LNOBPL - Réunion du débat public
Vannes, le 24 septembre 2014
Présentation du projet



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

2014

2017
Arrivée de la Ligne à Grande Vitesse
Bretagne – Pays de la Loire

2030
Liaisons nouvelles
Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Grand Plan de Modernisation du Réseau

- **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)**



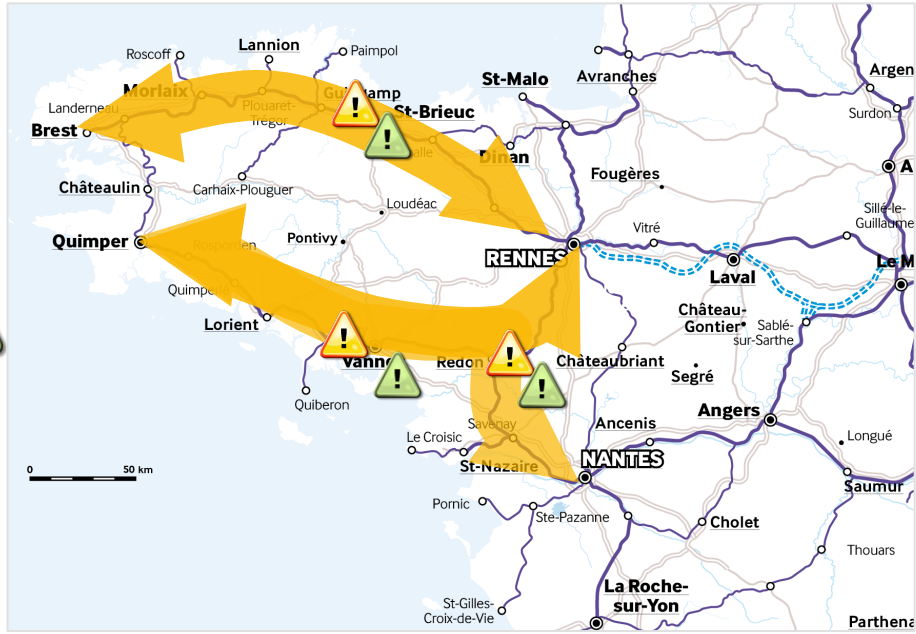
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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

Scénario Mauve
Aménagement au plus proche de l'existant



250 km

4,20 Milliards d'€*

**En euros 2012*

Options de passage

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



Gares TER
Gares TGV
Voies projetées
Voies existantes

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

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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'€*



