

LNOBPL - Réunion du débat public

Pontivy, le 12 novembre 2014

Présentation du projet



Le projet LNOBPL

Un projet de liaisons ferroviaires

- qui s'appuie sur le réseau existant
- complémentaire des autres infrastructures de transport



A l'Ouest de Nantes et Rennes

- dans le prolongement de la LGV Bretagne - Pays de la Loire en 2017

Pour les déplacements de Bretagne et Pays de la Loire

- aux 4 échelles de déplacement

A l'horizon 2030

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

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**

Les cinq objectifs du projet

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE
LA POINTE BRETONNE

Brest et Quimper à 3h de Paris

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

REFORCER LE RÉSEAU
INTER-VILLES ET L'IRRIGATION DES
TERRITOIRES
par un maillage de dessertes
rapides et performantes

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

DESSERVIR LE FUTUR
AÉROPORT DU GRAND
OUEST
pour toute son aire de
chalandise

Le réseau ferroviaire poursuit son amélioration



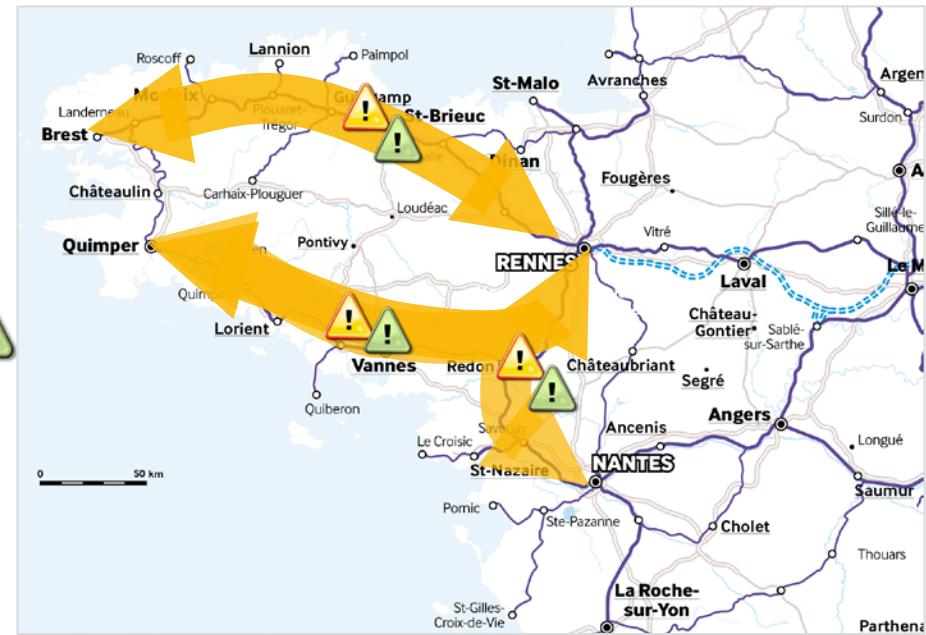
- \ En 2017, mise en service de la LGV Bretagne - Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes : un gain de 37 minutes pour toute la Bretagne
- \ Amélioration en continu depuis plus de 10 ans du réseau classique
- \ Actions programmées dans le grand plan de modernisation du réseau (GPMR)



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 par sens 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 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

