

# LNOBPL - Réunion du débat public

## Quimper, le 18 septembre 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

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)

# 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)**



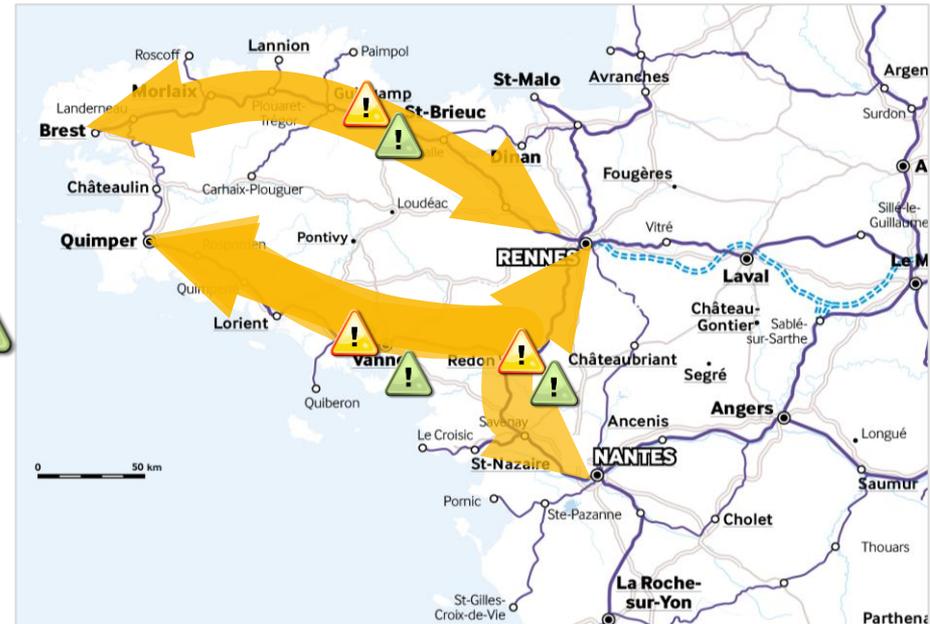
# Les limites du réseau à horizon 2030 sans LNOBPL

## 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)



## 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'€\*



### CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES

permettant de circuler jusqu'à 320 km/h

○ Gares TER

● Gares TGV

■ Voies projetées

■ Voies existantes

*Options de passage*



\*En euros 2012

# Scénario Vert

## Création de lignes nouvelles



Option Nord Vilaine

250 km

5,00 Milliards d'€\*

OU

Option Sud Vilaine

270 km

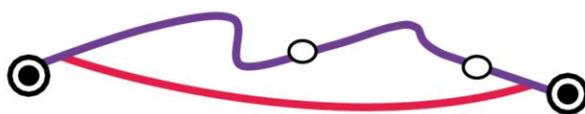
5,55 Milliards

d'€\*

Options de passage

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

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



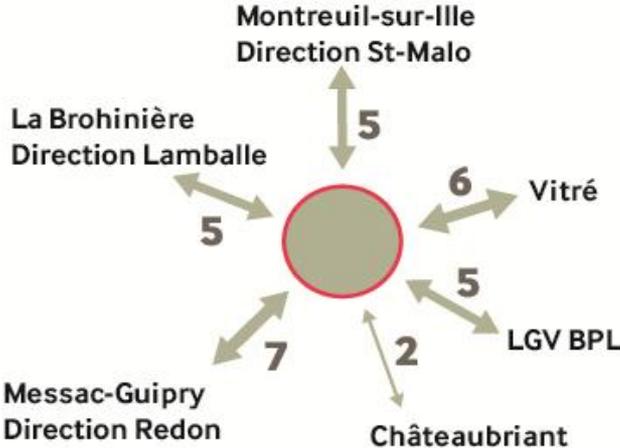
*Liaisons nouvelles*  
**Ouest Bretagne – Pays de la Loire**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE OUEST

