LNOBPL - Réunion du débat public Lamballe, le 15 octobre 2014 Présentation du projet



Transport

Déplacements

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

2014

2017

Arrivée de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire **2030**

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

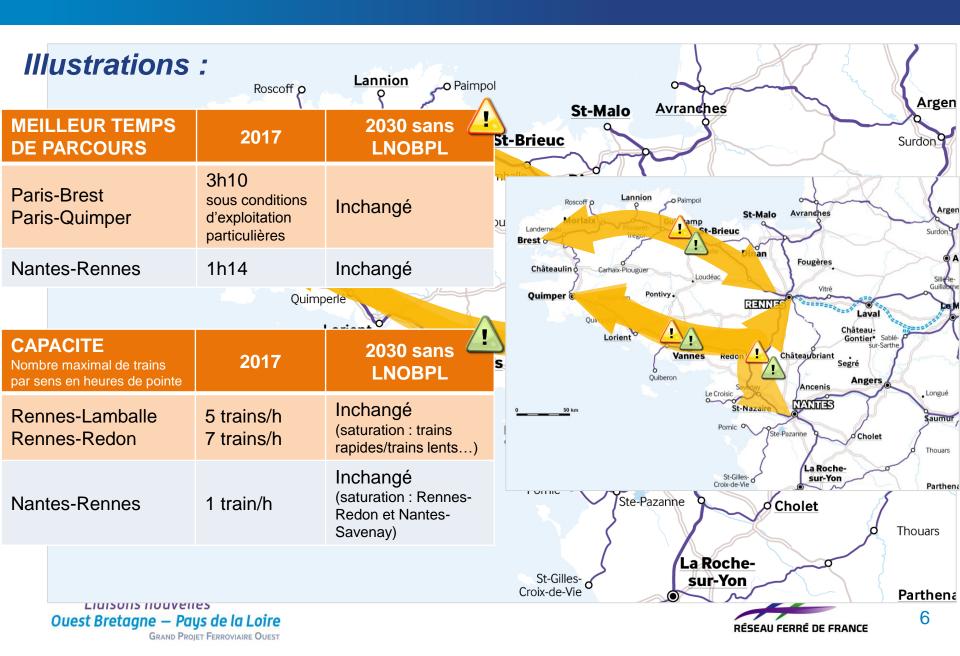


- \ En 2017, mise en service de la LGV Bretagne Pays de la Loire entre Le Mans et Rennes : un gain de 37 minutes pour toute la Bretagne
- Amélioration en continu depuis plus de 10 ans du réseau classique
- Actions programmées dans le grand plan de modernisation du réseau (GPMR)





Les limites du réseau à horizon 2030 sans LNOBPL



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



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne — Pays de la Loire GRAND PROJET FERROVIAIRE QUEST