Options de passage

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



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

**En euros 2012*

Scénario Vert
Création de lignes nouvelles



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

Option Nord Vilaine

250 km

5,00 Milliards d'€*

OU

Option Sud Vilaine

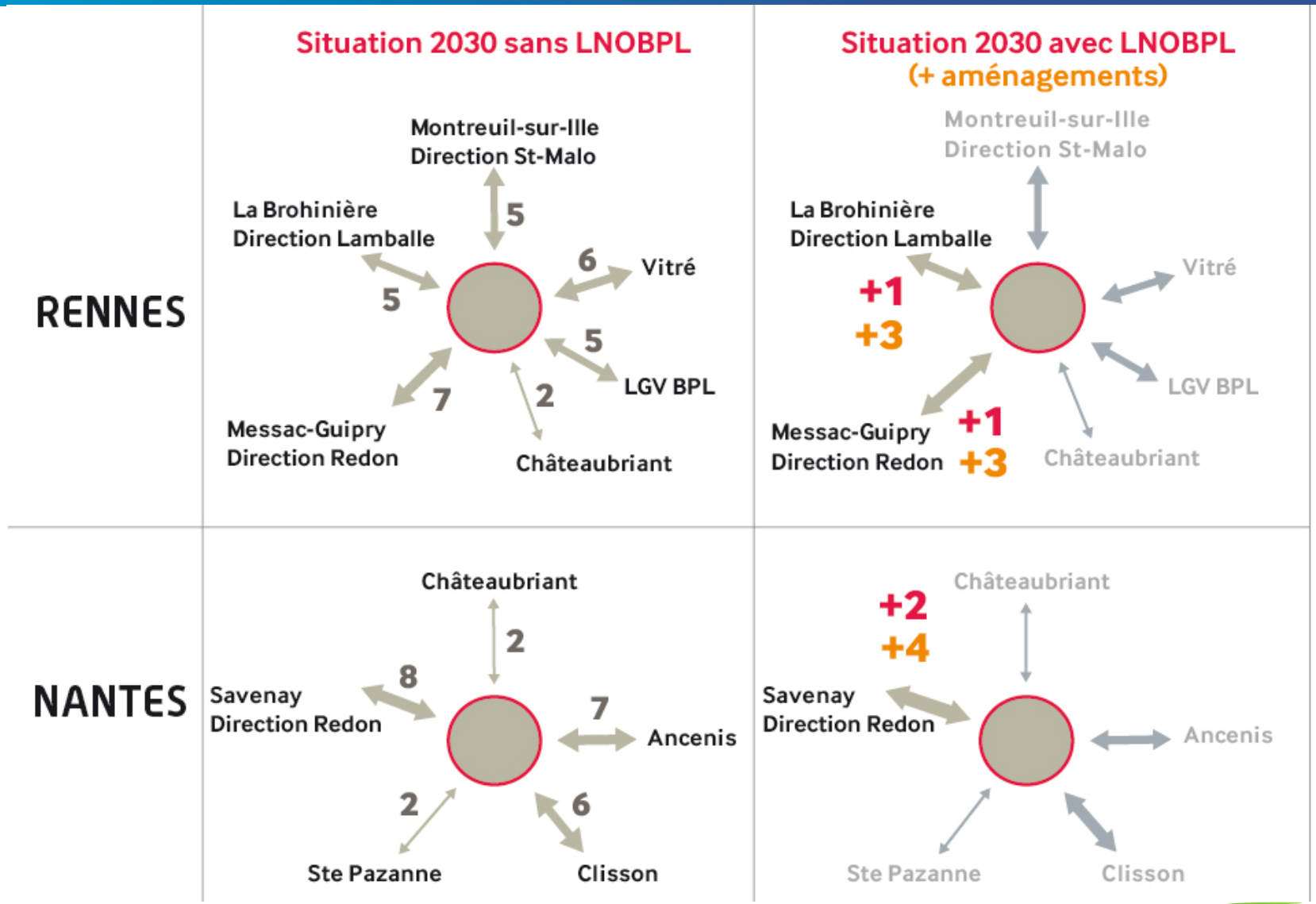
270 km

5,55 Milliards d'€*

