈMES URBAINS EN CAPITALISANT SUR L'AXE NANTES – RENNES, VÉRITABLE ÉPINE DORSALE DE L'INTER-RÉGION BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE.

Les deux métropoles Rennes et Nantes l'ont bien compris en multipliant depuis quelques années les collaborations, destinées à renforcer l'enseignement supérieur, la recherche, les filières d'excellence ou encore le tourisme et la culture. Les entreprises sont, elles aussi, de plus en plus nombreuses à identifier cette complémentarité et la richesse que cela génère. Le nombre d'entreprises implantées dans les deux villes s'est ainsi accru de +73 % entre 2004 et 2013 (de 260 à 450). Pour autant, les liens restent encore trop insuffisants. Et surtout l'offre ferroviaire n'est pas à la hauteur de cette dynamique : elle n'est compétitive ni en temps de parcours (1 h 14 au mieux) ni en fréquence (6 allers retours quotidiens).

Mais il faut aller plus loin, ce sont les systèmes urbains de Loire-Bretagne qu'il faut connecter entre eux, de Brest à Angers, de façon à créer une dynamique globale dans le sillon des deux principales métropoles pour maximiser les complémentarités et raccorder l'ensemble des villes au réseau ferroviaire national structurant.

LE SYSTÈME URBAIN DANS LES RÉGIONS BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE



#### IV. ORGANISER L'INTERMODALITÉ POUR POTENTIALISER LA PERFORMANCE DES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS.

Au-delà de l'irrigation du territoire Loire-Bretagne par des liaisons ferroviaires performantes et bien cadencées, ce sont aussi les opportunités offertes par LNOBPL pour garantir l'attractivité des équipements structurants via leur accessibilité qui sont à souligner.

- **Le futur aéroport du Grand Ouest**, dont la situation est plus proche de sa zone de chalandise que ne l'est celui de Nantes Atlantique, a besoin d'une connexion ferroviaire performante. Une desserte multimodale, et pas seulement routière, est devenue la norme des grands aéroports ; cette nécessité était d'ailleurs inscrite dans la déclaration d'Utilité Publique du 9 février 2008. Les temps d'accès à la future plateforme sont un facteur décisif pour en faire un levier de développement au service des entreprises des Pays de la Loire et de Bretagne. Les responsables économiques ont, en effet, besoin de faire des allers retours dans la journée vers leurs clients/fournisseurs/ autres sites présents dans les capitales européennes.

- **Le développement du fret ferroviaire** est aujourd'hui pénalisé par la saturation de la ligne Nantes-Angers. La création d'une voie nouvelle entre Nantes et Rennes, ajoutée à la mise en service de la LGV Loire Bretagne en 2017, libérant des capacités sur les voies actuelles, offrent une véritable opportunité pour développer le fret ferroviaire. L'avenir du **Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire** en particulier, premier port de la façade atlantique et générateur de 75 % du trafic de fret ferroviaire en Loire-Atlantique, serait ainsi conforté en lui ouvrant de nouvelles possibilités d'étendre son hinterland. Le développement du Port passe inévitablement par le déploiement de dessertes multimodales, et notamment un débouché ferroviaire fiable de St-Nazaire vers Nantes-Angers, connecté aux grands corridors ferroviaires nationaux.

#### V. GARANTIR UN SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITÉ POUR RÉPONDRE AUX BESOINS CROISSANTS DE MOBILITÉ A TOUTES LES ÉCHELLES EN JOUANT LA COMPLÉMENTARITÉ.

D'ici à 2030, sans un projet tel que LNOBPL, le réseau ferroviaire actuel ne suffira plus à couvrir l'ensemble des besoins en mobilité et en intermodalité du Grand Ouest.

Or, la qualité de la desserte ferroviaire du territoire est un facteur clé d'attractivité tant pour les hommes que pour les entreprises. LNOBPL doit contribuer à faciliter les mobilités intra et inter-régionales en complétant et en consolidant le maillage ferroviaire.

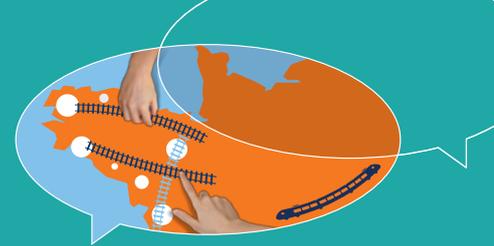
Les projets en cours ou à venir sur le réseau ferroviaire ligérien doivent s'interconnecter et répondre aux besoins à différentes échelles :

