

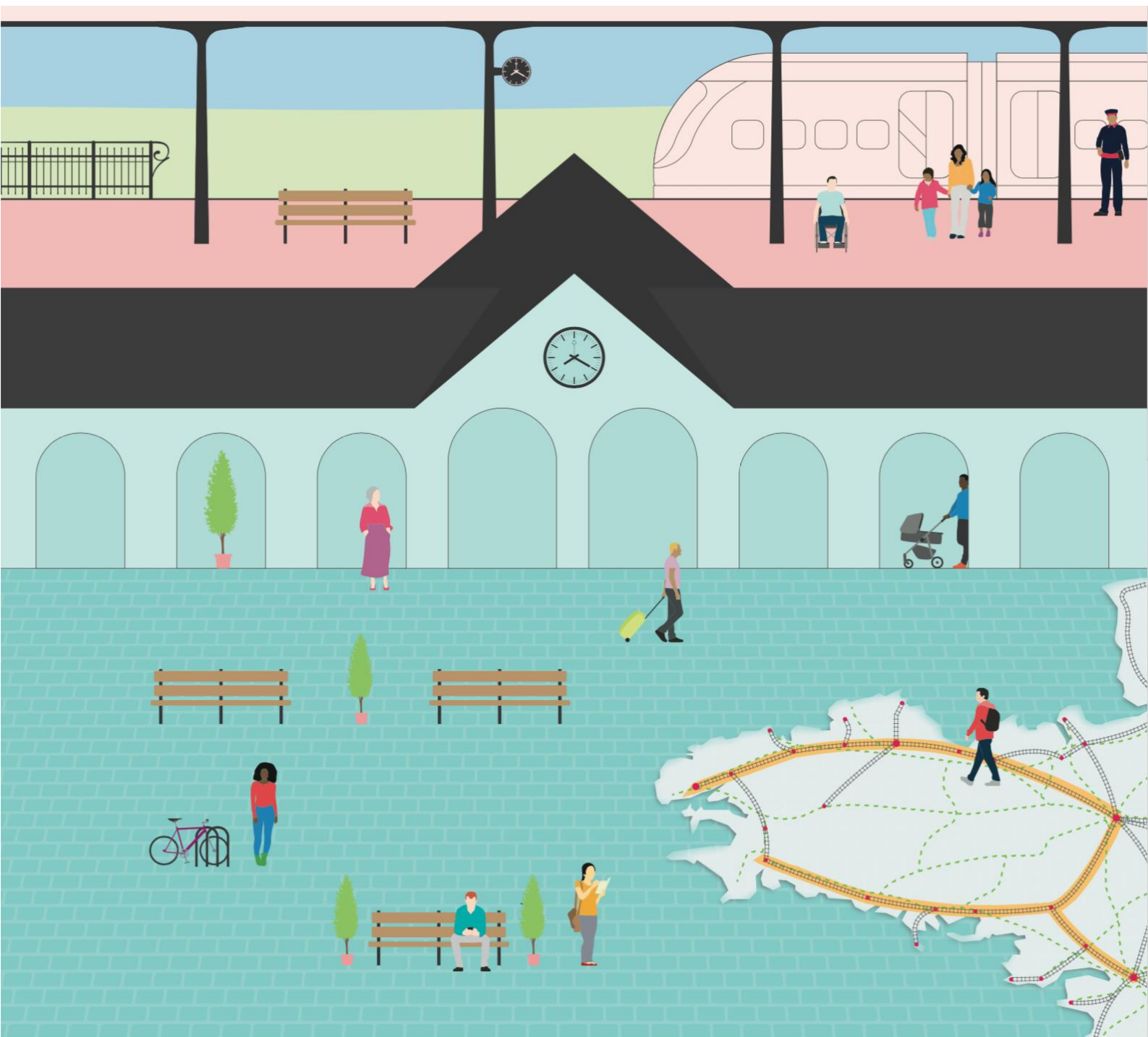
LIAISONS NOUVELLES

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL / DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022

REUNION ASSOCIATIONS ET ACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES DES PAYS DE LA LOIRE DU 19 JANVIER 2022



AVANT-PROPOS

La réunion réunissant les acteurs associatifs et socio-économiques des Pays de la Loire s'est tenue le 19 janvier 2022, de 10h à 12h.

En raison des conditions sanitaires particulières, liées à la crise sanitaire de la Covid-19, la réunion a été réalisée à distance, via l'application zoom.

Elle a réuni 15 participants :

- **9 représentants des associations et acteurs socio-économiques de la région Pays de la Loire**
- **Alain Radureau**, garant de la concertation
- **SNCF Réseau**
 - **Cédric Levrel**, chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire
 - **Yves Legrenzi**, adjoint au chef de mission Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire
 - **Marie Chiron**, chargée de concertation sur le grand projet Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire
- **Agence Eker**
 - Simon Mazajczyk, animateur
 - Mathilde Béquet, co-animatrice

Sommaire

I. INTRODUCTION ET PRESENTATION DES PARTICIPANTS	4
II. REGARDS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND PROJET LNOBPL	5
1. Le territoire du grand projet LNOBPL	5
2. Les dynamiques territoriales	5
3. Le défi de la transition écologique	5
4. Zoom sur le territoire des Pays de la Loire	6
III. QUELS ENJEUX EN TERMES DE MOBILITE.....	7
1. Les mobilités observées sur le territoire	7
2. Focus sur le ferroviaire	7
3. Quelle place pour les mobilités de demain ?	7
IV. LE GRAND PROJET LNOBPL	8
1. LNOBPL, un grand projet ferroviaire pour l'Ouest	8
2. Les objectifs et les horizons de LNOBPL.....	8
3. La gouvernance.....	9
4. Où en est-on aujourd'hui ?	10
V. PREMIER TEMPS D'ECHANGES.....	10
VI. LES OPTIONS D'AMENAGEMENTS A L'ETUDE.....	12
1. Le réseau ferré sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud.....	12
2. Un grand projet hybride	13
3. Les solutions étudiées sur l'axe NRBS	14
4. Les apports de LNOBPL sur l'axe RNBS	15

VII. DEUXIEME TEMPS D'ECHANGES	16
1. Les principaux éléments abordés par le groupe 1	17
2. Les principaux éléments abordés par le groupe 2	17
VIII. CONCLUSION ET SUITE DE LA DEMARCHE.....	17
IX. ANNEXES.....	19
1. Support de travail du Groupe 1.....	19
2. Support de travail du Groupe 2.....	19

I. INTRODUCTION ET PRESENTATION DES PARTICIPANTS

L'animateur souhaite la bienvenue aux participants. Il rappelle quelques règles qui permettront de faciliter les échanges de chacun, sur zoom. Il présente le déroulé de la réunion.

