

LNOBPL - Réunion du débat public

Lorient, le 14 octobre 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



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

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

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

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)**

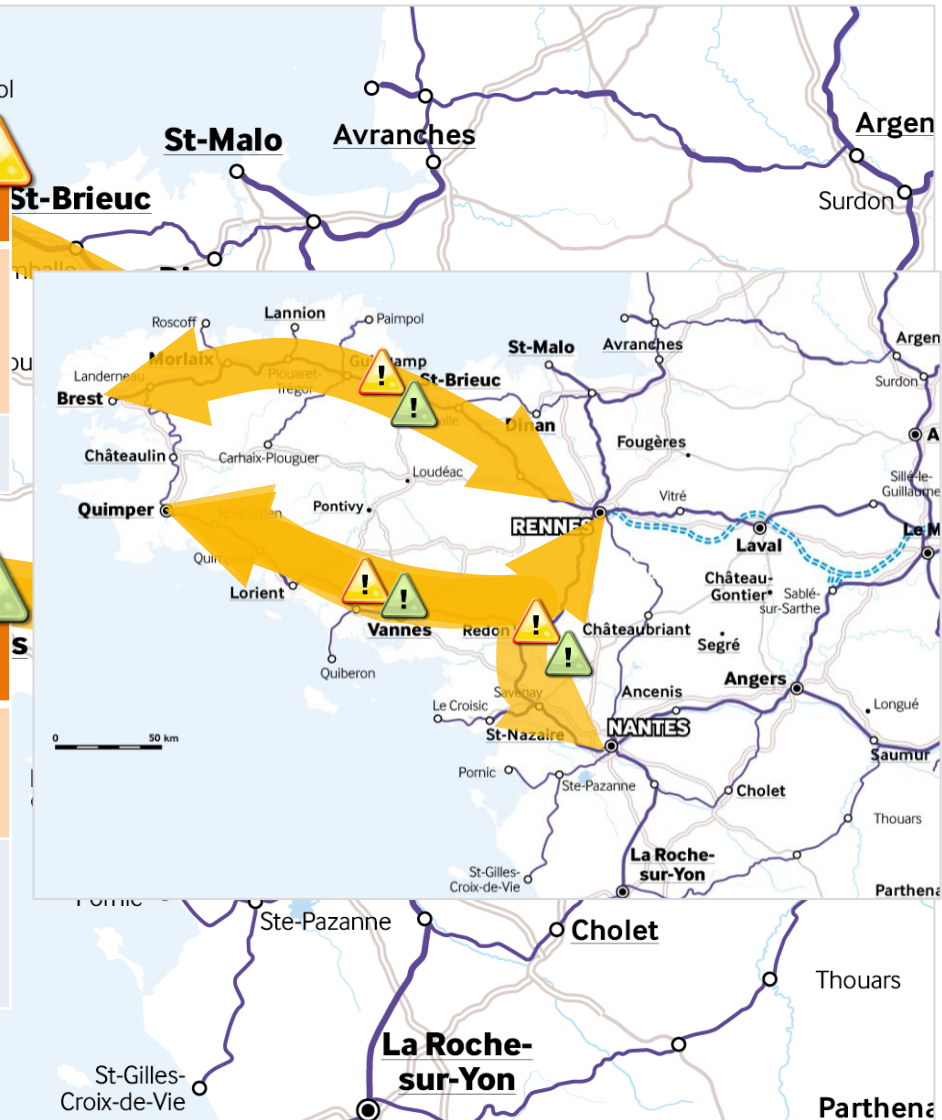


Les limites du réseau à horizon 2030 sans LNOBPL

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



250 km

4,20
Milliards d'€*

*En euros 2012

○ Gares TER

● Gares TGV

— Voies projetées

— Voies existantes

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'€*

CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES
permettant de circuler jusqu'à