**En euros 2012*

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

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



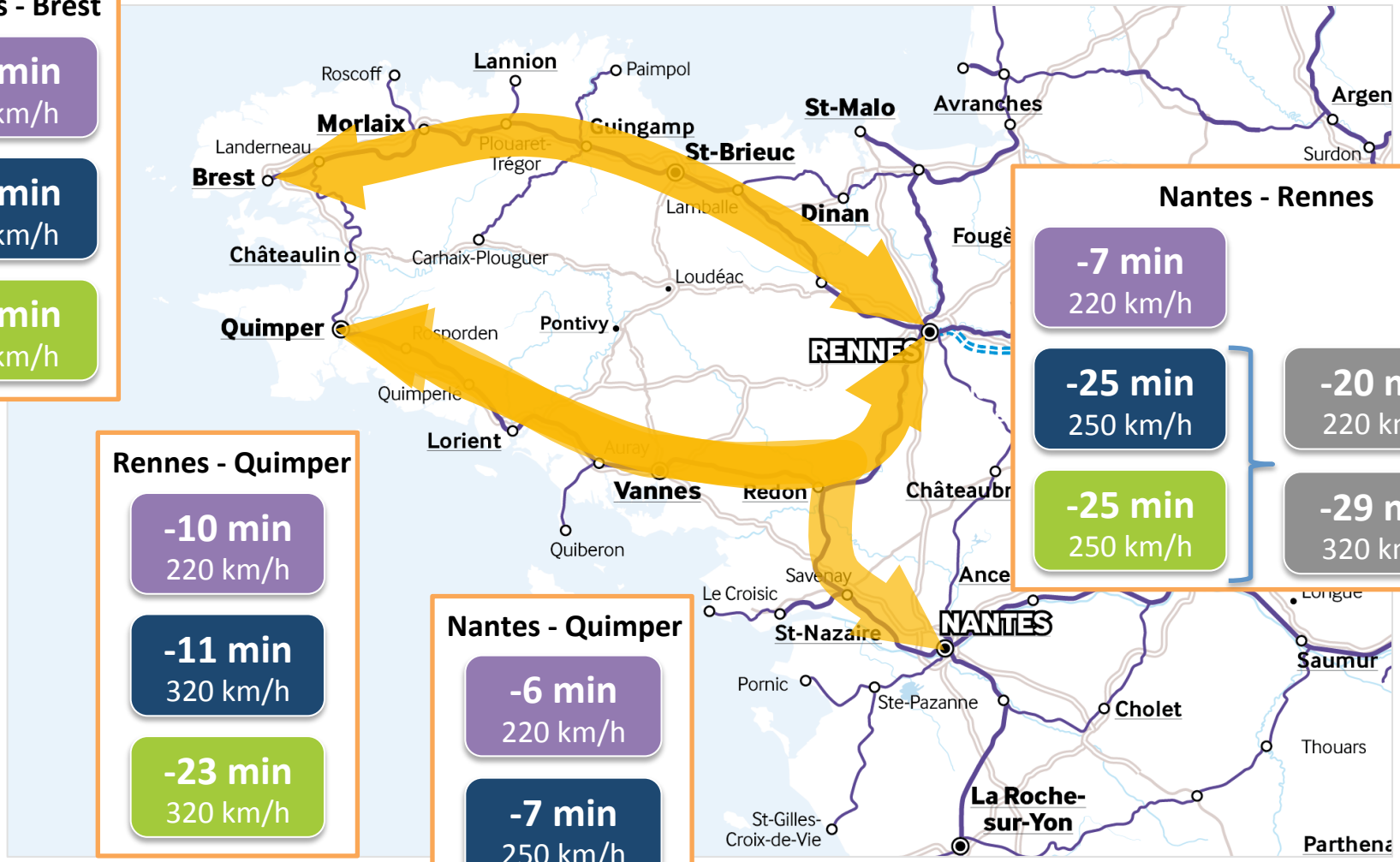
Les possibilités : gains de temps

Rennes - Brest

-10 min
220 km/h

-11 min
320 km/h

-15 min
320 km/h



Nantes - Rennes

-7 min
220 km/h

-25 min
250 km/h

-20 min
220 km/h

-25 min
250 km/h

-29 min
320 km/h

Rennes - Quimper

-10 min
220 km/h

