

LNOBPL - Réunion du débat public

Rennes, le 10 septembre 2014

Présentation du projet



Le projet LNOBPL

UN PROJET D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE



À L'OUEST
DE NANTES ET RENNES

POUR LES DÉPLACEMENTS DE
BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE

À L'HORIZON 2030

Les enjeux du territoire

La **forte croissance démographique de l'Ouest** : + 20% d'ici 2040

Le **maintien de l'attractivité économique**

La **cohésion territoriale** entre les métropoles et les villes intermédiaires



Plus de déplacements aux différentes échelles (TGV, TER, Fret, ...)

Temps et capacité sont des clés pour la performance

Le réseau ferroviaire existant ne suffit pas pour **répondre aux besoins à horizon 2030**

Le réseau ferroviaire poursuit son amélioration



- \ En 2017, mise en service de la LGV Bretagne - Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes : un gain de 37 minutes pour toute la Bretagne
- \ Amélioration en continu depuis plus de 10 ans du réseau classique
- \ Actions programmées dans le grand plan de modernisation du réseau (GPMR)

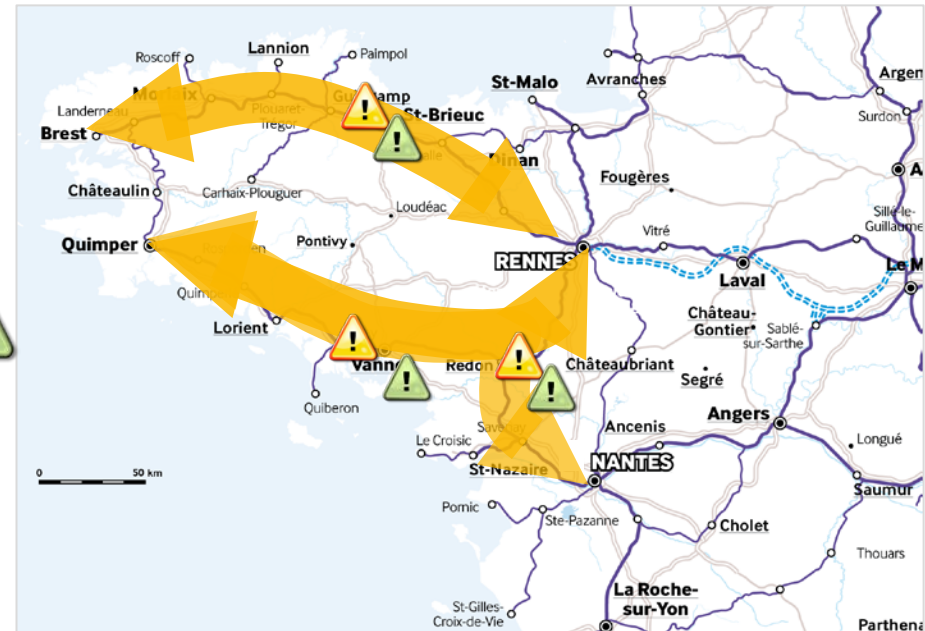


Les limites du réseau à horizon 2030 sans LNOBPL

Illustrations :

MEILLEUR TEMPS DE PARCOURS	2017	2030 sans LNOBPL 
Paris-Brest Paris-Quimper	3h10 sous conditions d'exploitation particulières	Inchangé
Nantes-Rennes	1h14	Inchangé

CAPACITE Nombre maximal de trains en heures de pointe	2017	2030 sans LNOBPL 
Rennes-Lamballe Rennes-Redon	5 trains/h 7 trains/h	Inchangé (saturation : trains rapides/trains lents...)
Nantes-Rennes	1 train/h	Inchangé (saturation : Rennes-Redon et Nantes-Savenay)



Les cinq objectifs du projet

RAPPROCHER LES CAPITALES
RÉGIONALES NANTES ET RENNES
par une desserte rapide et cadencée