Alain Radureau, garant de la concertation, se présente et souhaite la bienvenue aux participants. Il explique qu'il a été nommé garant de la concertation par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), après la phase de débat public. Il rappelle que le dialogue territorial est une phase de concertation au long cours. Son rôle est de veiller à ce qu'une information complète et sincère soit donnée sur le grand projet ferroviaire et de garantir l'expression du public.

Un tour de table des participants est effectué :

- Marc **BOUCHERY**, directeur du Conseil Economique Social et Environnemental (CESER) Pays de la Loire
- Yvic **KERGROAC'H**, Vice-Président du CESER et Président de la commission « Infrastructures – Déplacements – Télécommunications – Energie »
- Thomas **MERLET**, chargé d'étude au CESER des Pays de la Loire, commission Infrastructures – Déplacements Télécommunications – Energies

- Axel **GERAULT**, représentant de la Chambre d'agriculture des Pays de la Loire, service aménagement et urbanisme

- Pierrick **GOUIN**, président du Conseil de Développement de Redon agglomération

- Jean-Luc **LEBARON**, président du CODEF Redon et Pays de Redon
- Dominique **ROMAN**, président de la FNAUT Pays de la Loire, association des usagers des transports des Pays de la Loire

- Gérard **ALLARD**, membre du Conseil d'administration de l'association l'UFC Que Choisir Pays de la Loire et membre du CESER
- Bernard **GUILLEMOT**, représentant de Bretagne Vivante, association de protection de la nature en Bretagne

II. REGARDS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND PROJET LNOBPL

1. Le territoire du grand projet LNOBPL



Cédric Levrel présente la carte du territoire du grand projet LNOBPL, à savoir le quadrilatère Nantes, Rennes, Brest et Quimper. Cette carte permet de représenter synthétiquement les grandes infrastructures de transport actuelles : réseau ferroviaire, réseau routier et aéroports.

2. Les dynamiques territoriales

Les régions Bretagne et Pays de la Loire sont toutes les deux très dynamiques.

- 3 pôles métropolitains importants : Brest, Nantes et Rennes
- Un maillage du territoire fin et de nombreuses villes moyennes
- 2 grands ports : Saint-Nazaire et Brest.
- Attraits touristiques et économiques

Le développement des activités économiques et l'attractivité du territoire conduisent à l'augmentation des besoins en termes de mobilités, tant des personnes que des marchandises.

En termes de démographie, les projections effectuées sur le long terme soulignent le fort dynamisme des deux régions, tant au niveau national qu'au niveau européen. Les études de l'INSEE estiment que d'ici trente ans, ces deux régions pourraient accueillir un million d'habitants supplémentaire.

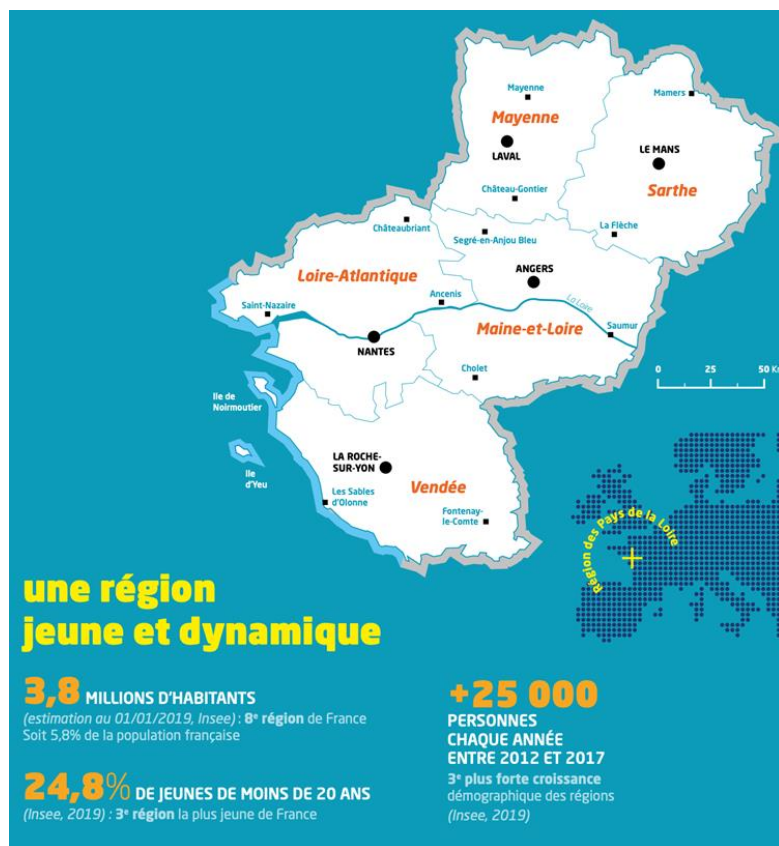
3. Le défi de la transition écologique

La transition écologique est un vrai défi pour demain, notamment pour le secteur des transports, responsable à lui seul de 30% des émissions de gaz à effet de serre. En Bretagne, plus de 85% des déplacements de moins de 100 km sont effectués en voiture individuelle. L'amélioration du réseau ferroviaire apparaît déterminante aussi bien en termes écologiques que pour répondre aux problématiques de congestion routière aux abords des métropoles et sur les axes routiers principaux.