-11 min
320 km/h

-23 min
320 km/h

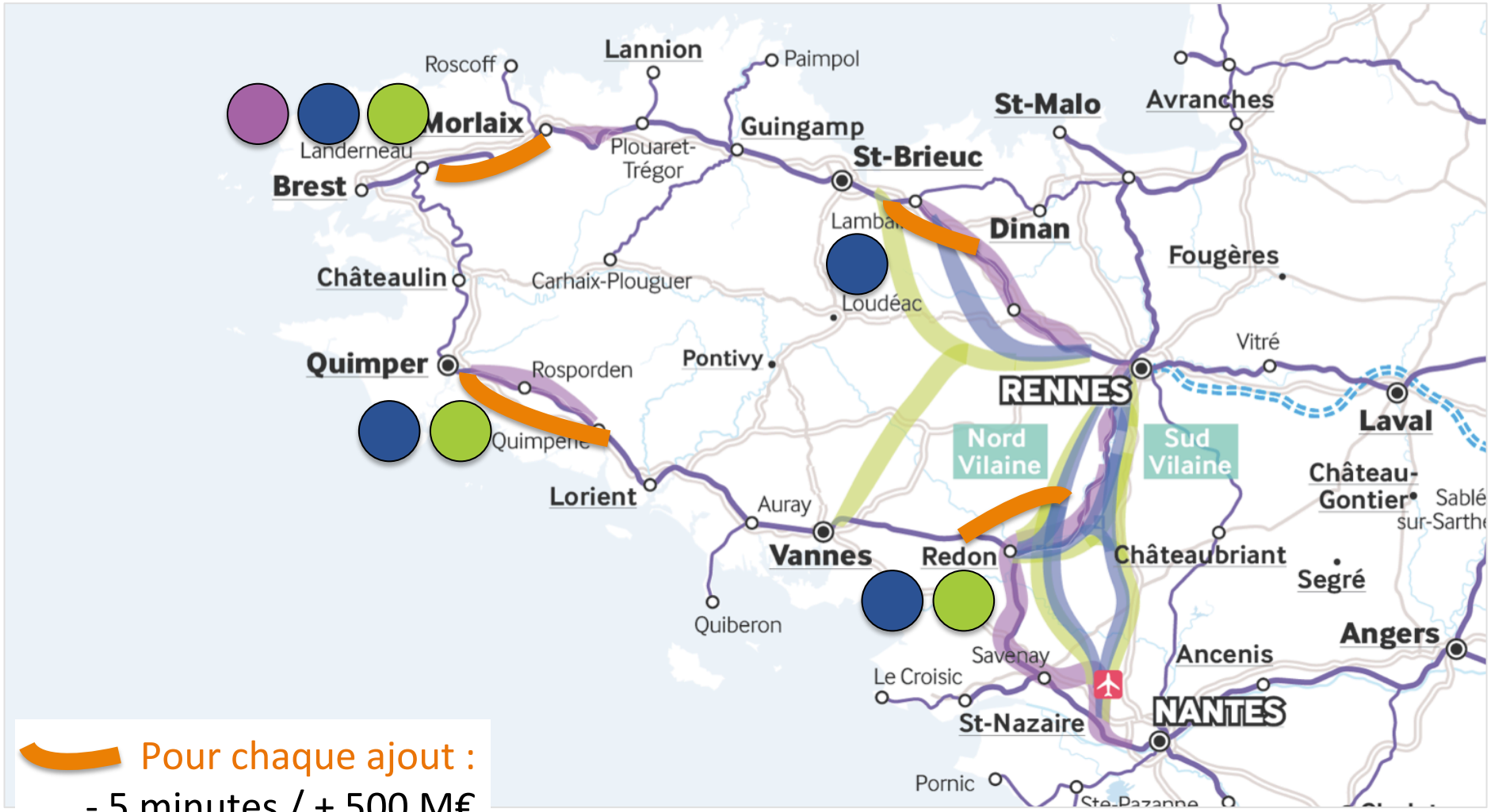
Nantes - Quimper

-6 min
220 km/h

-7 min
250 km/h

-7 min
250 km/h

Les ajouts possibles : gains de temps



Pour chaque ajout :

- 5 minutes / + 500 M€

Liaisons nouvelles
Ouest Bretagne – Pays de la Loire
Grand Projet Ferroviaire Ouest

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Vannes : services possibles en 2030