Scénario Bleu Création de lignes nouvelles

Option Nord Vilaine

165 km 3,10 Milliards d'€*

CRÉATION DE LIGNES NO

permettant de circuler jusc

OU

Option Sud Vilaine

185 km

3,65 Milliards d'€*



CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES

permettant de circuler jusqu'à 320 km/h

Gares TGV

Voies projetées

Voies existantes

*En euros 2012

Liaisons nouvelles

Ouest Bretagne — Pays de la Loire

GRAND PROJET FERROVIAIRE OUEST



Options de passage

Scénario Vert Création de lignes nouvelles

GRAND PROJET FERROVIAIRE QUEST



Option Nord Vilaine **250 km**

5,00 Milliards d'€*

Gares TER

Gares TGV

Voies projetées

Voies existantes OU

Option Sud Vilaine

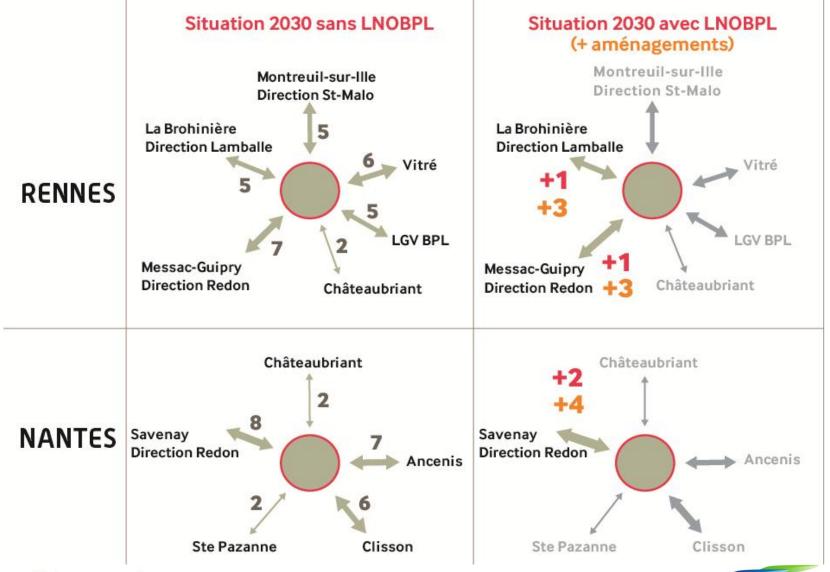
270 km

5,55 Milliards

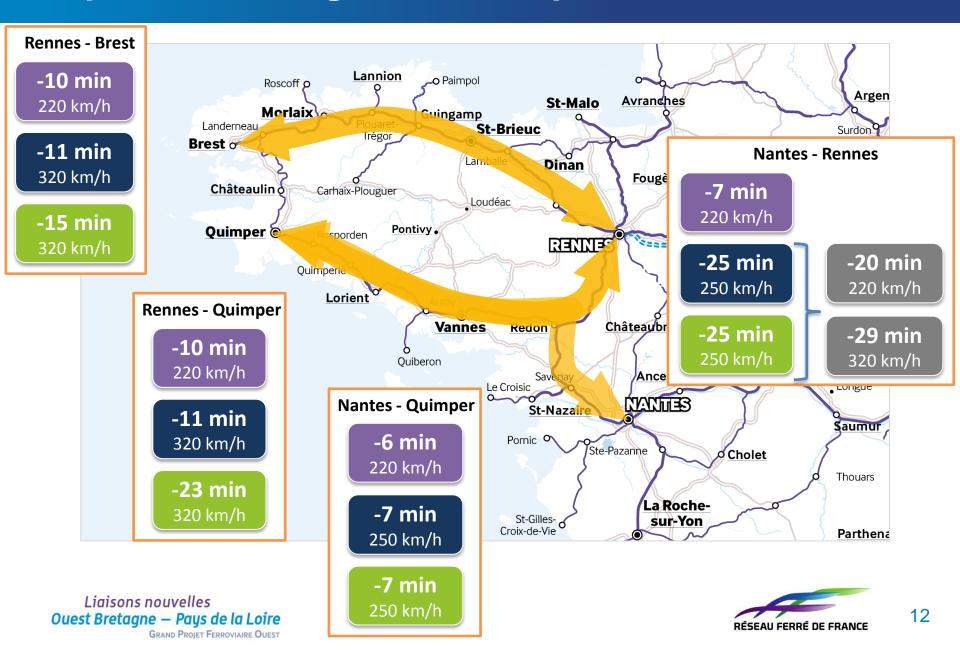
d'€*

*En euros 2012

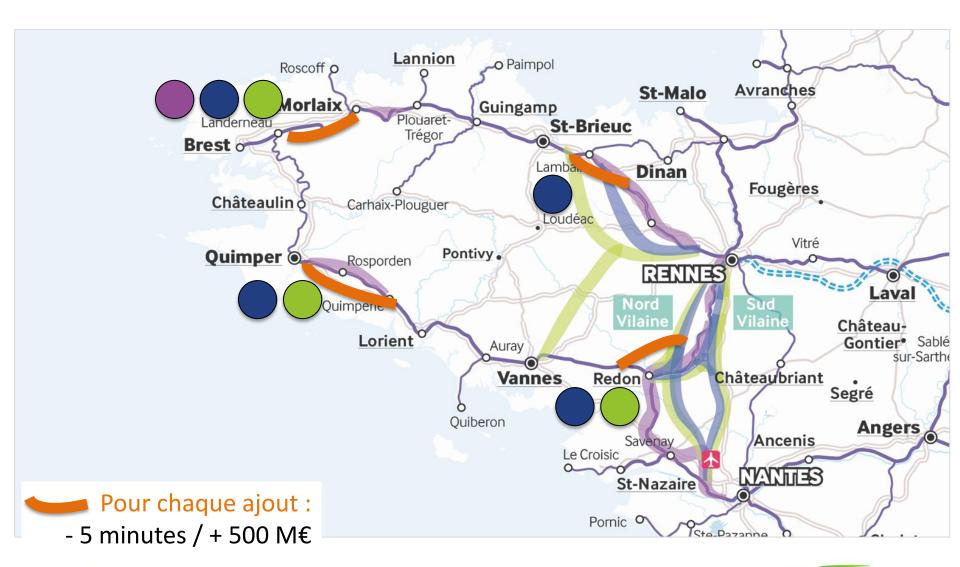




