LNOBPL - Réunion du débat public Guingamp, le 25 septembre 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





sur-Yon

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)



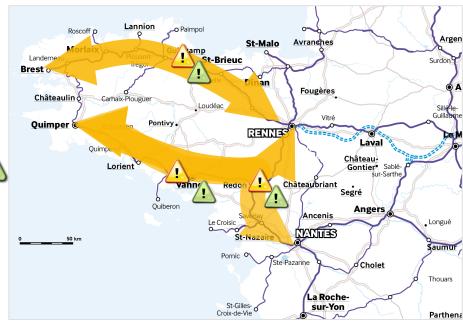


Les limites du réseau à horizon 2030 sans LNOBPL

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

AMÉNAGEMENT AU PLUS PROCHE DES VOIES FERRÉES EXISTANTES

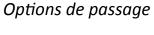
avec une vitesse maximale de 220 km/h



Liaisons nouvelles

Ouest Bretagne — Pays de la Loire

GRAND PROJET FERROVIAIRE 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'€*

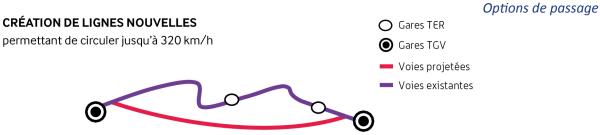
*En euros 2012

Liaisons nouvelles

Ouest Bretagne — Pays de la Loire

GRAND PROJET FERROVIAIRE OUEST







Scénario Vert Création de lignes nouvelles



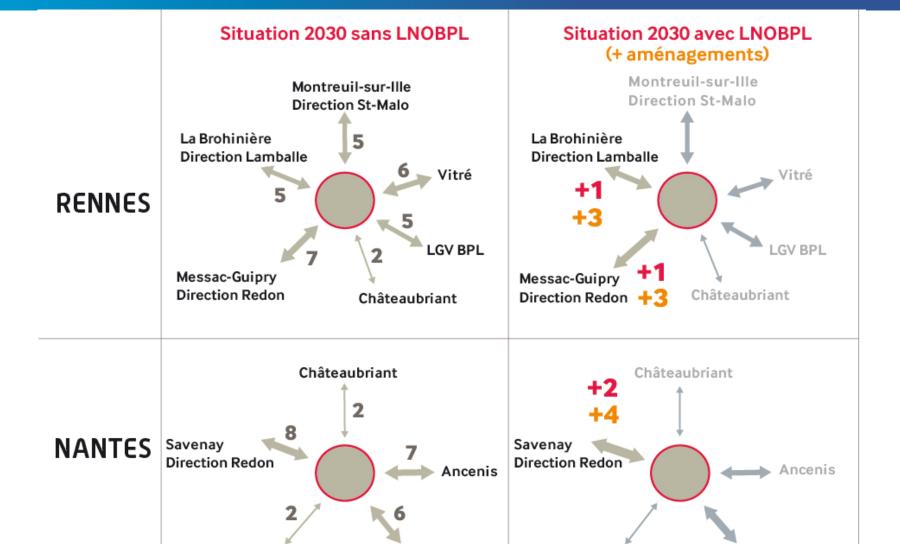
Option Nord Vilaine 250 km 5,00 Milliards d'€*