4. Zoom sur le territoire des Pays de la Loire

Les chiffres et graphiques suivants permettent d'illustrer le dynamisme de la région Pays de la Loire.

Source : Région des Pays de la Loire - Chiffres clés - 2020



PIB PAR HABITANT :

29 424 €

4^e rang national (2019)

128 000

PME EN PAYS DE LA LOIRE

33 058

CRÉATIONS D'ENTREPRISES

en Pays de la Loire en 2019 (Insee)

EXPORTATIONS 21,9 Mds€ 5 084 entreprises exportatrices

IMPORTATIONS 27,7 Mds€

(Direction générale des douanes et des droits indirects, 2019)

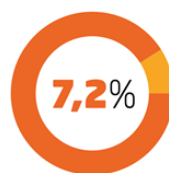


1,61

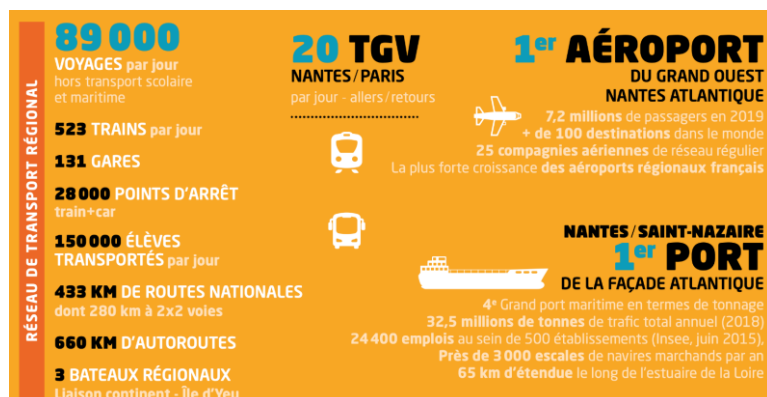
MILLION D'EMPLOIS

6,4 emplois publics pour 100 hab (2019), soit le plus faible taux de France

2^e taux de chômage le plus bas de France



(3^e trimestre 2019, Insee)



III. QUELS ENJEUX EN TERMES DE MOBILITE

1. Les mobilités observées sur le territoire

Yves Legrenzi présente les différentes mobilités observées sur le territoire.

La carte suivante permet d'illustrer le trafic routier et le taux de fréquentation des gares.



Il rappelle l'importance du nombre de villes moyennes, plutôt dynamiques, qui maillent le territoire. Le taux d'utilisation de la voiture en Pays de la Loire est l'un des plus importants de France.

Le réseau routier est parfois confronté à de fortes congestions, notamment aux abords des métropoles, ce qui pose la question de l'opportunité d'augmenter la part modale du train.

2. Focus sur le ferroviaire

Le mode ferroviaire est un moyen de transport de grande capacité qui représente :

En France :

- 28 000 km de lignes
- 3 000 gares et points d'arrêts
- 15 000 trains circulent par jour
- 5 millions de voyageurs par jour

En Régions Bretagne et Pays de la Loire :

- Plus de 2 600 km de lignes
- 258 gares et points d'arrêts
- 1 000 trains circulent par jour
- 80 000 voyageurs par jour

3. Quelle place pour les mobilités de demain ?

Les fortes évolutions démographiques, décrites précédemment, se traduisent par un besoin de déplacements accru alors même que :

- Le réseau ferroviaire est aujourd'hui proche de la saturation, notamment aux abords des grands nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes
- Les congestions routières sont de plus en plus importantes, même avec le développement du télétravail

- Le rôle de l'avion en 2050 doit être interrogé eu égard aux logiques de décarbonisation des déplacements

Il est donc nécessaire de réfléchir collectivement à la façon dont les infrastructures de transports doivent évoluer.

Le grand projet LNOBPL est nécessaire pour améliorer les liaisons ferroviaires entre Nantes, la Bretagne Sud, Rennes et Brest. Il est donc nécessaire d'engager dès maintenant les réflexions sur l'avenir global du réseau.

IV. LE GRAND PROJET LNOBPL

1. LNOBPL, un grand projet ferroviaire pour l'Ouest



Les enjeux territoriaux qui ont été précédemment présentés aux participants soulignent le besoin d'augmenter la part modale du fer dans les déplacements sur le territoire de LNOBPL. C'est pourquoi, 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 du nombre de trains) des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

Cédric Levrel explique que cette carte illustre de manière simplifiée l'ambition de LNOBPL. Elle permet également de mettre en exergue les enjeux spécifiques qui existent autour des nœuds ferroviaires de Nantes et de Rennes.

Le réseau ferroviaire 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. Cependant, sont perçues dès à présent les limites du réseau ferroviaire, notamment sur les secteurs les plus circulés.

Il faut donc réaliser un exercice de projection pour envisager et prévoir le réseau ferroviaire de demain, en tenant compte des différents enjeux territoriaux et écologiques à venir.

2. Les objectifs et les horizons de LNOBPL

Le grand projet LNOBPL poursuit quatre objectifs :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : 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)

LNOBPL est en conformité avec le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et avec le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire.

Comme expliqué précédemment, le grand projet ferroviaire s'inscrit sur le long terme :



La décision ministérielle de février 2020, qui acte le lancement des études préliminaires LNOBPL est disponible ici :

<https://www.lnobpl.fr/sites/lnobpl.fr/files/telechargements/documents/mediatheque/D%C3%A9cision%20minist%C3%A9rielle.pdf>

Cédric Levrel précise que le coût du grand projet ferroviaire a été évalué entre 3 et 6 milliards d'euros, lors des phases d'études antérieures, selon les scénarios considérés.

3. La gouvernance

• Les partenaires financeurs



• Le maître d'ouvrage



Cédric Levrel précise que SNCF Réseau agit sous l'autorité de l'État, formalisée notamment par la décision ministérielle du 21 février 2020, en tant que maître d'ouvrage.