- **L'échelle de proximité.** De lourds investissements sont en cours ou viennent d'être réalisés, par exemple :
  - Réfection de la ligne ferroviaire Nantes – Pornic en cours
  - Réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant en 2014 avec un service cadencé de tram-train...
- **L'échelle interrégionale** en maillant et améliorant les temps de liaisons :
  - La virgule de Sablé permettra de réduire les temps de parcours entre Nantes - Angers - Laval - Rennes (jusqu'à une heure de gain)
- **L'échelle nationale** en améliorant la desserte vers les autres métropoles françaises :
  - La LGV Loire-Bretagne
  - L'interconnexion sud des LGV d'Île de France
- **L'échelle européenne** en facilitant les connexions vers les autres métropoles européennes :
  - L'accès au futur Aéroport du Grand Ouest

Les projets de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire s'inscrivent donc en complémentarité de ces projets en cours ou achevés en :

- Améliorant considérablement les liaisons entre les villes de Bretagne et Pays de la Loire, et particulièrement entre les 2 capitales régionales Nantes et Rennes.
- Donnant une alternative ferroviaire crédible vis-à-vis de la route pour les trajets Nantes – Rennes : grâce à des temps de parcours plus courts (gain de 25 minutes) et surtout des fréquences plus élevées (doublement des fréquences).
- Desservant le futur Aéroport du Grand Ouest depuis les grandes villes de l'ouest avec des temps de parcours attractifs (16 minutes depuis Nantes par exemple).
- En offrant des potentialités d'évolution du réseau à long terme, ce qui permettra de proposer davantage de services aux voyageurs (plus de capacités pour les dessertes périurbaines) et pour le fret.

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

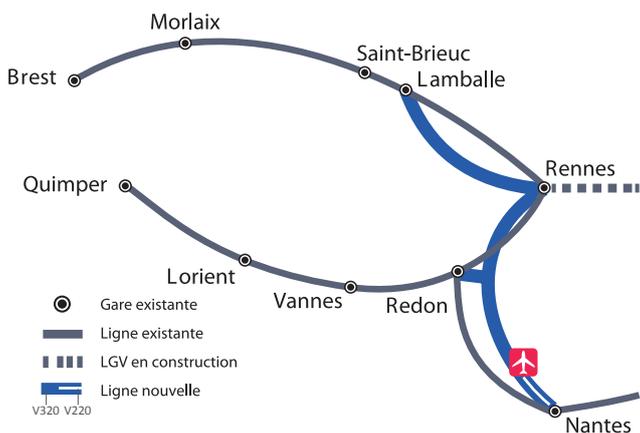


## Des gains de capacités pour les dessertes périurbaines (en nombre de trains par heure et par sens) :

	Situation 2030 sans LNOBPL	Situation 2030 avec LNOBPL	Situation 2030 avec LNOBPL + Aménagements*
Axe Nantes-Savenay	8 trains	10 trains	12 trains
Axe Rennes-Redon	7 trains	8 trains	10 trains
Axe Rennes-Lamballe	5 trains	6 trains	8 trains

\*mise en 4 voies partielles entre Nantes et Savenay + aménagements complémentaires en gare de Rennes

## VI. CONCLUSION : LE CHOIX DE LA CCI NANTES ST-NAZAIRE EN FAVEUR DU SCÉNARIO BLEU.



La CCI Nantes St-Nazaire estime que le projet de nouvelles liaisons ferroviaires est une nécessité pour maintenir la compétitivité du territoire et en particulier, des entreprises, en leur offrant une meilleure accessibilité.

Ce projet de liaisons nouvelles permet aussi de préparer l'avenir : anticiper les besoins de mobilité des 50 prochaines

années, structurer et densifier l'espace métropolitain Loire-Bretagne autour des principales villes reliées entre elles par un système de transport ferroviaire performant.

Dans un contexte financier difficile, il est plus que jamais nécessaire d'être pragmatique en choisissant un scénario qui offre :

- La meilleure adéquation entre le coût et les services proposés (les montants sont compris entre 3,1 milliards pour le scénario bleu option Nord Vilaine et 5,55 milliards d'euros pour le scénario vert Sud Vilaine).
- Une bonne prise en compte, en amont, de l'environnement, le projet concernant des zones particulièrement sensibles (la Vilaine et la forêt du Gavre entre autres).
- Une intermodalité optimale avec l'Aéroport du Grand Ouest ; la connexion avec la ligne Nantes Rennes est donc incontournable avec un temps de parcours optimisé.
- Des gains de temps significatifs entre les différentes villes, en particulier entre Nantes Rennes et entre Nantes et le Sud Bretagne.
- Une qualité de service significativement améliorée grâce à des fréquences adaptées et plus nombreuses.
- Une opportunité pour développer le fret avec la libération de sillons sur les voies actuelles en permettant la circulation d'un nombre plus élevé de train fret, notamment via Nantes-Angers et via Rennes.

Pour toutes ces raisons, la CCI Nantes St-Nazaire se positionne **en faveur du scénario bleu** qui répond aux critères retenus. En particulier, son coût est le moins élevé (quelle que soit la variante) pour un taux de rentabilité interne le plus élevé (quelle que soit la variante).