

UN DIALOGUE TERRITORIAL ORGANISÉ POUR UN GRAND PROJET FERROVIAIRE DANS L'OUEST

CONCEVONS DÈS AUJOURD'HUI LE RÉSEAU FERROVIAIRE DE DEMAIN

Le réseau ferroviaire actuel résulte d'une conception marquée par l'histoire, qui a débuté au XIX^{ème} siècle. Il fait l'objet d'améliorations continues : de nombreux projets ont ainsi récemment permis d'améliorer ses performances dans les régions Bretagne et Pays de la Loire (renouvellement des voies, suppression de passages à niveau, re-lèvements de vitesse et adaptation de la signalisation ou encore l'aménagement des principales gares).

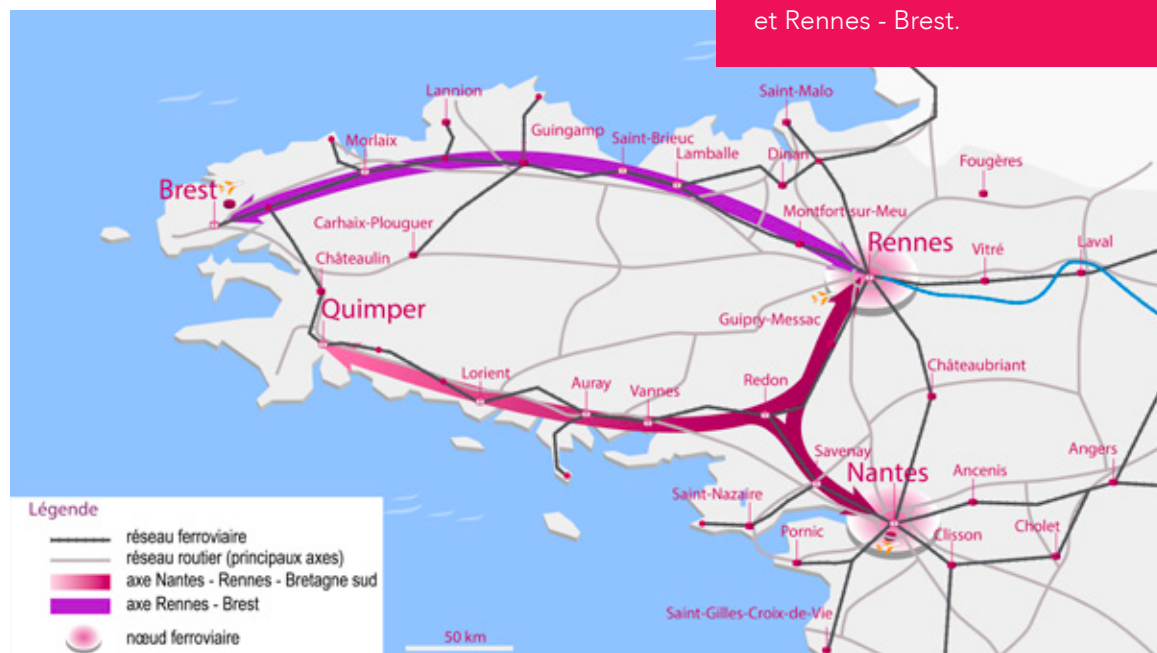
Les deux autorités organisatrices des mobilités (Régions Bretagne et Pays de la Loire), prévoient dans la prochaine décennie d'augmenter les dessertes en train dans la plupart des gares mais perçoivent dès à présent les limites du réseau ferroviaire, notamment sur les secteurs les plus circulés.

Au delà, avec LNOBPL, il s'agit de se projeter dans les trente prochaines années **pour imaginer la place du train dans les déplacements à l'ouest de Nantes et Rennes**, sur deux régions qui pourraient accueillir à l'horizon 2050 un million d'habitants de plus qu'aujourd'hui.

Les aménagements ferroviaires représentent des investissements conséquents et nécessitent du temps pour leur conception et leur construction, ce qui conduit à **engager les réflexions dès maintenant pour répondre aux besoins de demain**.

LNOBPL est un levier pour répondre aux besoins de déplacements **plus respectueux de l'environnement**, grâce à un réseau ferré modernisé et développé. Mieux desservir les territoires en renforçant la performance du train, c'est le rendre plus attractif pour les usagers et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre, **permettre des déplacements plus sûrs avec moins d'accidents de la route et réduire la congestion routière**.