4. Où en est-on aujourd'hui ?

La décision ministérielle du 21 février 2020 a acté le lancement de la première phase des études préliminaires LNOBPL :

- Mettre à jour le socle de connaissances pour la poursuite des études : enjeux territoriaux, environnementaux, déplacements ;
- Construire graduellement les scénarios d'amélioration des deux axes ferroviaires Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest (modernisation des lignes existantes, modernisation de la signalisation avec le système européen ERTMS, lignes nouvelles).

En parallèle de la poursuite des études pour construire les solutions techniques permettant d'améliorer le réseau ferroviaire d'ici 2050, SNCF Réseau a engagé une nouvelle phase de dialogue avec les acteurs du territoire. Le dialogue territorial, qui a commencé le 2 décembre 2021 pour une durée de 3 mois vise à :

- Informer sur le grand projet ferroviaire
- Recueillir l'avis des acteurs territoriaux et du public
- Préparer les prochaines étapes

L'enjeu du dialogue territorial est donc de contribuer à définir quel sera le réseau ferroviaire en 2050 avec LNOBPL sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

V. PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES

Les participants sont invités à discuter sur la base des deux questions suivantes :

- *Quels sont selon vous les points forts et les points faibles du ferroviaire sur le territoire ?*
- *En 2050, comment imaginez-vous le réseau ferroviaire en Bretagne et en Loire-Atlantique ?*

Les contributions suivantes ressortent des échanges :

Le Conseil de Développement de Redon agglomération souligne que l'artificialisation des sols n'a pas été prise en compte dans les considérations écologiques présentées.

Cédric Levrel explique que seuls les enjeux directement liés au transport ont été présentés dans le support diffusé. Un portrait général des enjeux climatiques ne sera pas présenté aujourd'hui mais ces considérations agrémenteront l'analyse du dialogue territorial et sont bien sûr prises en compte finement par SNCF Réseau dans les études menées et à venir.

L'association Bretagne Vivante, la FNAUT Pays de la Loire ainsi que le CODEF Redon et Pays de Redon s'accordent sur le fait que la Bretagne sud et que le Bassin nazairien sont peu intégrés dans le cadre de LNOBPL. Selon ces acteurs :

- La Basse Loire concentre pourtant 200 000 habitants entre Saint-Nazaire et Guérande. Saint-Nazaire devrait enfin être de nouveau reliée à Redon et Rennes, pour limiter les investissements routiers. Un raccordement de quelques kilomètres « virgule de Savenay » et la réalisation d'un ouvrage suffiraient, pour permettre d'optimiser les infrastructures existantes.
- SNCF Réseau devrait tirer le meilleur profit du réseau et regarder tous les potentiels de trafic. Or aujourd'hui, la démarche n'a pas été menée jusqu'au bout puisque le port maritime de Saint-

Nazaire a demandé depuis longtemps qu'une liaison soit réalisée vers Rennes, sans que les trains soient contraints de rebrousser (faire demi-tour) à Savenay. Les collectivités commencent également à se mobiliser en ce sens.

- Une liaison vers Saint-Nazaire pourrait être mise en place depuis Redon, via Pontchâteau ou via Savenay pour rejoindre Saint-Nazaire. Il existe un potentiel de voyageurs sur ce tracé.
- La liaison Redon - Bretagne Sud doit être améliorée à partir de Nantes, où aujourd'hui il y a peu d'Intercités. Il est important de relier Nantes à la Bretagne sud, jusqu'à Quimper et Brest. Les usagers ne peuvent se contenter d'un seul aller-retour par jour.
- Le point fort de LNOBPL reste la liaison Paris - Brest et Paris - Quimper. Il subsiste un point faible sur les liaisons ferroviaires entre Nantes et la Bretagne Sud.

Cédric Levrel explique que le grand projet LNOBPL a connu plusieurs évolutions, notamment après l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame des Landes. LNOBPL a ainsi été recentré sur Nantes, Savenay et Redon. Aujourd'hui la question de la desserte de Saint-Nazaire ne fait pas partie des objectifs de LNOBPL. L'un des enjeux du dialogue territorial est justement de recenser les demandes des territoires telles que celle-là pour les porter à la connaissance du comité de pilotage de LNOBPL et examiner les suites à y donner.

Aujourd'hui il y a une certaine déformation géographique. Rennes est à 1h30 de Paris mais est à 2 heures de Brest et Quimper, ce que le grand projet LNOBPL propose de modifier.

La FNAUT Pays de la Loire demande comment interpréter l'absence du département de la Loire-Atlantique dans les partenaires financeurs du projet.

Cédric Levrel explique que le département de la Loire Atlantique a pris la décision de ne pas poursuivre sa participation à la gouvernance de LNOBPL. Cela n'exclut pas que le département puisse s'exprimer sur le grand projet ferroviaire ; il est par conséquent associé au dialogue territorial à ce titre.

L'association UFC Que Choisir réagit au nom du grand projet « LNOBPL » et explique que le terme « ligne nouvelle » crispe le débat. En effet, la priorité n'est pas la conception de lignes nouvelles mais plutôt de s'acheminer graduellement vers les objectifs cités et d'améliorer les liaisons entre le sud de la Bretagne, Rennes et Nantes.

Cédric Levrel rappelle que le nom du grand projet est « Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire ». Le terme « liaisons nouvelles » ne signifie pas que LNOBPL vise uniquement à créer des lignes nouvelles ou des lignes à grande vitesse. Au contraire, c'est un grand projet qui combine différentes pistes d'amélioration du réseau ferroviaire, y compris l'optimisation de l'existant en modernisant notamment la signalisation. La sémantique a déjà été adaptée, à la suite des différentes phases de concertation qui ont préalablement été réalisées mais il faudra en effet insister sur cet élément dans le futur.