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE
LA POINTE BRETONNE

Brest et Quimper à 3h de Paris

RENFORCER LE RÉSEAU
INTER-VILLES ET L'IRRIGATION DES
TERRITOIRES

par un maillage de dessertes
rapides et performantes

DESSERVIR LE FUTUR
AÉROPORT DU GRAND
OUEST

pour toute son aire de
chalandise

DÉGAGER DES POSSIBILITÉS
D'ÉVOLUTION À LONG TERME DU RÉSEAU
en augmentant la capacité notamment
aux abords des principales agglomérations
(voyageurs et fret)

Les scénarios

Trois familles de scénarios présentées

Principes retenus pour le choix des scénarios :

- \ Répondre aux **objectifs** : temps de parcours et capacité
- \ S'appuyer au maximum sur **l'existant** : réseau, gares
- \ Optimiser les **coûts** : solutions communes entre les axes, ...
- \ Prendre en compte les **enjeux environnementaux** dès le début des études

Scénario Mauve

Aménagement au plus proche de l'existant



250 km

4,20
Milliards d'€*

*En euros 2012

AMÉNAGEMENT AU PLUS PROCHE DES VOIES FERRÉES EXISTANTES
avec une vitesse maximale de 220 km/h

Options de passage



Liaisons nouvelles
Ouest Bretagne – Pays de la Loire
GRAND PROJET FERROVIAIRE OUEST

Scénario Bleu

Création de lignes nouvelles

Option

Nord Vilaine :

165 km

3,10

Milliards d'€*

OU

Option

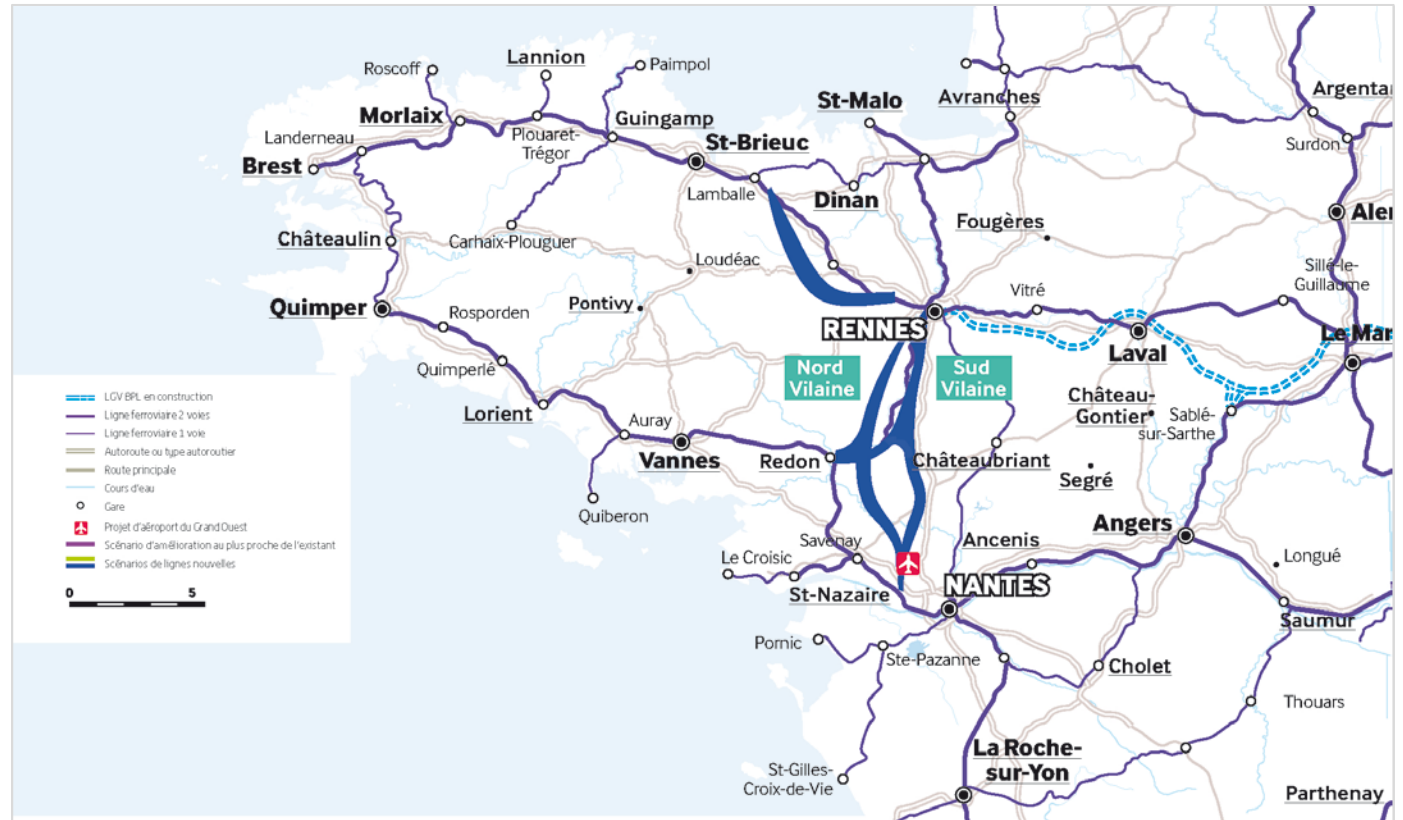
Sud Vilaine :