\*En euros 2012

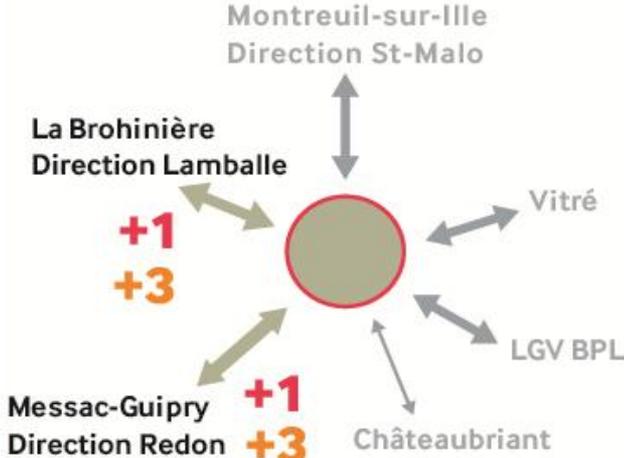
# Les possibilités : gains de capacité

RENNES

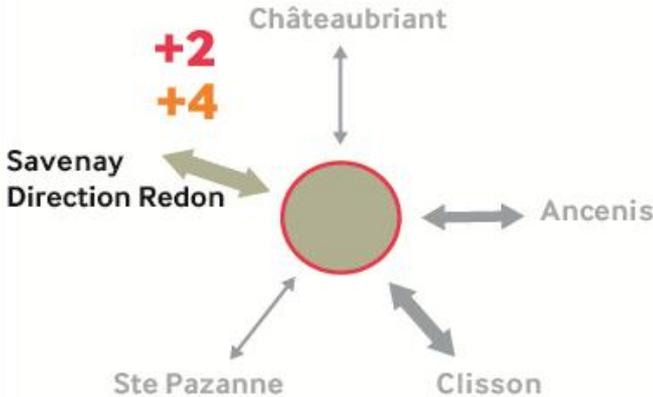
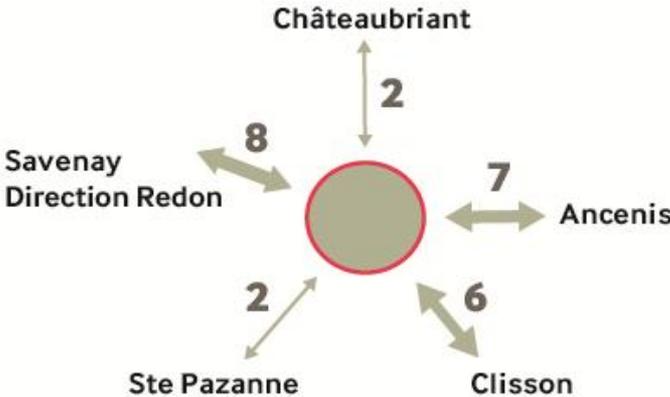
Situation 2030 sans LNOBPL



Situation 2030 avec LNOBPL (+ aménagements)