Le grand projet ferroviaire des liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire, LNOBPL, consiste à l'horizon 2035 et au-delà, à améliorer la performance (diminution des temps de parcours et augmentation de la fréquence des trains) des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.



QUELLES AMÉLIORATIONS POUR MES DÉPLACEMENTS ?



L'augmentation du nombre de trains et la réduction des temps de parcours



Des déplacements du quotidien et longue distance facilités et en sécurité



Une offre de mobilité plus respectueuse de l'environnement

Par exemple :

- Entre Nantes et Rennes, un gain de temps pour les usagers en diminuant le temps d'attente de leur train, en permettant le passage de deux trains par heure, au lieu d'un aujourd'hui, et un temps de parcours réduit de 1h15 à 1h.
- Des dessertes de proximité améliorées pour toutes les gares du territoire. Par exemple à Guipry-Messac, c'est plus de trains en heure de pointe pour aller à Rennes.
- Un gain de temps pour les usagers en diminuant le temps de parcours, en permettant de relier Brest et Paris en 3h.

OÙ EN EST AUJOURD'HUI LE GRAND PROJET LNOBPL ?

LNOBPL POURSUIT QUATRE OBJECTIFS :

Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : en mettant Brest et Quimper à 3 heures de Paris à long terme

Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation du territoire 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)

Ce grand projet est né d'une volonté politique forte de l'Etat, des élus des régions Bretagne et Pays de la Loire et de SNCF Réseau de continuer à développer des services de mobilité performants pour accompagner la croissance démographique et économique de ces territoires.

LES GRANDES ÉTAPES

- 2009 -2017
Premières études
Débat public (2014 -2015)
Étape complémentaire au débat public (2016 - 2017)
- Février 2020
Décision ministérielle de lancement des études préliminaires
- 2021-2022
1^{ère} phase des études préliminaires et dialogue territorial, pour construire la feuille de route de LNOBPL
- Horizon 2027
Première(s) enquête(s) publique(s)
- Horizon > 2035
Mise en service

21 février 2020 - Décision ministérielle demandant le lancement des études préliminaires LNOBPL :

Construire graduellement les scénarios d'amélioration des deux axes ferroviaires :

Pour Nantes - Rennes - Bretagne Sud :

- ligne nouvelle Rennes - Redon,
- amélioration de Nantes - Savenay - Redon

Pour Rennes - Brest :

- schéma directeur d'axe

LES CHIFFRES LNOBPL

- 7 millions d'habitants en Bretagne et Pays de la Loire
- 80 000 voyageurs en train par jour en Bretagne et Pays de la Loire
- 570 km de réseau ferroviaire aujourd'hui sur les deux axes LNOBPL
- Création d'une ligne nouvelle : de 25 à 30 M€ /km
- Modernisation de la signalisation : de 2 à 3 M€ /km

Conditions économiques de 2021

LES SOLUTIONS TECHNIQUES À L'ÉTUDE

Les études portent notamment sur la possibilité de moderniser le réseau existant (doublement des voies, amélioration de la signalisation, rectification de tracé) et sur la création de sections de ligne nouvelle. Elles sont menées en cohérence avec les réflexions portant sur les aménagements des noeuds ferroviaires de Nantes et Rennes. Une attention particulière est apportée à la soutenabilité financière des solutions étudiées.

La modernisation d'une ligne existante est l'amélioration de ses caractéristiques en termes de capacité et de vitesse :

- › soit par le changement de système de signalisation (ERTMS : système de gestion de la circulation des trains de dernière génération développé à l'échelon européen)
- › soit par le doublement localisé du nombre de voies
- › soit par la rectification du tracé (reprise du tracé pour permettre aux trains de circuler plus vite, y compris hors des emprises) et la suppression de certains passages à niveau.