185 km

3,65

Milliards d'€*

*En euros 2012



CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES
permettant de circuler jusqu'à 320 km/h

- Gares TER
- Gares TGV
- Voies projetées
- Voies existantes

Options de passage



Liaisons nouvelles
Ouest Bretagne – Pays de la Loire
GRAND PROJET FERROVIAIRE OUEST


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Scénario Vert

Création de lignes nouvelles



CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES
permettant de circuler jusqu'à 320 km/h

- Gares TER
- Gares TGV
- Voies projetées
- Voies existantes

Options de passage



Liaisons nouvelles
Ouest Bretagne – Pays de la Loire
GRAND PROJET FERROVIAIRE OUEST

Option
Nord Vilaine :
250 km
5,00
Milliards d'€*

OU

Option
Sud Vilaine :
270 km
5,55
Milliards d'€*

**En euros 2012*

Les possibilités : gains de temps

Rennes - Brest

-10 min

220 km/h

-11 min

320 km/h

-15 min

320 km/h

Rennes - Quimper

-10 min

220 km/h

-11 min

320 km/h

-23 min

320 km/h

Nantes - Quimper

-6 min

220 km/h

-7 min

250 km/h

-7 min

250 km/h

Nantes - Rennes

-7 min

220 km/h

-25 min