NANTES



# Les possibilités : gains de temps

**Rennes - Brest**

- 10 min  
220 km/h
- 11 min  
320 km/h
- 15 min  
320 km/h

**Rennes - Quimper**

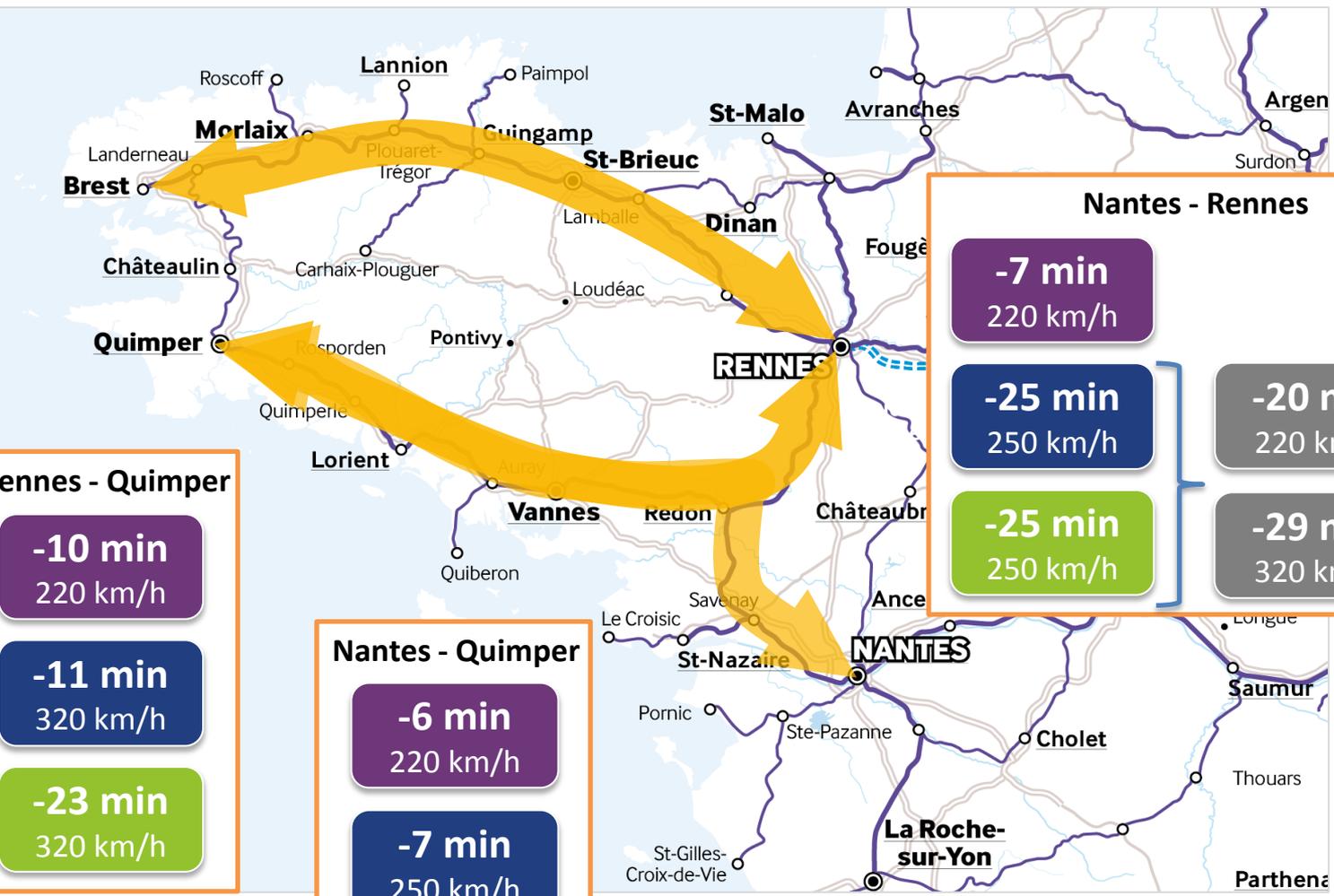
- 10 min  
220 km/h
- 11 min  
320 km/h
- 23 min  
320 km/h