Le CESER Pays de la Loire demande si la liaison Nantes - Chateaubriant - Rennes sera étudiée dans le futur pour assurer une desserte fine du territoire. Il explique que l'amélioration de la ligne entre Nantes - Rennes et Redon est prioritaire, aussi bien en termes de temps, qu'en termes de fréquence. Il ajoute qu'il faut porter une vigilance sur le tunnel de Chantenay (s'il y a un accident grave de trafic dans le tunnel, tout le réseau serait impacté).

Les représentants du CESER ajoutent qu'il faut toujours prendre en compte Le Mans et Laval et qu'il ne faut pas supprimer de desserte au Mans pour aller plus vite en Bretagne. Il précise qu'en termes de financement la révision du réseau trans-européen de transport (RTE-T) est positive et qu'elle permettra peut-être accélérer la réalisation des travaux.

Cédric Levrel explique que le réseau ferroviaire est pensé d'une manière globale, la desserte du Mans et de Laval n'est donc pas mise de côté.

La liaison entre Nantes, Chateaubriant et Rennes, desserte fine du territoire, n'a pas été retenue dans le périmètre du grand projet LNOBPL, à la suite des différentes études et phases de concertation.

L'amélioration de l'infrastructure, de la desserte et du temps de parcours sur cette liaison font par ailleurs l'objet de réflexions portées par les régions Bretagne et Pays de la Loire.

La Chambre d'agriculture des Pays de la Loire exprime sa réflexion concernant les points forts et faibles de LNOBPL. Il est noté que la liaison vise à répondre à un besoin et à une meilleure desserte des territoires. Néanmoins, la Chambre d'agriculture ajoute la question de la limite du développement du réseau ferroviaire : ce développement risque d'encourager un phénomène démographique important avec l'arrivée de nouvelles populations et augmenter le besoin en services, tout en accentuant l'urbanisation du territoire.

Elle demande si LNOBPL au lieu de répondre à un besoin, n'encourage pas la venue de nouvelles populations et la consommation d'espaces au sens large.

Cédric Levrel explique que les études qui ont été réalisées posent la question clé de l'évolution des territoires. Aujourd'hui LNOBPL vise à répondre aux besoins, plutôt qu'à en générer. Par exemple, les solutions techniques n'envisagent pas la création de nouvelles gares mais visent à développer la capacité et la desserte sur le réseau existant.

L'UFC Que Choisir et le CESER soulignent que la desserte autour des agglomérations de Nantes et de Rennes est un point faible. A leur sens, il faudrait développer des réseaux express régionaux à l'image de ce qui existe déjà en région parisienne.

Cédric Levrel rappelle que le grand projet ferroviaire est aujourd'hui dans une phase d'objectivation des besoins, au travers d'un dialogue ouvert afin de pouvoir proposer des solutions techniques qui répondent aux besoins du territoire.

L'augmentation de la desserte autour de Nantes et Rennes fait par ailleurs l'objet de démarches dédiées à travers les schémas directeurs des nœuds ferroviaires de ces deux agglomérations, dont la maîtrise d'ouvrage est également assurée par SNCF Réseau, en partenariat avec l'Etat et les collectivités ; les études sont étroitement coordonnées avec LNOBPL.

VI. LES OPTIONS D'AMENAGEMENTS A L'ETUDE

1. Le réseau ferré sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud



Yves Legrenzi présente la capacité du réseau ferroviaire actuel sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud. On note par exemple, dans les deux sens :

- Entre Nantes - Rennes
 - 1 train possible par heure avec un temps de trajet d'1h15
 - 7 trains possibles par heure sur le tronçon Nantes - Savenay

- Entre Rennes - Quimper
 - 1 train possible par heure avec un temps de trajet d'1h59
 - 6 trains possibles par heure sur le tronçon Rennes - Messac

- Entre Nantes - Quimper
 - 1 train possible toutes les deux heures avec un temps de trajet de 2h16

Il explique qu'il n'est pas possible aujourd'hui d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire sans aménagements supplémentaires. Il précise que les études sont réalisées, de manière préférentielle, en heure de pointe puisque c'est dans ce créneau horaire que se posent le plus les questions liées à la capacité du réseau ferroviaire.

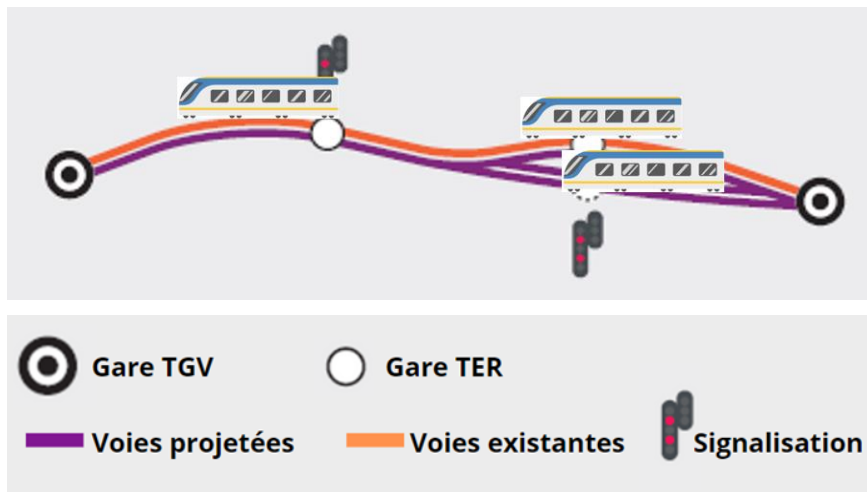
2. Un grand projet hybride

Dans le cadre de LNOBPL, différentes approches techniques sont étudiées pour améliorer les liaisons ferroviaires.

Il existe deux grandes familles de travaux possibles :

- La modernisation des lignes existantes :

Cette technique permet de rester plus proche de l'emprise du réseau ferroviaire et d'améliorer le réseau existant. Deux grandes manières de procéder sont traitées dans les études actuelles :



- La rectification du tracé :

La rectification du tracé permet notamment de réduire les virages pour que les trains aient moins à ralentir dans les courbes.