OU

Option Sud Vilaine

185 km

3,65 Milliards d'€*



CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES

permettant de circuler jusqu'à 320 km/h

Options de passage

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



*En euros 2012

Scénario Vert

Création de lignes nouvelles



Option Nord Vilaine
250 km

5,00 Milliards d'€*

○ Gares TER

● Gares TGV

— Voies projetées

— Voies existantes

OU

Option Sud Vilaine
270 km

5,55 Milliards
d'€*

CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES

permettant de circuler jusqu'à 320 km/h

○ Gares TER

● Gares TGV

— Voies projetées

— Voies existantes



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

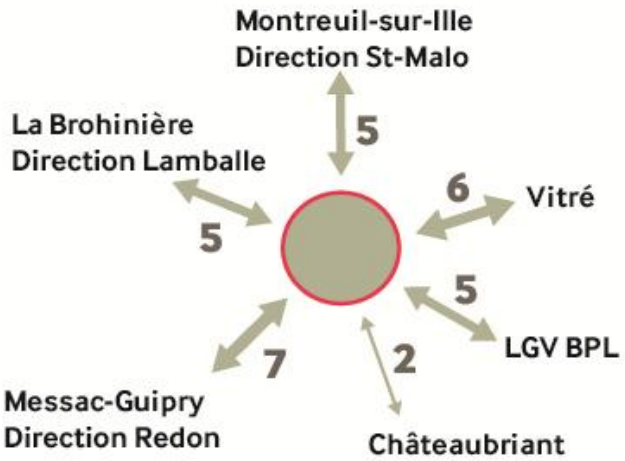
*En euros 2012


RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

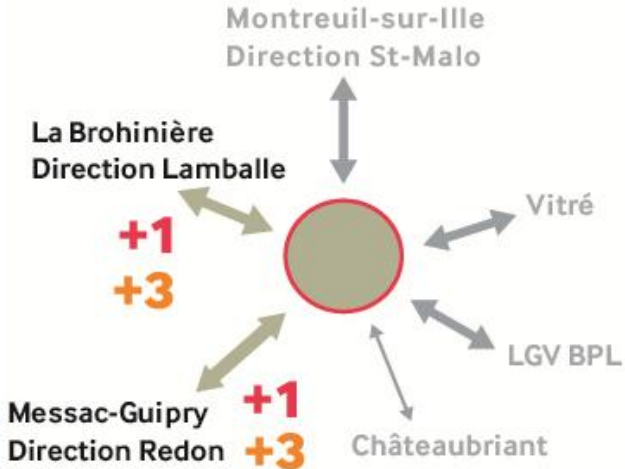
Les possibilités : gains de capacité (Nombre de trains possibles par heure et par sens)

RENNES

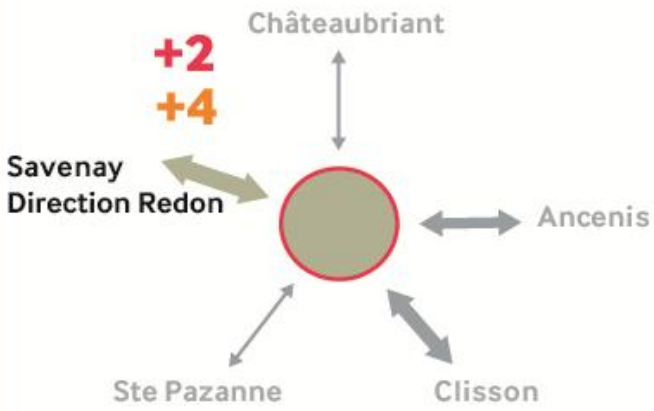
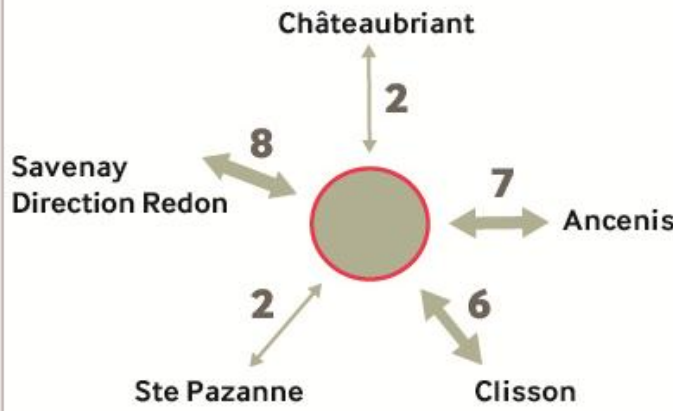
Situation 2030 sans LNOBPL