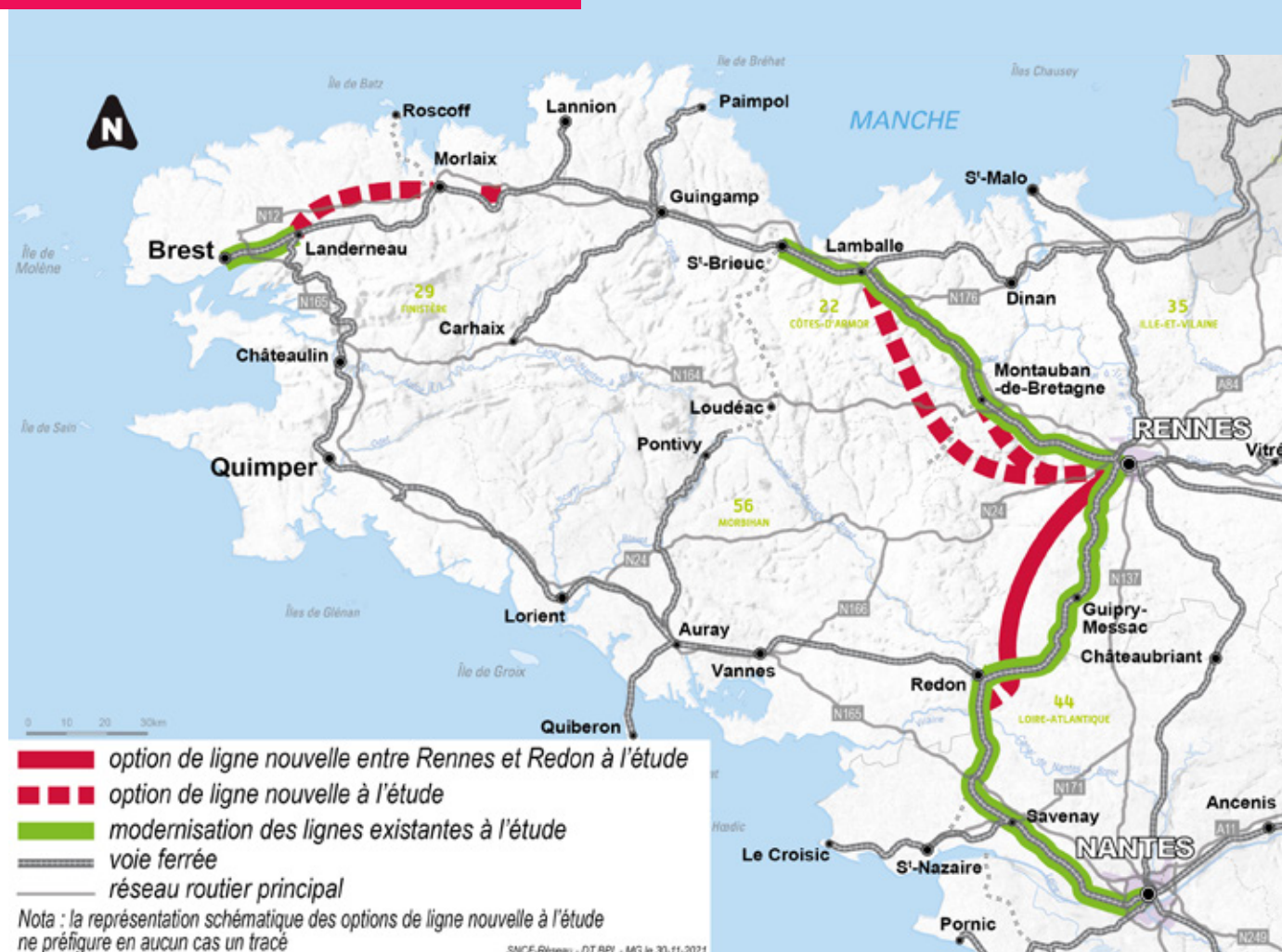
Les mobilités du quotidien

LNOBPL étudie les possibilités d'amélioration des mobilités aux différentes échelles. Que ce soit pour les déplacements du quotidien ou pour les déplacements occasionnels, il est prévu de maintenir voire d'accroître les différentes dessertes. En particulier, les hypothèses de création de sections de ligne nouvelle ne prévoient pas la suppression des lignes existantes afin de préserver les possibilités d'augmentation de la desserte de proximité.

La ligne nouvelle consiste à imaginer des sections de ligne nouvelle, de longueur significative, distinctes du tracé existant. Ces sections de ligne nouvelle peuvent accueillir des circulations TER rapides et TGV. Elles contournent parfois des gares intermédiaires existantes afin d'offrir un haut niveau de performance (gain de capacité et de vitesse).