Développer des trajets plus rectilignes permet de réduire le temps de parcours. Néanmoins, lorsque ces rectifications de tracé sont significatives elles nécessitent de sortir des emprises du réseau ferré et sont consommatrices de foncier. Cette opération peut donc être complexe à mener.

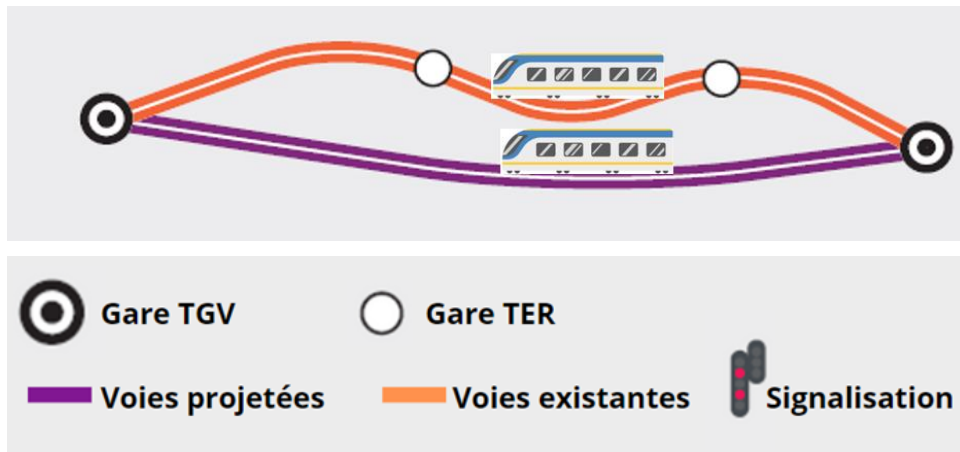
- La modernisation de la signalisation :

Aujourd'hui, le trafic ferroviaire hors lignes à grande vitesse est principalement régulé par tronçons, délimités par des feux.

Ce système de sécurité permet de prévenir un train, lorsque ce dernier doit freiner, si le train qui le précède a un problème, afin qu'ils n'entrent pas en collision.

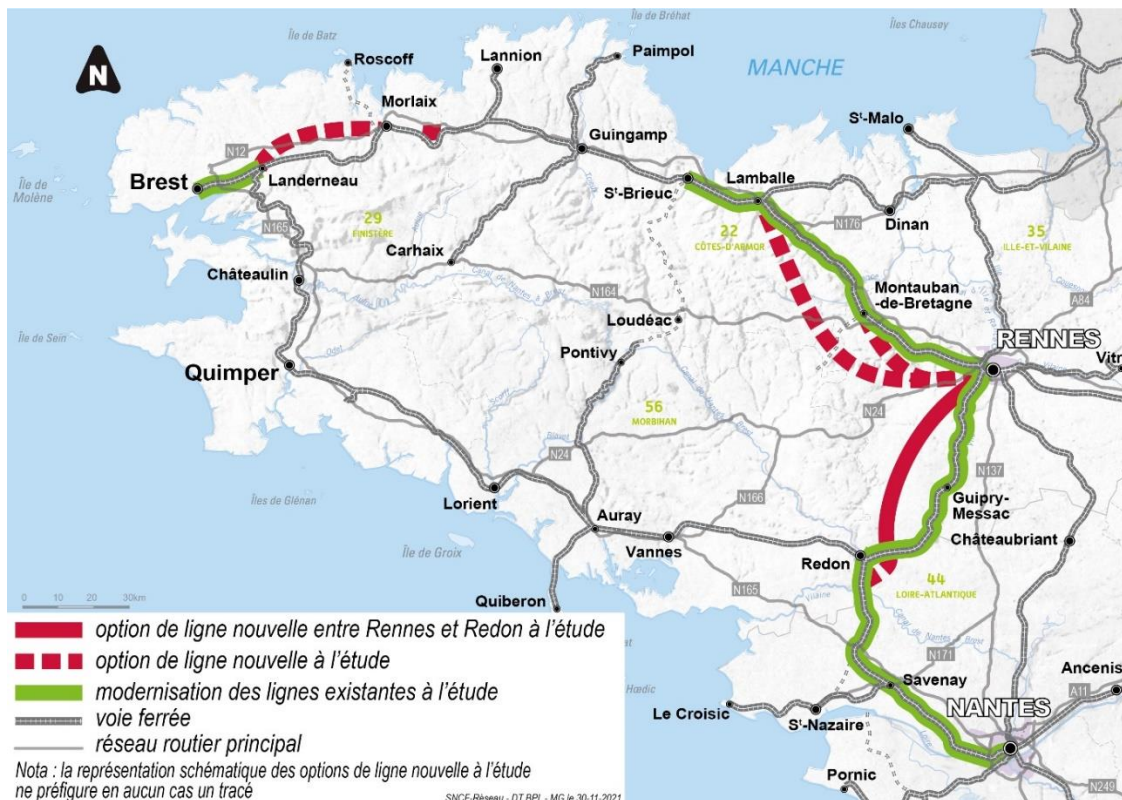
Un nouveau système est étudié : l'ERTMS, un système de gestion de la circulation des trains de dernière génération développé à l'échelon européen. Il permet une gestion du trafic plus dynamique, en étant directement lié à la commande en cabine. Il permet d'optimiser la distance entre les trains, en réduisant la distance entre eux au minimum requis pour le freinage. Avec ce système, il est donc possible de faire circuler plus de trains sur un même tronçon.

- La création de lignes nouvelles



La création d'une ligne nouvelle induit des travaux plus significatifs. Elle permet de gagner en vitesse puisque la voie créée permet, si elle est au standard grande vitesse, une circulation à 320 Km/h des trains. Elle permet également de gagner en capacité puisque plusieurs trains peuvent partir en même temps et emprunter deux voies différentes puisque la ligne existante est conservée.

3. Les solutions étudiées sur l'axe NRBS



Yves Legrenzi rappelle que le grand projet LNOBPL a déjà donné lieu à de nombreuses études et réflexions. Aujourd'hui, les solutions étudiées sont issues des études des différents scénarios analysés lors des phases de concertation antérieures.