250 km/h

-25 min

250 km/h

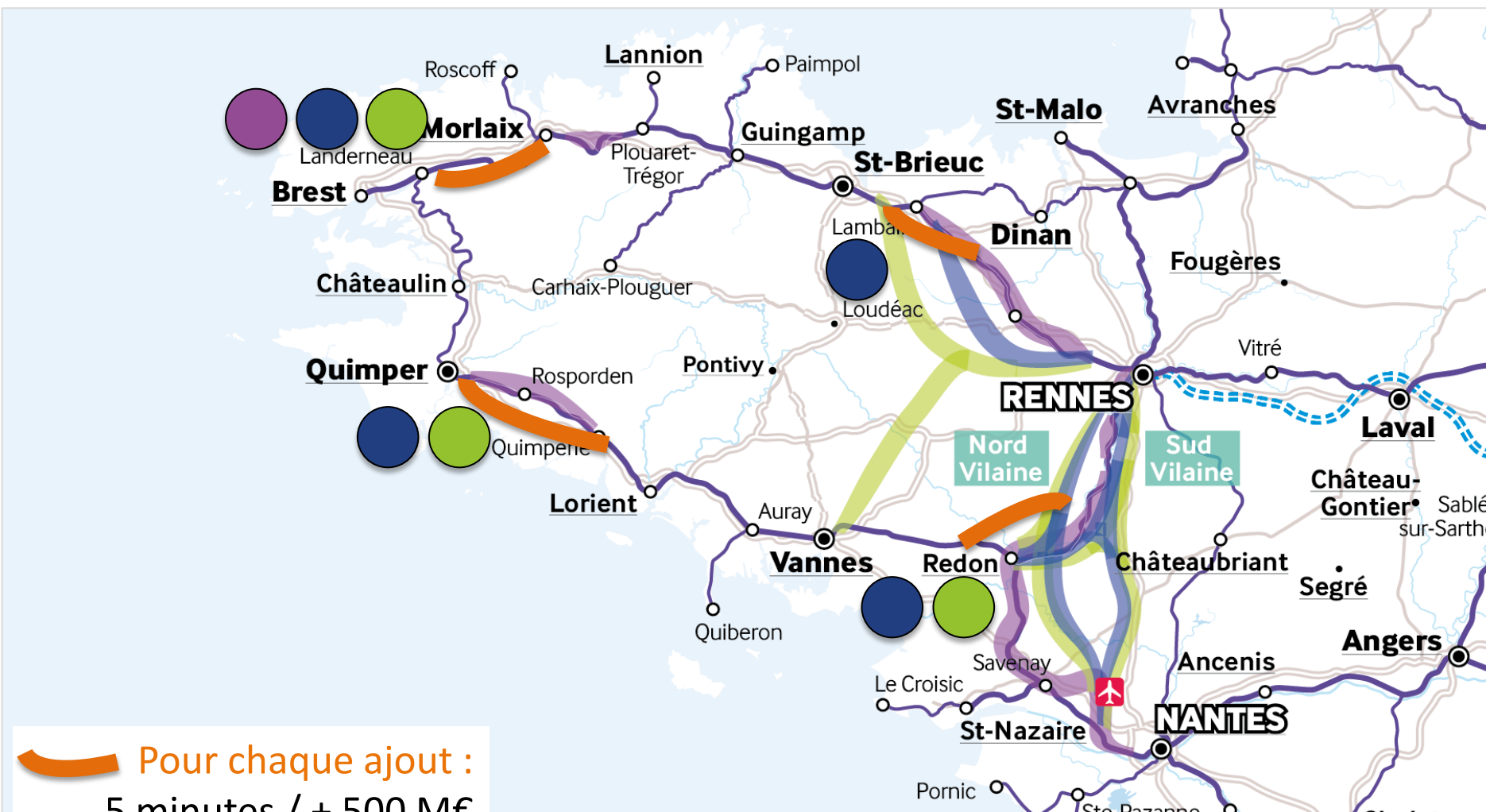
-20 min

220 km/h

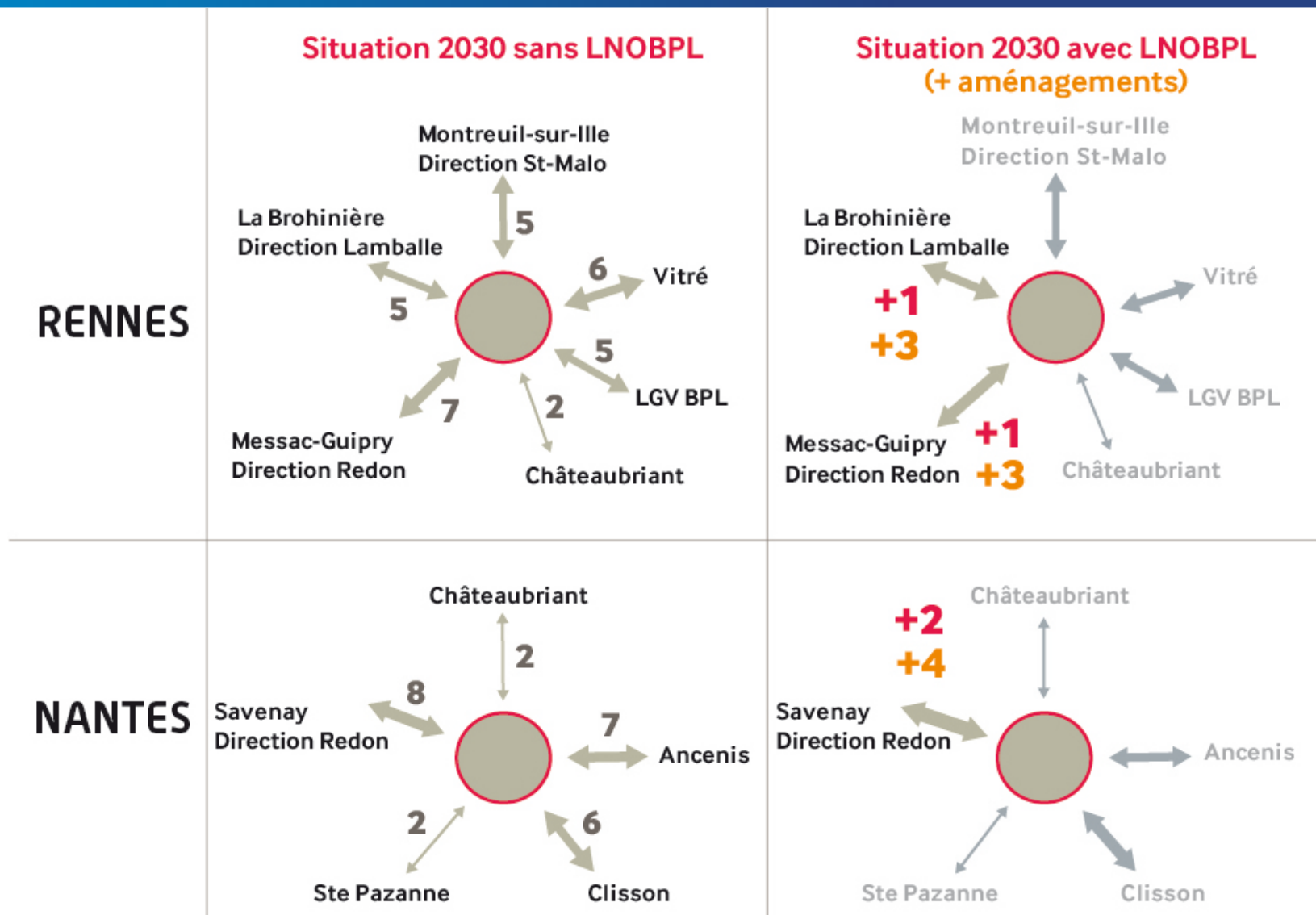
-29 min

320 km/h

Les ajouts possibles : gains de temps



Les possibilités : gains de capacité



Rennes : services possibles en 2030

\ Amélioration des meilleurs temps de parcours

	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Nantes	1h14	1h08	45 à 55 min*	
Brest	1h51	1h41	1h40	1h36
Saint-Brieuc	44 min	37 min	33 min	29 min
Vannes	55 min	50 min	44 min	32 min
AGO	<i>Desserte par cars</i>	51 min	27 à 37 min*	