Les voies existantes peuvent dans ce cas être conservées pour permettre la desserte de proximité.

SUR L'AXE NANTES - RENNES - BRETAGNE SUD ET SUR L'AXE RENNES - BREST



LE DIALOGUE TERRITORIAL

Depuis le début LNOBPL se construit dans le dialogue avec les collectivités, les acteurs territoriaux, les habitants et les usagers de Bretagne et de Loire-Atlantique. La nouvelle étape de LNOBPL comprend un dialogue territorial, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), pour intégrer au mieux les attentes, besoins et spécificités des territoires.

Vous avez la possibilité de vous informer sur le grand projet ferroviaire et de formuler vos observations et propositions.

L'enjeu : contribuer à définir quel sera le réseau ferroviaire en 2050 avec LNOBPL sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

POUR PARTICIPER : WWW.LNOBPL.FR

Les 5 points à retenir

1 Des régions Bretagne et Pays de la Loire dynamiques et attractives qui pourraient accueillir 1 million d'habitants supplémentaires d'ici 30 ans.

2 Le train devra répondre à des besoins de mobilité croissants et contribuer à rendre les déplacements du quotidien et occasionnels moins polluants.

3 Sans LNOBPL, au-delà des améliorations de desserte prévues dans la prochaine décennie, le réseau ferroviaire aura dans le futur les mêmes performances qu'aujourd'hui alors qu'il est déjà proche de la saturation.

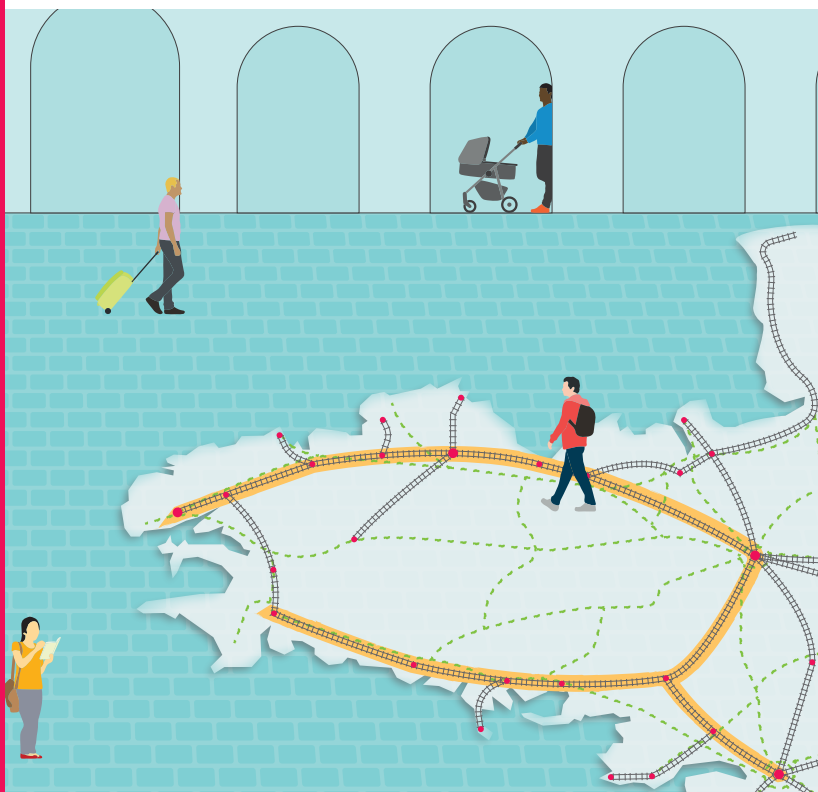
4 Le temps ferroviaire est long et il faut souvent près de 30 ans entre les premières idées et la mise en service d'un grand projet ferroviaire.

5 Pour garantir la cohérence entre LNOBPL et les besoins exprimés, le dialogue territorial a pour objectif d'associer les habitants et les acteurs du territoire à la définition du grand projet.

Pour contacter les garants de la CNDP :

alain.radureau@garant-cndp.fr

segolene.charles@garant-cndp.fr



CONCEVONS DÈS AUJOURD'HUI LE RÉSEAU FERROVIAIRE DE DEMAIN