Un représentant de la FNAUT Pays de la Loire souligne l'absence d'amélioration des liaisons entre Redon et Vannes et entre Vannes et Quimper.

Yves Legrenzi explique qu'il existe deux raisons permettant d'expliquer qu'aucune solution technique ne soit proposée entre Redon et Vannes et Vannes et Quimper.

Par le passé, et avant que les études sur LNOBPL n'aient été engagées, des relèvements de vitesse et des suppressions de passages à niveau ont été réalisées afin d'améliorer la capacité du réseau ferroviaire, notamment sur ces secteurs.

De plus, l'analyse des travaux complémentaires possibles n'a pas montré de gain significatif sur ces axes par rapport aux trafics attendus.

La décision ministérielle de février 2020 a finalement retenu, de manière préférentielle, l'amélioration du tronçon Nantes - Rennes. Il est toutefois important de noter que les solutions étudiées par LNOBPL bénéficieront aussi aux liaisons entre Nantes et la Bretagne Sud et entre Rennes et la Bretagne sud en améliorant les tronçons les plus circulés, Nantes - Savenay - Redon et Rennes - Redon.

4. Les apports de LNOBPL sur l'axe RNBS

- Pour les liaisons Nantes - Rennes (dans les deux sens)
 - Deux trains par heure en heure de pointe (contre un seul aujourd'hui)
 - Gain de temps jusqu'à 15 minutes (avec ligne nouvelle)

- Pour les liaisons de l'axe Nantes - Savenay - Quimper (dans les deux sens)
 - Un train Nantes - Quimper par heure de pointe (contre un toutes les deux heures aujourd'hui)
 - Amélioration des trajets Nantes - Savenay (périurbain)

- Pour les liaisons de l'axe Rennes - Quimper (dans les deux sens)
 - Gain de temps jusqu'à 10 minutes (avec ligne nouvelle)
 - Deux trains Rennes - Vannes en heure de pointe (contre un seul aujourd'hui)
 - Augmentation des trajets Rennes - Guipry-Messac (périurbain)

Yves Legrenzi précise que les solutions techniques envisagées sur l'axe Rennes - Redon amélioreront également les axes Rennes - Vannes et Rennes - Quimper.

De manière similaire, l'amélioration du tronçon entre Nantes et Redon permettra de gagner en capacité et d'améliorer les trajets entre Nantes - Quimper et Nantes - Savenay. Il ajoute que l'axe Nantes - Savenay, qui assure la desserte périurbaine à l'ouest de Nantes, est aujourd'hui au maximum de sa capacité.

En termes de coût,

- La création d'une ligne nouvelle coûte en moyenne 25 à 30 millions d'euros du kilomètre
- La modernisation de la signalisation coûte en moyenne 2 à 3 millions d'euros du kilomètre

Yves Legrenzi précise que LNOBPL ne vise pas uniquement à améliorer le temps de parcours entre la pointe bretonne et Paris mais qu'il aura aussi un impact significatif sur les déplacements du quotidien, tout en contribuant à la décarbonation des déplacements.

Alain Radureau, garant de la concertation, demande quel est le taux d'amélioration en termes de capacité que peut apporter l'ERTMS.

Yves Legrenzi explique que la réponse dépend énormément du profil du réseau examiné.

Sur des tronçons ferroviaires où des trains similaires circulent, comme des TGV, on peut passer de 12 à 15 trains par heure. Alors que sur des tronçons comme celui de Nantes - Savenay, où des trafics différents coexistent (train direct et train réalisant une desserte fine avec des arrêts fréquents), des études doivent être réalisées pour avoir une vision précise des effets sur la capacité du réseau.

D'une manière générale, on peut estimer qu'un à trois créneaux de circulation peuvent être ajoutés par heure grâce au passage en ERTMS, mais pour gagner nettement en capacité, il faudrait également rajouter des voies de circulation. C'est pourquoi la question de la création d'une ligne nouvelle se pose sur l'axe Rennes - Redon.

Yves Legrenzi ajoute qu'aujourd'hui, après la décision ministérielle de février 2020, seule une option de ligne nouvelle entre Rennes et Redon est mentionnée dans le scénario global de LNOBPL. Les autres options, signalées en pointillés sur la carte diffusée en séance, illustrent un champ des possibles et sont explorées au fil des études.

Il précise que la combinaison des différentes solutions, création de ligne nouvelle et amélioration de la signalisation, est également étudiée pour avoir une vision la plus complète possible des possibilités techniques d'amélioration du réseau.

Un représentant de la FNAUT Pays de la Loire explique qu'aujourd'hui entre Nantes et Brest un seul aller-retour par jour est possible. Il ajoute que pour relier la Bretagne Sud à Brest, il faut faire une correspondance à Quimper, qui est très mauvaise.

Cédric Levrel explique qu'aujourd'hui l'amélioration du tronçon Brest - Quimper n'a pas été intégrée au périmètre de LNOBPL.

Les liaisons entre Nantes et Brest en train se font principalement par Rennes ; ce trajet bénéficierait des améliorations de LNOBPL.

Cela n'exclut pas des réflexions et des démarches à mener par ailleurs sur l'amélioration de Brest - Quimper, en intégrant toutefois la demande ferroviaire sur ce tronçon dont le tracé est très sinueux de par la topographie et par conséquent peu concurrentiel par rapport à la route.

VII. DEUXIEME TEMPS D'ECHANGES

Les participants sont répartis en deux sous-groupe avec un référent SNCF Réseau. Après la présentation des solutions techniques étudiées, ils sont invités à répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les enjeux pour vous ?
 - Sur la trajectoire d'amélioration de l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud ?
 - Sur les aménagements à l'étude ?
 - Sur des points de vigilance ?

Les supports de travail sont reproduits en annexe de ce compte-rendu.