**Pour 18 millions de voyageurs par an en 2030,
dont 2 millions apportés par le projet**

Scénario Mauve

Aménagement au plus proche de l'existant



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



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

Scénario Vert

Création de lignes nouvelles



CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES

permettant de circuler jusqu'à 320 km/h



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

Options de passage

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

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

OU

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

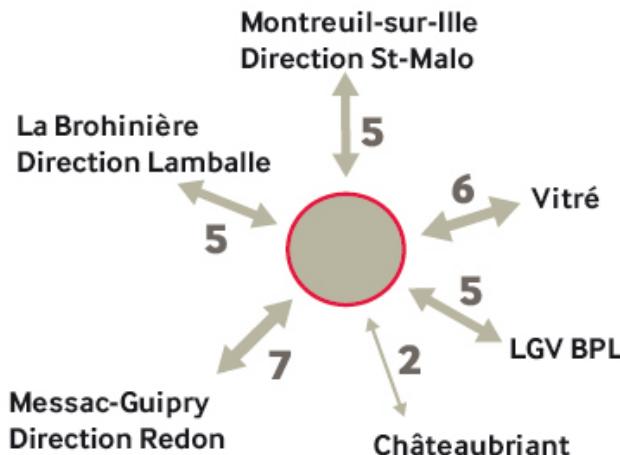
*En euros 2012

Les possibilités : gains de capacité

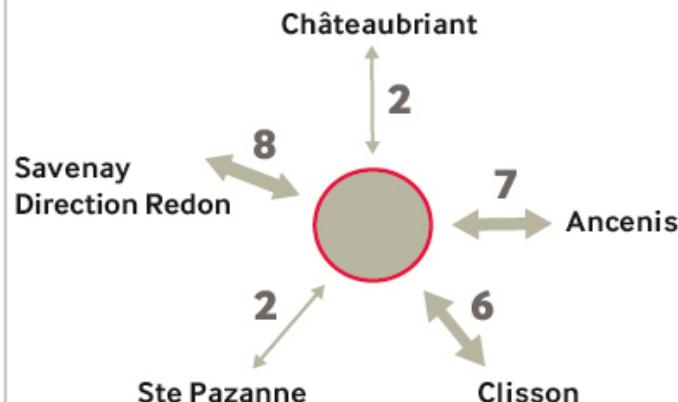
(Nombre de trains possibles par heure et par sens)

RENNES

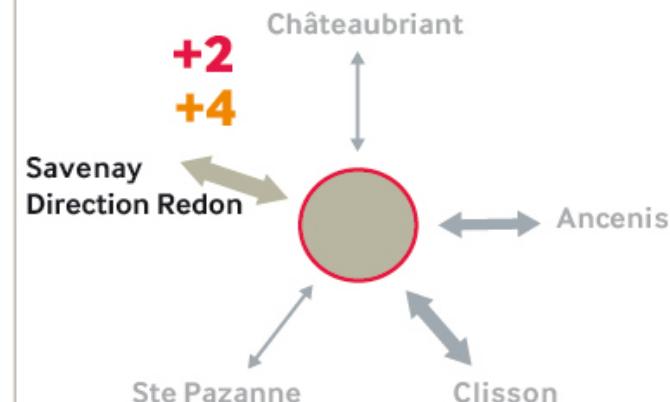
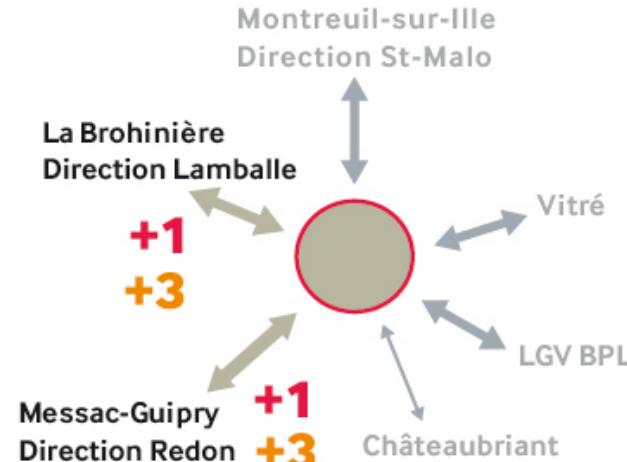
Situation 2030 sans LNOBPL



NANTES



Situation 2030 avec LNOBPL (+ aménagements)