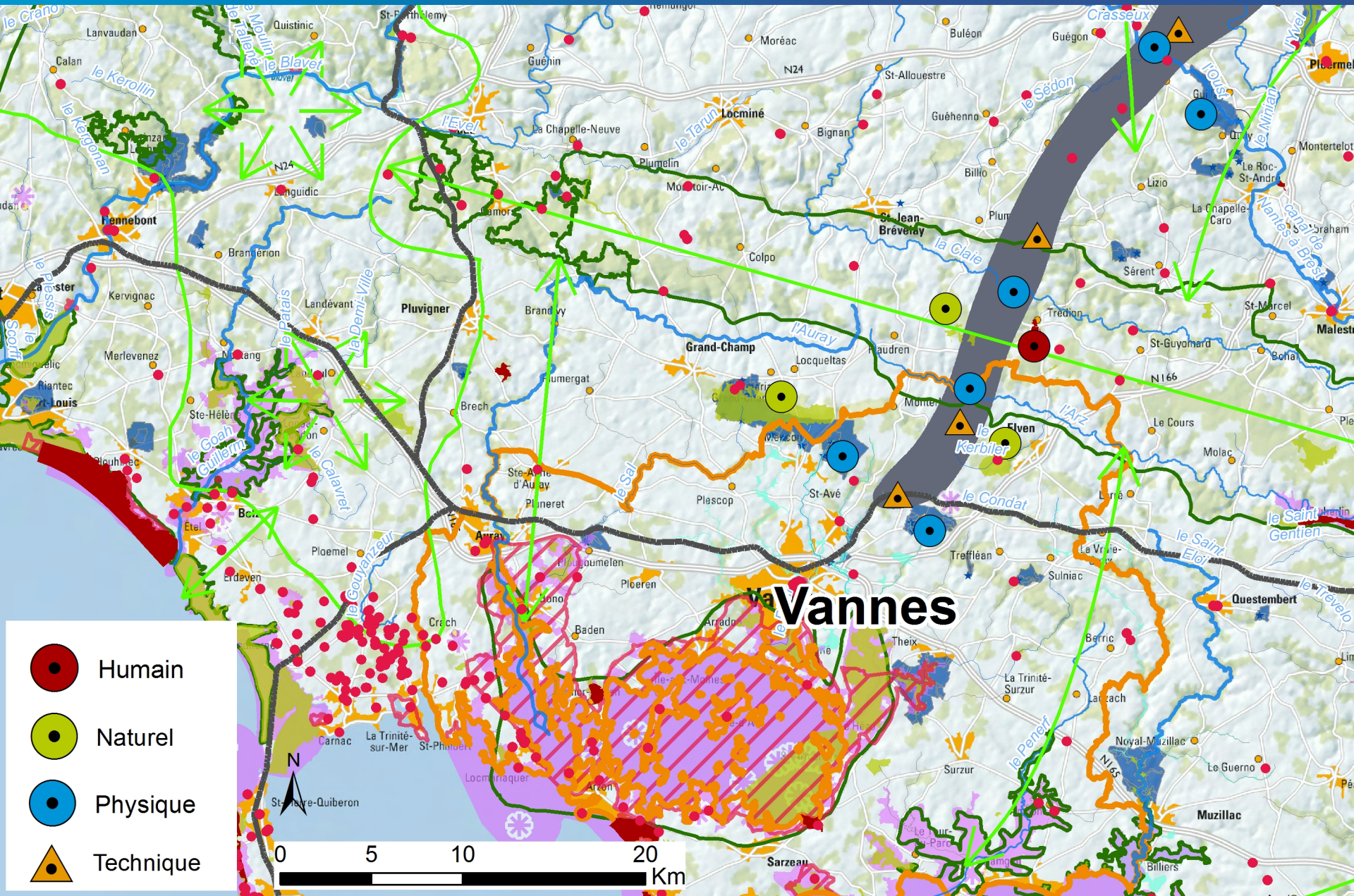
Amélioration des meilleurs temps de parcours

	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Quimper	0h58	0h53	0h58	0h58
Rennes	0h55	0h50	0h44	0h32
Paris	2h19	2h14	2h08	1h56
Saint-Brieuc	1h54 (cor . Rennes)	1h41 (cor . Rennes)	1h32 (cor . Rennes)	1h16 (cor . Rennes)
Nantes	1h05	1h04	0h58	0h58
AGO	-	0h48	0h42	0h42

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)

Vannes : 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