OU

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

*En euros 2012





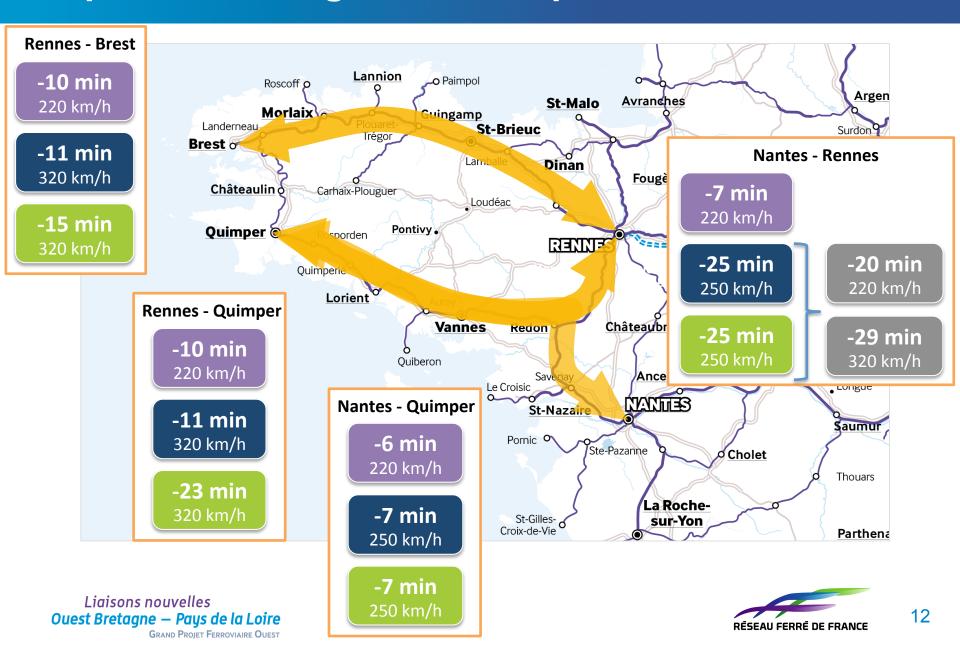
Clisson

Ste Pazanne

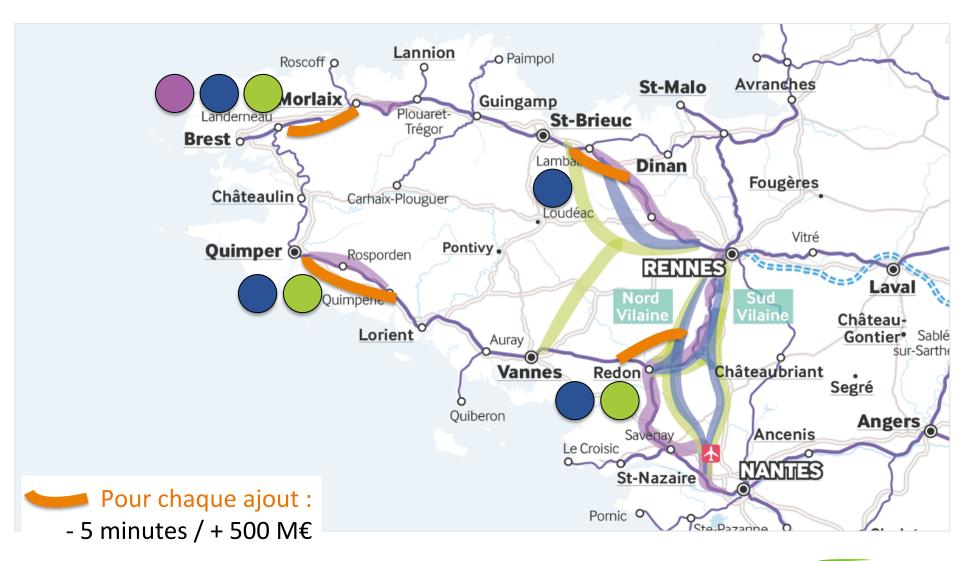
Clisson

Ste Pazanne

Les possibilités : gains de temps



Les ajouts possibles : gains de temps



Guingamp: services possibles en 2030

Amélioration des meilleurs temps de parcours

	1 - mile me and a me and a me period and					
	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert		
Brest	0h59	0h56	0h59	0h59		
Rennes	1h01	0h54	0h50	0h46		
Paris	2h26	2h18	2h15	2h11		
Vannes	2h11 (cor . Rennes)	1h58 (cor . Rennes)	1h49 (cor . Rennes)	1h33 (cor . Rennes)		
Nantes	2h30 (cor. Rennes)	2h16 (cor. Rennes)	1h50 à 2h00 (cor . Rennes)	1h46 à 1h56 (cor . Rennes)		
AGO	-	2h00 (cor. Rennes)	1h32 à 1h42 (cor . Rennes)	1h28 à 1h38		

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)

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