Les possibilités : gains de temps

Rennes - Brest

-10 min

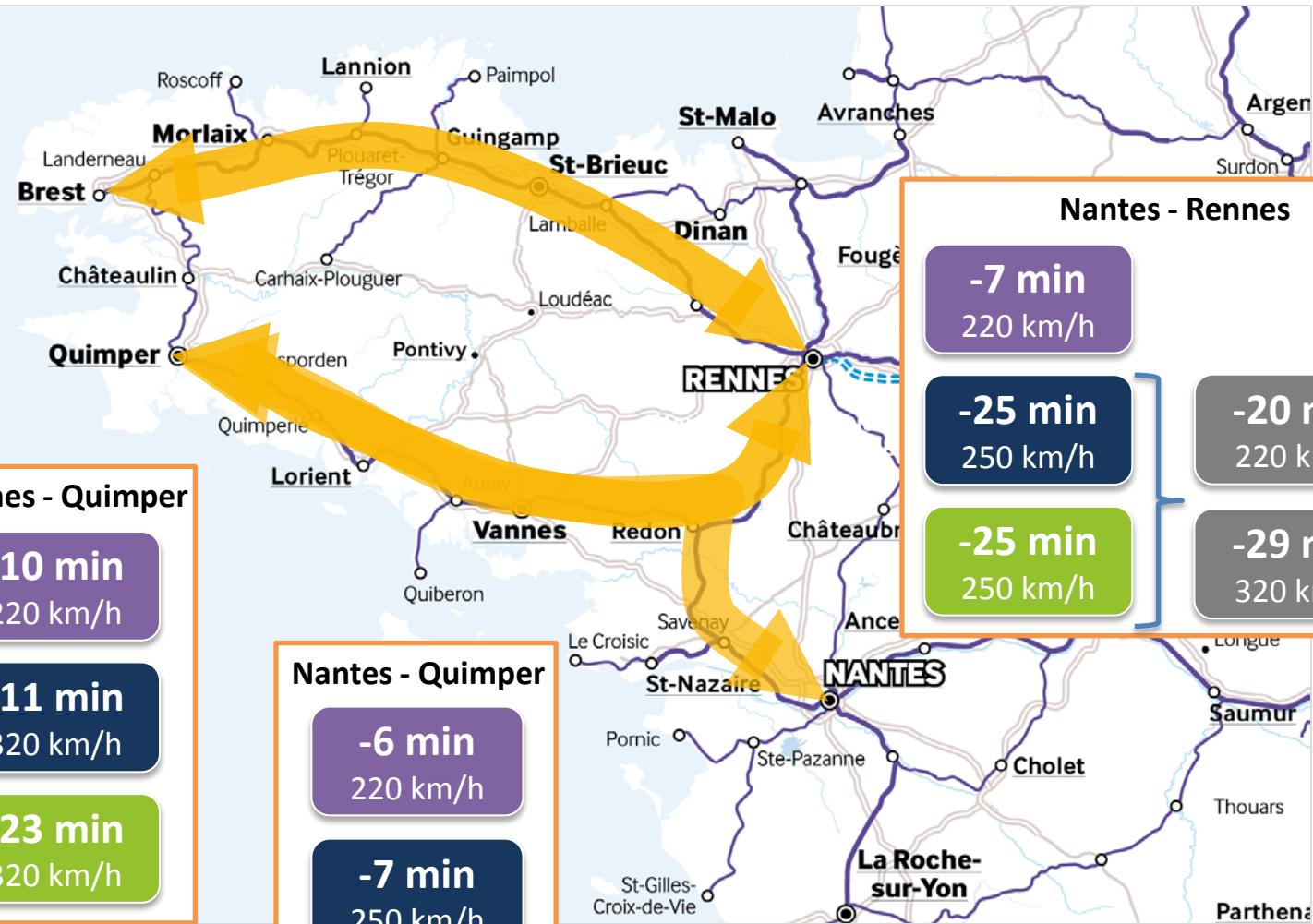
220 km/h

-11 min

320 km/h

-15 min

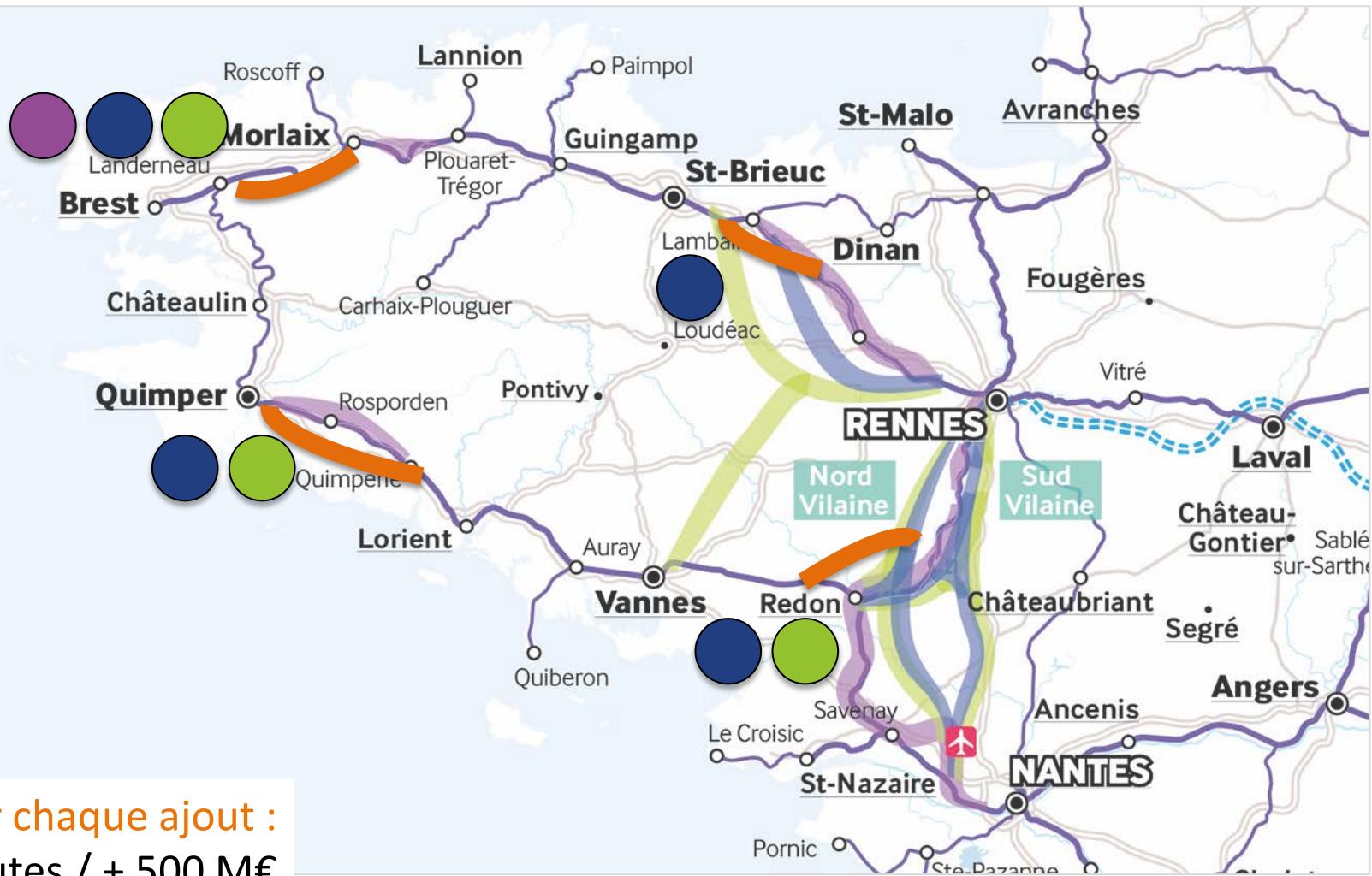
320 km/h



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



Les ajouts possibles : gains de temps



Pontivy : services possibles en 2030

\ Amélioration des meilleurs temps de parcours intermodaux*

	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Quimper	1h47 (Cor. Lorient)	1h42 (Cor. Lorient)	1h47 (Cor. Lorient)	1h47 (Cor. Lorient)
Brest	2h49 (Cor. St Brieuc)	2h44 (Cor. Lorient)	2h49 (Cor. St Brieuc)	2h49 (Cor. St Brieuc)
Paris	3h05 (Cor. Rennes)	3h05 (Cor. Rennes)	3h05 (Cor. Rennes)	3h05 (Cor. Rennes)
	3h29 (Cor. Vannes)	3h24 (Cor. Vannes)	3h18 (Cor. Vannes)	3h06 (Cor. Vannes)
Nantes	2h15 (Cor. Vannes)	2h14 (Cor. Vannes)	2h08 (Cor. Vannes)	2h08 (Cor. Vannes)
AGO	-	1h58 (Cor. Vannes)	1h52 (Cor. Vannes)	1h52 (Cor. Vannes)

* Meilleurs temps de parcours en cars régionaux en 2017 (rabattement/diffusion) + meilleurs temps en train en 2030, avec une correspondance de 15 minutes