**Nantes - Quimper**

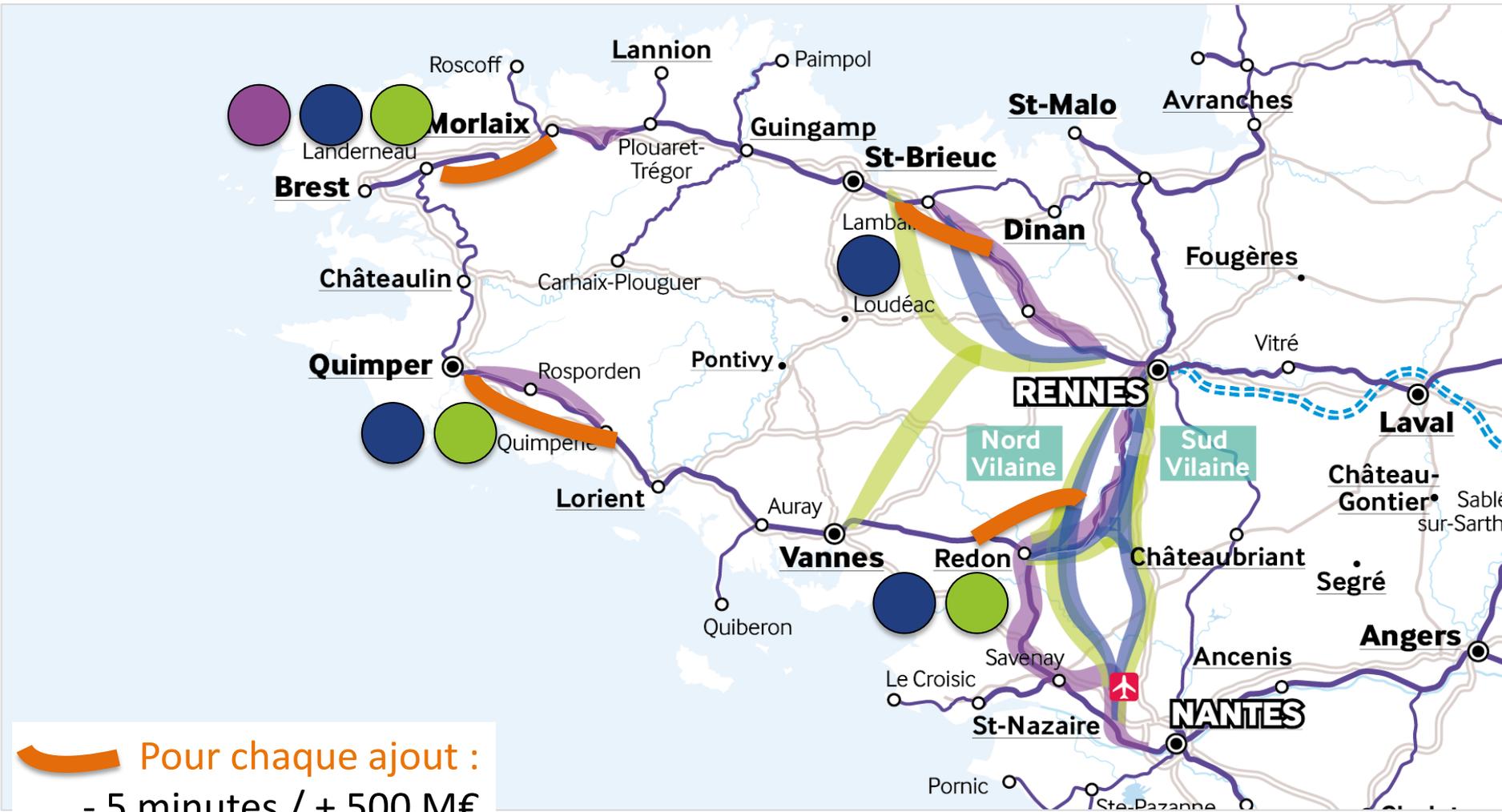
- 6 min  
220 km/h
- 7 min  
250 km/h
- 7 min  
250 km/h

**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



# Quimper : services possibles en 2030

## Amélioration des meilleurs temps de parcours

	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Vannes	0h58	0h53	0h58	0h58
Rennes	1h49	1h39	1h38	1h26
Paris	3h10*	3h00*	3h00*	2h48*
Saint-Brieuc	2h29 (cor. Brest)	2h26 (cor. Brest)	2h26 (cor. Rennes)	2h10 ( cor. Rennes)
Nantes	2h05	1h59	1h58	1h58
AGO	-	1h42	1h41	1h41