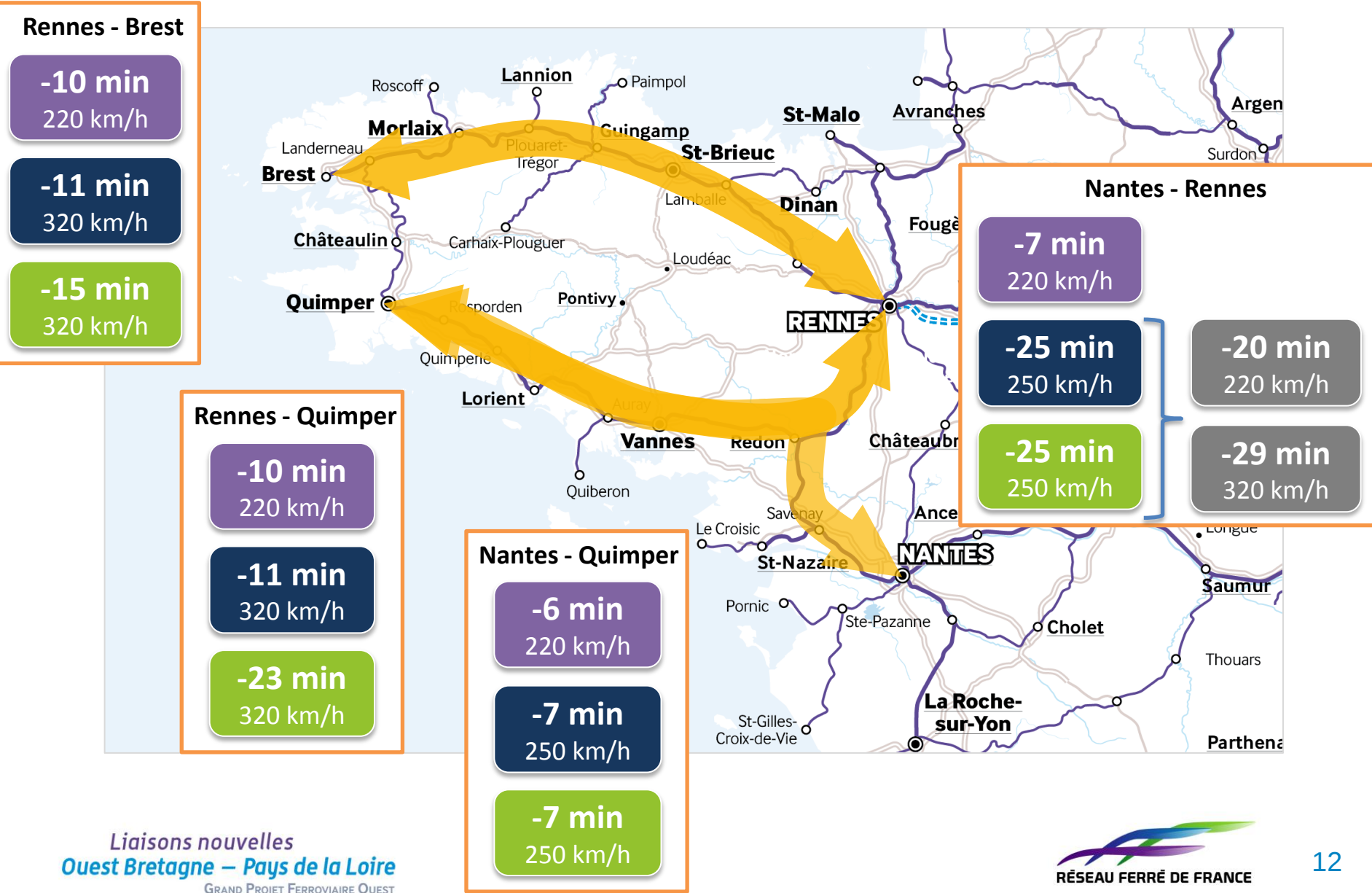
Situation 2030 avec LNOBPL
(+ aménagements)