Les possibilités : gains de temps



Les ajouts possibles : gains de temps



Lamballe: services possibles en 2030

Amélioration des meilleurs temps de parcours

	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Brest	1h29	1h27	1h29	1h29
Rennes	0h36	0h28	0h25	0h36
Paris	2h05	1h58	1h54	2h05
Vannes	1h45 (cor . Rennes)	1h33 (cor . Rennes)	1h23 (cor . Rennes)	1h22 (cor . Rennes)
Nantes	2h04 (cor. Rennes)	1h51 (cor. Rennes)	1h25 à 1h35 (cor . Rennes)	1h36 à 1h46 (cor . Rennes)
AGO	-	1h33 (cor. Rennes)	1h07 à 1h17 (cor . Rennes)	1h18 à 1h28 (cor. Rennes)

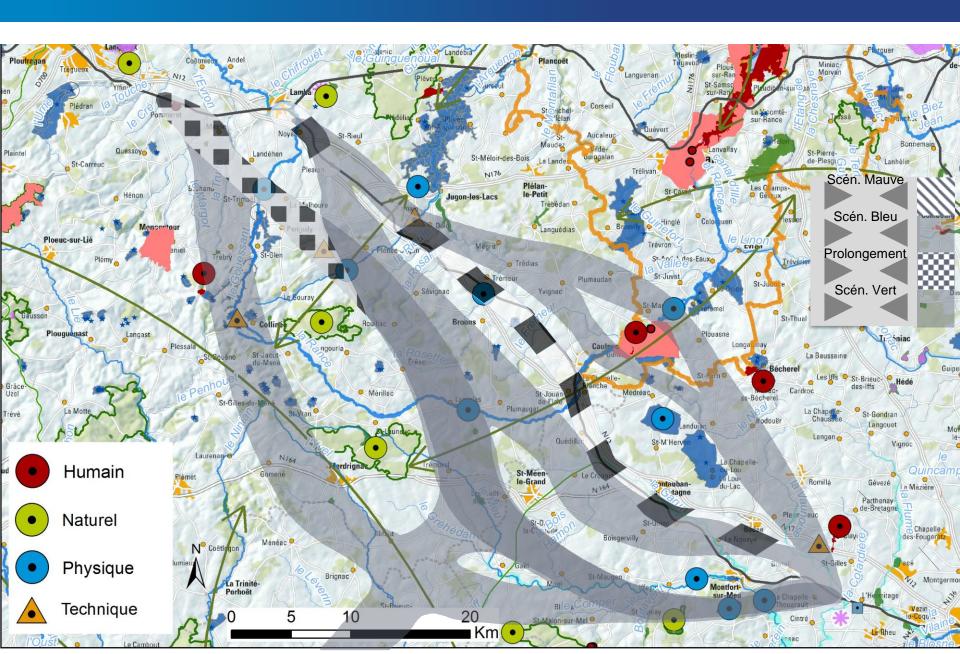
Amélioration de la capacité

Fréquence possible avec LNOBPL

Vers Rennes et Paris

+ 1 sillon en heure de pointe à l'ouest de Rennes (Rennes - Lamballe)

Lamballe: 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