\ Amélioration de la capacité

Fréquence possible avec LNOBPL

Vers Rennes et Paris	+ 1 sillon en heure de pointe au sud-ouest de Rennes (Rennes - Redon) + 1 sillon en heure de pointe au nord-ouest de Rennes (Rennes - Lamballe)
----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Loudéac : services possibles en 2030

\ Amélioration des meilleurs temps de parcours intermodaux*

	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Brest	2h29 (Cor. St Brieuc)	2h26 (Cor. St Brieuc)	2h29 (Cor. St Brieuc)	2h29 (Cor. St Brieuc)
Quimper	3h24 (Cor. Rennes)	3h14 (Cor. Rennes)	3h13 (Cor. Rennes)	3h01 (Cor. Rennes)
Paris	3h00 (Cor. Rennes)	3h00 (Cor. Rennes)	3h00 (Cor. Rennes)	3h00 (Cor. Rennes)
	3h24 (Cor. St Brieuc)	3h16 (Cor. St Brieuc)	3h13 (Cor. St Brieuc)	3h09 (Cor. St Brieuc)
Nantes	2h49 (Cor. Rennes)	2h43 (Cor. Rennes)	2h24 (Cor. Rennes)	2h24 (Cor. Rennes)
AGO		2h26 (Cor. Rennes)	2h07 (Cor. Rennes)	2h07 (Cor. Rennes)