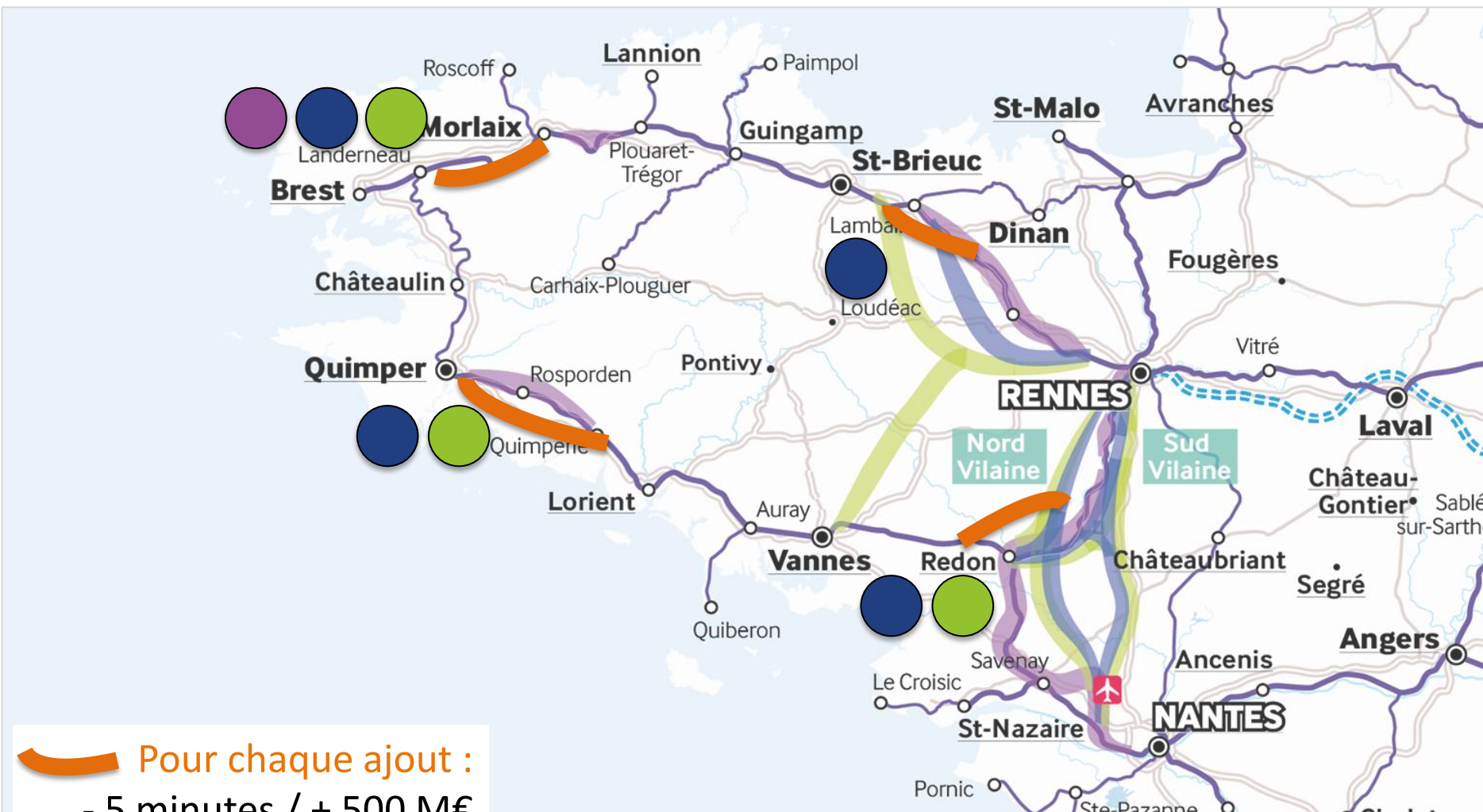
NANTES



Les possibilités : gains de temps



Les ajouts possibles : gains de temps



Lorient : services possibles en 2030

\ Amélioration des meilleurs temps de parcours

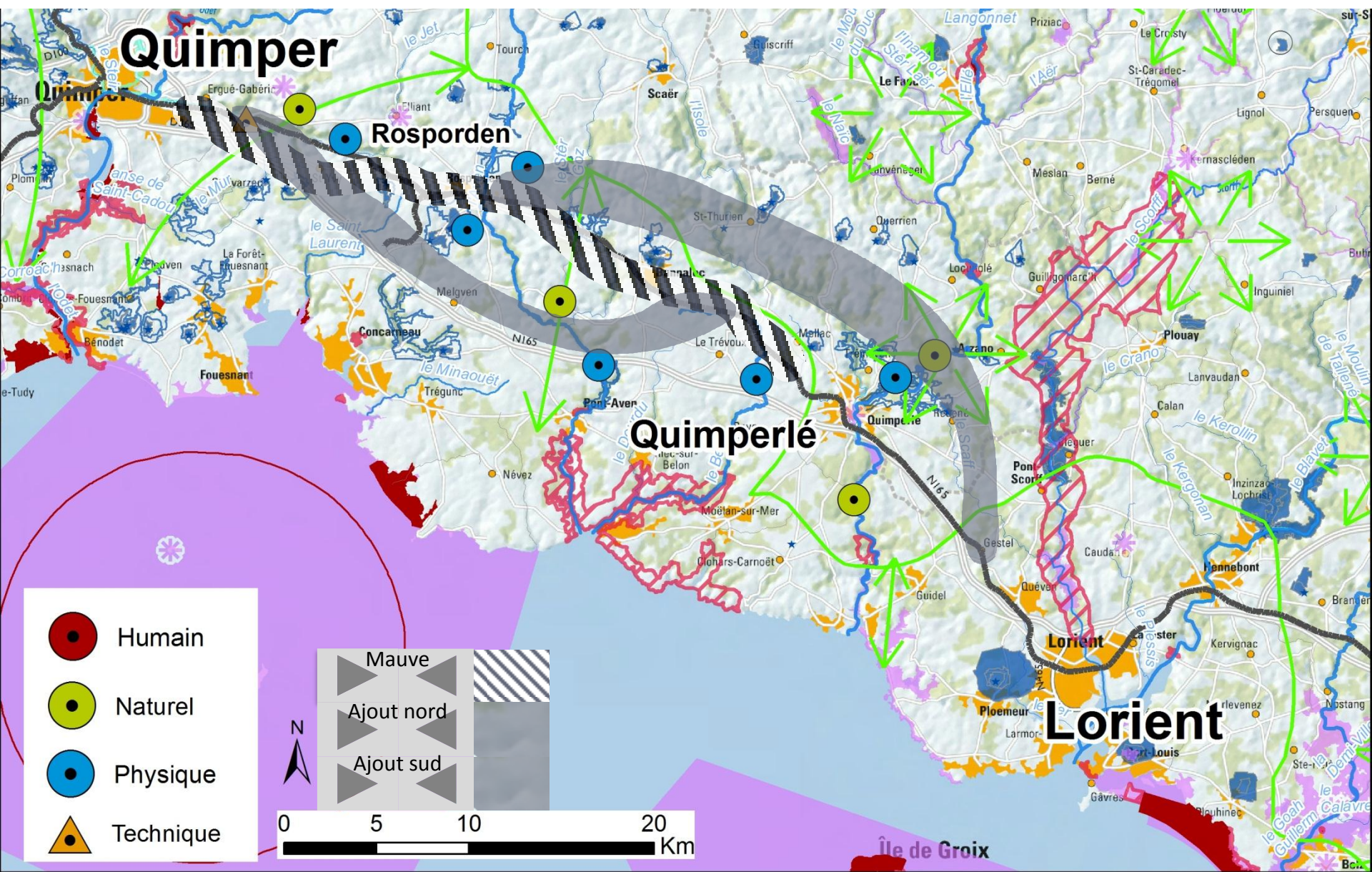
	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Quimper	0h32	0h27	0h32	0h32
Rennes	1h21	1h16	1h10	0h58
Paris	2h51	2h46	2h40	2h28
Saint-Brieuc	2h20 (cor . Rennes)	2h08 (cor . Rennes)	1h58 (cor . Rennes)	1h42 (cor . Rennes)
Nantes	1h31	1h30	1h24	1h24
AGO	-	1h12	1h06	1h06

\ 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)
----------------------	---

Lorient : 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