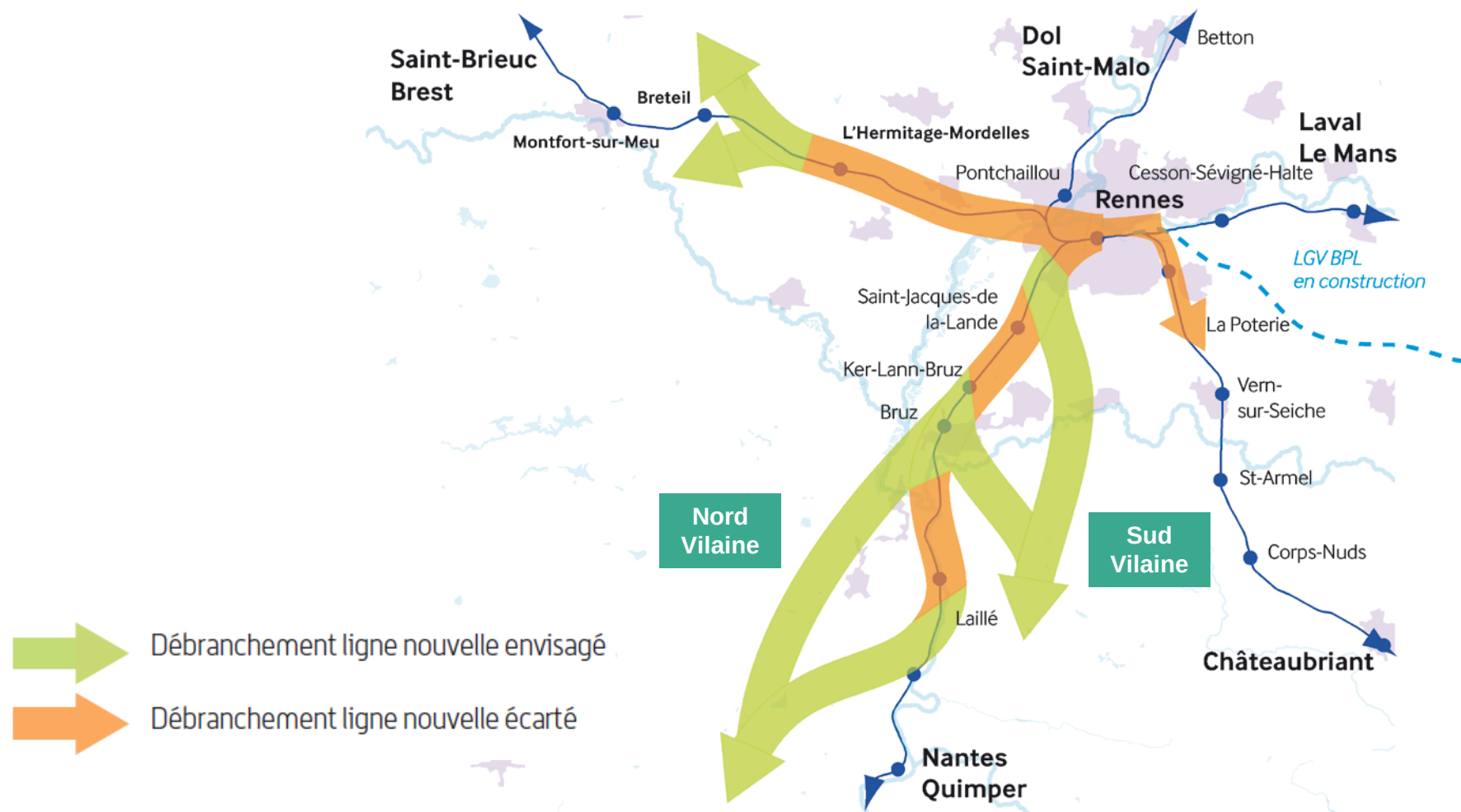
* Selon la vitesse des trains - 220 à 320 km/h

\ Amélioration de la capacité

Fréquence possible	Sans LNOBPL	Avec LNOBPL	Avec LNOBPL + Aménagements
Nantes	toutes les heures	toutes les ½ heures	toutes les ½ heures
La Brohinière	toutes les ½ heures	toutes les ½ heures	tous les ¼ heure
Messac	toutes les ½ heures	toutes les ½ heures	tous les ¼ heure

Rennes : raccordement au réseau existant

\ Prise en compte des enjeux techniques et environnementaux



Ce que RFF attend du débat public

\ Partager les objectifs du projet

\ Recueillir les avis sur son opportunité

\ Enrichir les scénarios proposés :

- Vitesses de circulation envisagées
- Ajouts possibles aux scénarios : prolongements et compléments
- Aménagements complémentaires de capacité
- Insertion : environnement, agriculture, foncier, ...
- ...

au stade actuel des études