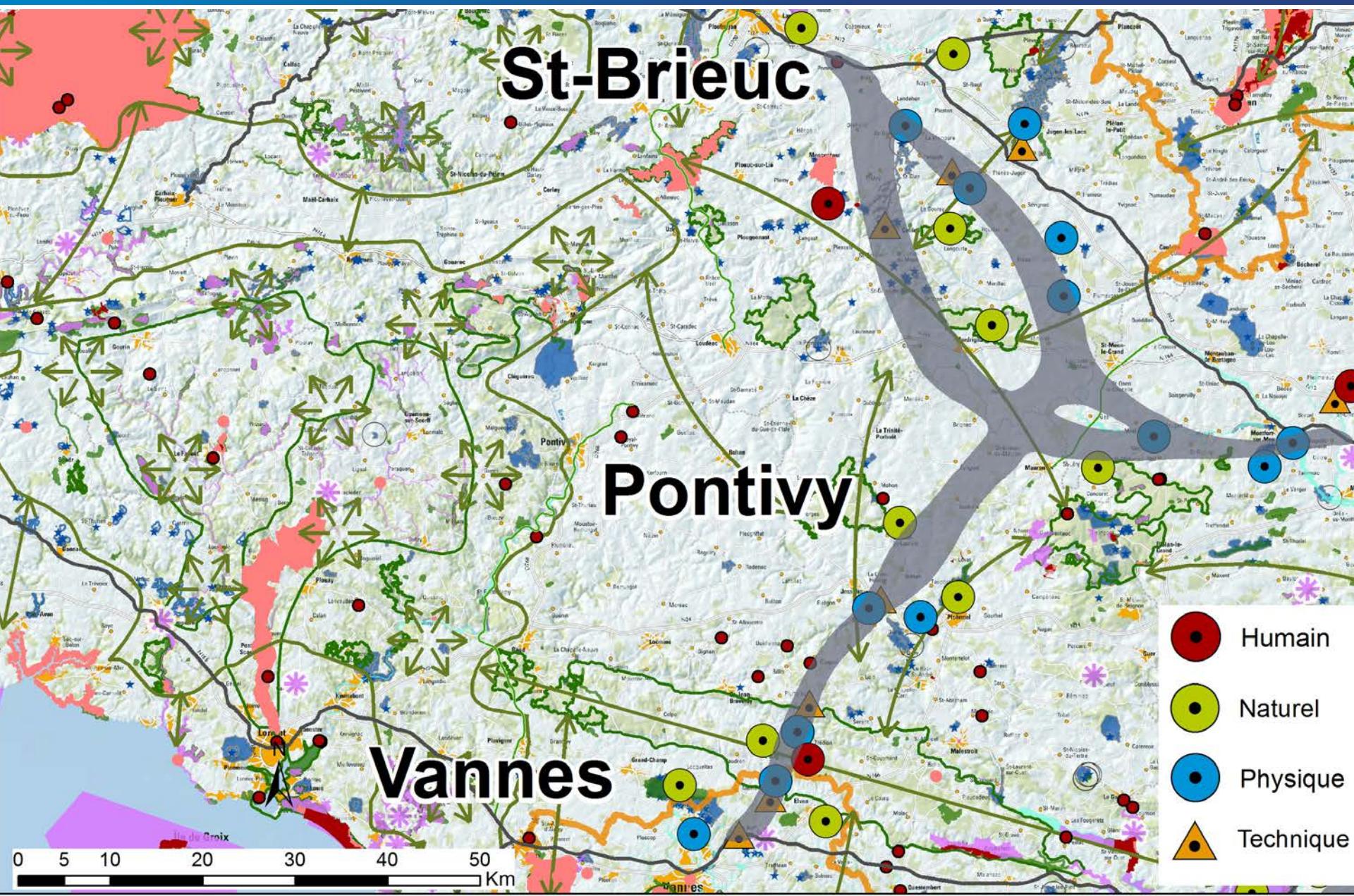
* Meilleurs temps de parcours en cars régionaux en 2017 (rabattement/diffusion) + meilleurs temps en train en 2030, avec une correspondance de 15 minutes

\ Amélioration de la capacité

Fréquence possible avec LNOBPL

Vers Rennes et Paris	+ 1 sillon en heure de pointe au sud-ouest de Rennes (Rennes - Redon) + 1 sillon en heure de pointe au nord-ouest de Rennes (Rennes - Lamballe)
----------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Pontivy : insertion locale



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