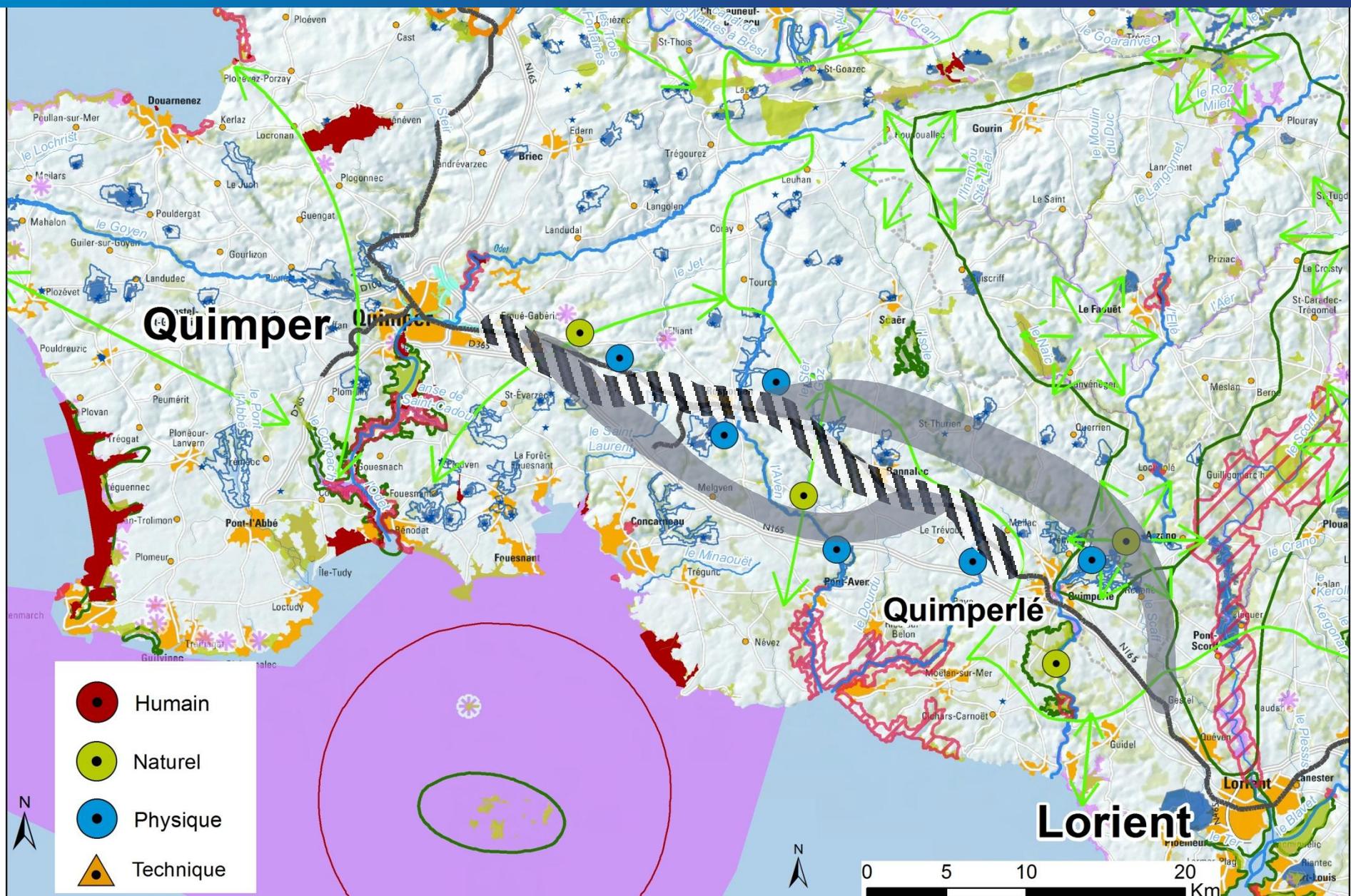
\* Conditions d'exploitation particulières

## Amélioration de la capacité

### Fréquence possible avec LNOBPL

Vers Rennes et Paris + 2 sillons en heure de pointe au sud-ouest de Rennes (Rennes - Redon)

# Quimper : 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**