1. Les principaux éléments abordés par le groupe 1

Les participants du groupe 1 posent la question de la mise en concurrence et des futurs prix des billets de train. Ils abordent également la répartition des investissements entre les différents modes de transport notamment en lien avec la consultation en cours sur le CPER breton.

Les participants abordent également la question d'une trajectoire entre Nantes et Rennes avec la présence de gares intermédiaires d'une part et la desserte directe des deux métropoles d'autre part. Ils soulignent aussi que ces nouvelles infrastructures entraîneront des conséquences sur l'environnement.

Les participants abordent également le sujet du fret ferroviaire comme un sujet à intégrer aux réflexions sur le grand projet ferroviaire.

2. Les principaux éléments abordés par le groupe 2

Les participants du groupe 2 demandent si les solutions de modernisation du réseau sont plus rapides en termes de travaux que la création de lignes nouvelles. Ils rappellent qu'il est important de porter en priorité le principe de l'amélioration de l'existant. Ils ajoutent qu'il faut essayer de gagner davantage de temps de parcours entre Savenay et Redon.

Yves Legrenzi précise que la modernisation de la signalisation seule ne permet pas de gagner en temps de parcours, mais seulement en capacité.

Sur la situation de Redon, les participants estiment qu'il faudrait détailler les conséquences des différentes options envisagées sur la desserte de la gare. Yves Legrenzi précise qu'aujourd'hui ces options, et notamment le raccordement à deux voies par le sud, ne changent pas la desserte actuelle de la gare (pas de suppressions d'arrêts à Redon par rapport à la situation actuelle dans les études menées).

Il ajoute que les études environnementales menées au moment du débat public sont en train d'être mises à jour. Ces études incluent les enjeux environnementaux et agricoles, notamment en termes de consommation du foncier.

VIII. CONCLUSION ET SUITE DE LA DEMARCHE

Cédric Levrel rappelle la suite de la démarche du dialogue territorial aux participants.

Jusqu'à fin février les participants ont la possibilité de contribuer :

- Sur le site internet du projet : www.lnobpl.fr
- Par mail : lnobpl@reseau.sncf.fr

Une réunion de clôture de la démarche de dialogue territorial est envisagée le 3 mars 2022.

Cédric Levrel précise qu'il est important de poser un constat collectif sur les enjeux du territoire et le besoin de faire bouger les lignes en matière de réseau ferroviaire, dès aujourd'hui. Ces moments d'échanges permettent d'avoir une meilleure connaissance des besoins.

Les contacts suivants sont à la disposition de tous pour toute demande ou contribution sur LNOBPL.

SNCF Réseau

Marie CHIRON, chargée de communication et de concertation sur le grand projet LNOBPL

ext.marie.chiron@reseau.sncf.fr

Garants de la concertation

M. Alain RADUREAU

Mme. Ségolène CHARLES

alain.radureau@garant-cndp.fr

segolene.charles@garant-cndp.fr

En conclusion, Alain Radureau remercie les participants pour leur participation et la qualité de leurs contributions. Il rappelle qu'ils peuvent encore s'exprimer sur LNOBPL et que leur avis est déterminant puisqu'ils représentent des organismes différents. Il serait donc intéressant d'inciter ces organismes à prendre position sur le grand projet ferroviaire et de déposer des contributions.

Pour aller plus loin :

Décision ministérielle de février 2020

Le film d'animation LNOBPL

Support de présentation LNOBPL

L'essentiel

Le 4 pages

IX. ANNEXES

1. Support de travail du Groupe 1

Vos remarques idées et contributions sur...

Groupe 1

<p>La trajectoire Nantes Rennes Bretagne Sud</p>	<p>Les aménagements à l'étude</p>	<p>Les autres points d'attention</p>
<p>ok - mais quid des parts modales des modes de transport / qui pilote la répartition des investissements entre les modes - lien sraddet</p> <p>accompagner le développement ferroviaire</p>	<p>Sur Nantes - Rennes (5% du trafic) : quelle desserte des gares intermédiaires ? de l'agglomération de Redon ?</p> <p>les conséquences environnementales (nouvelles lignes, impact, artificialisation)</p> <p>exposition aux bruits / dans des secteurs construits : quelle prise en compte ? études ?</p> <p>la virgule de redon pourrait être décalée ?</p>	<p>le fret</p> <p>évoquer le trafic marchandise (+ dans les liaisons rennes - bordeaux)</p> <p>ne pas être focalisé sur Paris</p> <p>les liens heures creuses - sillon - trafic ferroviaire</p> <p>la gouvernance et la prise en compte des territoires qui supporteront la charge de ces infrastructures (Redon, AILB)</p> <p>quel lien avec les nouvelles offres (mise en concurrence) ?</p>

LIAISONS NOUVELLES
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE
 GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

2. Support de travail du Groupe 2

Vos remarques idées et contributions sur...

Groupe 2

<p>La trajectoire Nantes Rennes Bretagne Sud</p>	<p>Les aménagements à l'étude</p>	<p>Les autres points d'attention</p>
<p>Précision apportée : les gains de temps de parcours sont liés aux lignes nouvelles. L'ERTMS ne permet pas de gain de temps de parcours.</p>	<p>Ligne nouvelles de temporalité différente avec modernisation en termes de travaux ?</p> <p>Priorité à donner sur l'amélioration de l'existant par rapport aux lignes nouvelles ?</p> <p>Gain de temps et modernisation : apports respectifs des rectifications de tracé et de la modernisation de la signalisation ?</p> <p>Précisions sur les 7 minutes apportés par les rectifications sur Savenay - Redon : ce sont de courts tronçons de ligne nouvelle.</p> <p>Rappel de l'enjeu du tunnel de Chantenay en sortie de Nantes.</p>	<p>Inquiétude d'un shunt de la gare de Redon</p> <p>Capacité restante sur Rennes - Redon aujourd'hui, sans aménagement</p> <p>Impacts à étudier sur le milieu naturel dès maintenant pour qualifier les différents scénarios / même réflexion sur les enjeux agricoles.</p>

LIAISONS NOUVELLES
OUEST BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE
 GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL