

LIAISONS NOUVELLES

# OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

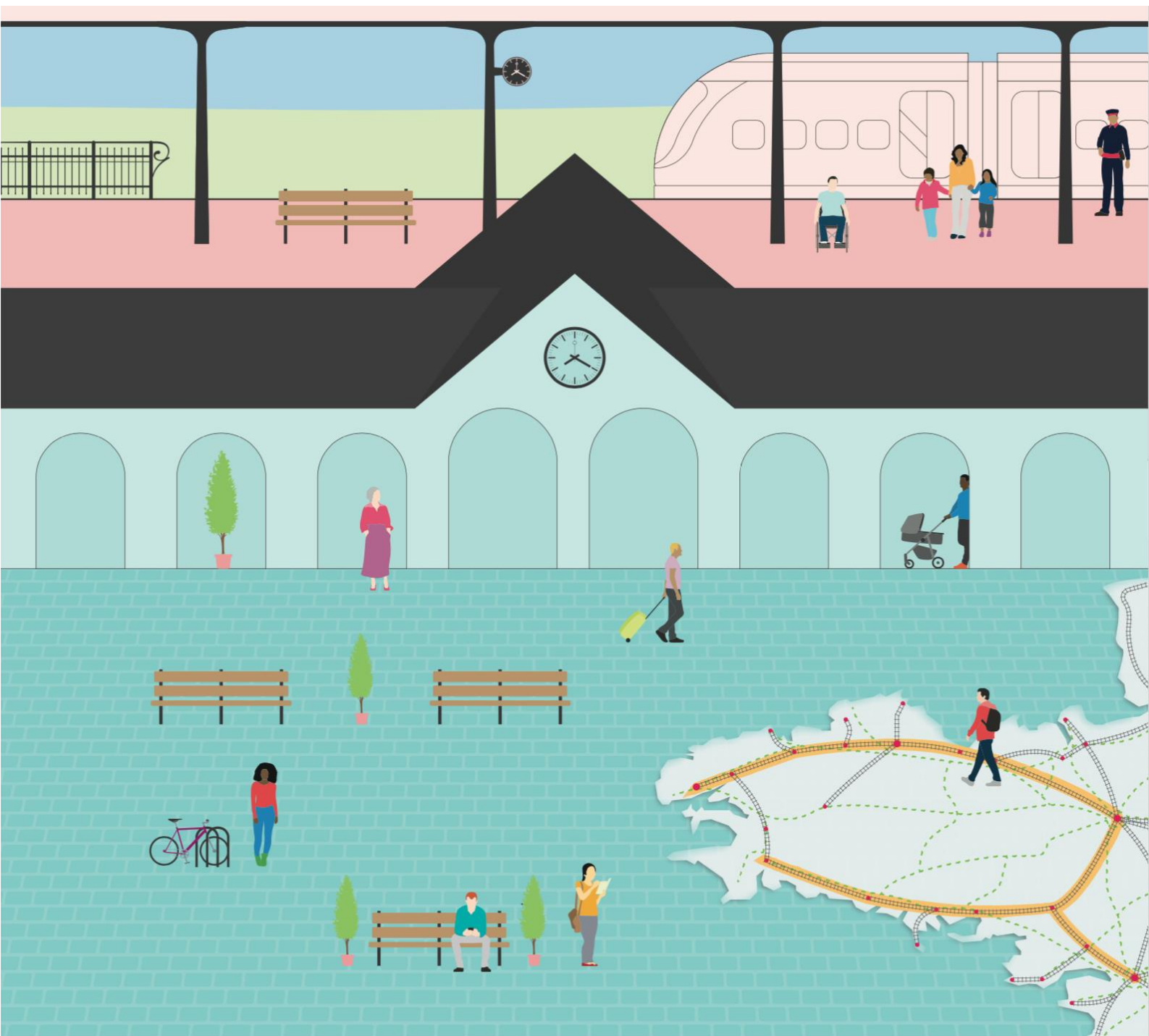
GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

## DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL /

### DECEMBRE 2021 - FEVRIER 2022

### REUNION A DESTINATION DES ELUS DE LOIRE-ATLANTIQUE

### DU 3 FEVRIER 2022



## AVANT-PROPOS

La réunion réunissant les élus de Loire-Atlantique s'est tenue le 3 février 2022, de 16 à 18h.

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 Teams.

Elle a réuni 33 participants :

La réunion était animée par l'Agence Eker :

- Simon Mazajczyk, animateur

Pour faciliter le compte-rendu des échanges, la réunion a été enregistrée.

*Sommaire*

**I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS** ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

- 1. Tour de table des participants .....Erreur ! Signet non défini.
- 2. Mot d'accueil des partenaires.....Erreur ! Signet non défini.

**II. PRESENTATION DU GRAND PROJET LNOBPL.** ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

- 1. Le territoire et les mobilités, des enjeux liés au grand projet LNOBPL .Erreur ! Signet non défini.
- 2. Présentation de LNOBPL.....Erreur ! Signet non défini.

**III. TEMPS D'ECHANGES**.....ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

**IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES**..... ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

**V. TEMPS D'ECHANGES**.....ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

**VI. CONCLUSION**.....ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

## I. INTRODUCTION ET ACCUEIL DES PARTICIPANTS

### 1. Tour de table des participants

Un tour de table des participants est réalisé, sont présents :

- SNCF Réseau, la maîtrise d'ouvrage du grand projet LNOBPL :

**Christophe HUAU**, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire

**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 Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

Représentants de l'Etat et des collectivités partenaires de LNOBPL :

- La préfecture de la région Pays de la Loire

**Mathieu REUNAVOT**, chargé de mission Transport, mobilité, mer, énergies marines renouvelables

- La préfecture de la région Bretagne

**Pierre-Alexandre POIVRE**, chargé de mission Mobilités, Énergie et Infrastructures Numériques

- La DREAL des Pays de la Loire

**David GOUTX**, directeur adjoint de la DREAL

**Gaëlle LE BRETON**, chargée d'opérations ferroviaires et bruit des transports terrestres

- La Région Pays de la Loire
- **Julien BAINVEL**, conseiller régional des pays de la Loire
- **Lucie ETONNO**, conseillère régionale

**Jean-François LEGRIS**, directeur transports et mobilités

**Isabelle AUTHIER**, chargée de programme infrastructures ferroviaires

- La Région Bretagne

**Anne DERRIEN-MALECKI**, cheffe de service infrastructures, mobiles et aménagement (SIMA)

- Nantes Métropole

**Bertrand AFFILE**, vice-président stratégies de mobilité et des déplacements, Nantes Métropole

Parlementaires de Loire-Atlantique :

**Yves DANIEL**, député de Loire-Atlantique

**Karine LE GALL**, collaboratrice de Sophie ERRANTE députée du vignoble nantais

EPCI :

**Michel EVAIN**, directeur du pôle aménagement du territoire et environnement à la communauté de communes, communauté de communes de Châteaubriant-Derval

**Yvon LERAT**, président de la communauté de communes d'Erdre et Gesvres

**Sylvain LEFEUVRE**, vice-président, en charge des mobilités, communauté de commune d'Erdre et Gesvres

**Wilfried BRAUD**, responsable transports mobilités déplacements communauté de communes d'Erdre et Gesvres

**Michel GUILLARD**, vice-président aux mobilités communauté de communes Estuaire et Sillon

**Jean-Louis MOGAN**, président de la communauté de communes Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois

**Danielle CORNET** vice-présidente de la communauté de communes Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois et maire de Pontchâteau

**Stéphane POILVE**, 9<sup>è</sup> vice-président en charge des Mobilités, Développement durable, mutualisation, élu de Pontchâteau, communauté de commune Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois

**Yves MAUGEY** Directeur général des services de la communauté de communes Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois

**Jean-François MARY**, président de Redon Agglomération

**Isabelle BARATHON-BAZELLE**, vice-présidente de Redon Agglomération et maire de Guémené-Penfao

**Pierre-Emmanuel MARAIS**, adjoint au maire, Ville de Nantes

**Freddy HERVOCHON**, conseiller départemental Canton de Rezé 1, vice-président Mobilités, conseil général de Loire Atlantique

**Franck HERBRETEAU**, délégation de l'aménagement du Vignoble Nantais, conseil général de Loire Atlantique

**Alain RADUREAU**, Garant de la concertation

**Pierre NOUAÏLLE**, chargé de projet en socio-économie des transports, Cerema

## 2. Mot d'accueil des partenaires du projet

**Alain Radureau**, garant de la concertation, salue les élus. Il excuse sa co-garante Ségolène Charles qui n'a pas pu assister à la réunion.

**Christophe HUAU** directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire SNCF Réseau, salue les participants. Il les remercie pour leur participation et leur intérêt pour LNOBPL et le sujet de la mobilité ferroviaire. La réunion du jour va permettre d'aborder la mise en œuvre du grand projet LNOBPL, qui s'inscrit dans

un long processus. A chaque étape, le grand projet fera l'objet de temps de concertation avec les territoires et le public.

Il rappelle que cette réunion s'inscrit dans un cycle engagé avec les élus de chaque département concerné. Son objet est double, d'une part présenter et faire l'état des lieux de LNOBPL et de ses enjeux et d'autre part recueillir les avis et les réflexions des élus des territoires concernés. Les contributions récoltées, tout comme les études préliminaires engagées, seront présentées au Comité de pilotage, amené, à l'automne 2022, à prendre les prochaines décisions par rapport aux grandes orientations pour LNOBPL.

**Julien BAINVEL**, conseiller régional des Pays de la Loire, excuse Roch Brancour, vice-président de la région Pays de la Loire retenu par d'autres obligations. Il rappelle que la Région est engagée, au travers de sa stratégie régionale des mobilités, dans une volonté forte de renforcer et de développer les transports du quotidien : services régionaux de transport à la demande, renforcement de l'offre sur les lignes régulières et sur les lignes TER. Ce travail est mené en coopération avec l'ensemble des collectivités locales. Plus largement, la question du ferroviaire et le grand projet LNOBPL sont une priorité pour la Région. Le rapprochement des capitales de Nantes et Rennes, par une desserte rapide et cadencée, est une priorité. L'Etat a annoncé son engagement à travers le contrat d'avenir, signé entre le premier ministre et la présidente de la Région Pays de la Loire. C'est un engagement fort que la Région salue à nouveau. Néanmoins, il faut selon lui aller plus loin et plus vite. C'est tout l'objet de cette réunion qui vise à créer un dialogue autour des attentes des élus des territoires. Il souligne qu'il est important que ce projet avance, puisque le temps de trajet entre Nantes et Rennes est aujourd'hui plus long en train qu'en voiture, ce qui est inacceptable eu égard aux problématiques de transition énergétique. Au-delà du trafic voyageur, il faut aussi développer le fret ferroviaire entre la Bretagne et les Pays de la Loire. La Région réaffirme donc ses ambitions et souhaite que l'ensemble des partenaires se mobilisent pour réaliser ce grand projet structurant et stratégique pour l'ouest de la France et les capitales régionales que sont Rennes et Nantes.

**Bertrand AFFILE**, vice-président de Nantes Métropole, rappelle que Nantes Métropole est confrontée à une demande croissante de déplacements. Le ferroviaire doit jouer un rôle majeur, parce qu'il constitue une mobilité décarbonée. Des améliorations concrètes sont donc attendues : liaison entre Nantes et Rennes mais également amélioration de l'axe Nantes - Vannes - Lorient - Quimper qui permet des échanges universitaires, et, pour les usagers du quotidien, améliorer les dessertes périurbaines à l'ouest de Nantes notamment entre Nantes et Savenay. Il affirme à nouveau l'engagement de Nantes Métropole pour la concrétisation de ce grand projet.

**David GOUTX**, directeur adjoint de la DREAL Pays de la Loire, souligne que LNOBPL est encore trop peu connu par rapport aux enjeux qu'il porte : mobilités du quotidien, répondre au fort dynamisme démographique et économique des régions Bretagne et Pays de la Loire, répondre à une demande croissante de mobilités, développer le fret ferroviaire pour réduire l'empreinte carbone du transport routier. Il ajoute que le transport ferroviaire permet de répondre aux enjeux climatiques de manière efficace et consensuelle. Il affirme que l'Etat porte une forte ambition pour ce grand projet et qu'il sera inscrit prioritairement au volet mobilité du prochain CPER. Sur le format de la concertation, il trouve intéressant qu'une discussion soit menée à l'échelle de la Loire Atlantique, puisque LNOBPL est aussi un grand projet ligérien. Il est donc essentiel de faire valoir un certain nombre d'enjeux pour le territoire.

## II. PRESENTATION DU GRAND PROJET LNOBPL

### 1. Le territoire et les mobilités, des enjeux liés au grand projet LNOBPL

Cédric Levrel, chef de mission LNOBPL, rappelle le périmètre du grand projet inscrit dans le quadrilatère Rennes - Nantes – Brest - Quimper.

LNOBPL est une projection à long terme pour permettre d'adapter le réseau ferroviaire aux évolutions de la Bretagne et des Pays de La Loire, d'ici 2050. Le dynamisme des deux régions, corrélé à la croissance démographique et au défi de la transition écologique va conduire à l'augmentation des besoins en termes de mobilités. Pour répondre à ces enjeux il faut donc réfléchir dès maintenant à un grand projet ferroviaire, puisque ces derniers sont longs à mettre en œuvre et structurants pour les territoires.

Cédric Levrel rappelle la dynamique propre au département de la Loire-Atlantique.

En termes de mobilité, les habitants se déplacent beaucoup sur le périmètre de LNOBPL. Ce nombre élevé de déplacements conduit à la saturation du réseau routier et à la saturation des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes.

Le mode ferroviaire est un moyen de transport de grande capacité qui représente en régions Bretagne et Pays de la Loire :

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

Les précédentes améliorations du réseau ferroviaire, concernant l'axe Nantes - Rennes - Bretagne sud sont citées (modernisation de la signalisation, réalisation de pôles d'échanges multimodaux, relèvement de vitesse, suppression de passages à niveau).

Il est rappelé qu'après la mise en service de la LGV BPL, une croissance globale des trafics ferroviaires a été observée. Les secteurs périurbains de Rennes et de Nantes sont les plus circulés.

L'exercice de projection, objet du dialogue territorial, est effectué pour permettre de réfléchir dès à présent aux possibilités d'amélioration des liaisons ferroviaires entre Nantes, la Bretagne Sud, Rennes et Brest, face à différents enjeux :

- un réseau ferroviaire déjà confronté à des saturations,
- des routes déjà saturées aux heures de pointe,
- l'avenir incertain du transport aérien,
- l'émergence de nouvelles pratiques (télétravail, covoiturage).

## 2. Présentation de LNOBPL

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 des liaisons sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne sud et Rennes - Brest :

- diminution des temps de parcours,
- augmentation du nombre de trains.

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-ville et l'irrigation du territoire par un maillage de desserte rapide 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).

Ces objectifs sont étudiés en conformité avec le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire.

Les grandes étapes et le calendrier prévisionnel sont présentés :





Cédric Levrel décrit la gouvernance du projet LNOBPL :

- Les partenaires financeurs :
  - L'Etat
  - La Région Bretagne
  - La Région Pays de la Loire
  - Les départements de Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan
  - Les métropoles de Brest, Nantes et Rennes
- SNCF Réseau est le maître d'ouvrage

À la suite de la décision ministérielle du 21 février 2020, les premières études préliminaires pour LNOBPL ont été lancées. Elles vont permettre de mettre à jour le socle de connaissances pour la poursuite des études : enjeux territoriaux, environnementaux, déplacements, et de construire graduellement les scénarios d'amélioration des deux axes ferroviaires Nantes – Rennes - Bretagne sud et Rennes - Brest.

Un dialogue territorial, ouvert le 2 décembre 2021 pour une durée de trois mois, est organisé en parallèle pour concerter avec les acteurs des territoires et définir la feuille de route de LNOBPL.

### III. TEMPS D'ÉCHANGES

Bertrand Affilé, vice-président de Nantes Métropole, regrette que les délais de réalisation du grand projet soient aussi longs, même si les citoyens comprennent la nécessité de faire des études, des concertations, des concertations préalables et enquêtes publiques. Le train à hydrogène, qui nécessite moins d'infrastructures, peut être une solution pour permettre un maillage fin du territoire. Il explique se faire le porte-parole de ses collègues pour que la question du transport périurbain soit prioritaire, afin de répondre à la demande des habitants.

Jean-Louis Mogan, président de la communauté de communes Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Boisses, souligne que le bassin ligérien est un bassin de vie important, dont l'ampleur va croître avec la raréfaction du foncier. L'axe Redon - Pontchâteau - Saint-Nazaire doit être prioritaire, en lien avec la virgule de Savenay, eu égard à l'arrivée d'entreprises de logistique sur ce territoire et l'impact direct du port de Saint-Nazaire. Les élus du territoire doivent défendre ce projet. Au-delà des grandes villes, il faut également parler des villes intermédiaires, qui prennent de l'importance, notamment en termes démographiques.

Jean-François Legris exprime également le besoin, le moment venu d'intégrer effectivement la question de la mixité fret et voyageurs au sujet de la virgule de Savenay pour améliorer sa socio-économie.

Jean-François Mary, président de Redon Agglomération, rappelle le rôle de Redon comme nœud ferroviaire et l'importance de la connexion vers le grand port de Saint-Nazaire. Le passage vers Redon nécessite une vigilance environnementale, puisqu'il existe des espaces naturels d'importance : confluences de rivières. Il rejoint les propos de Bertrand Affilé concernant l'axe Pontchâteau - Redon - Vannes. Des réflexions doivent également être engagées sur le réseau routier sur cet axe. En effet le réseau routier



pourrait permettre lui aussi, de désengorger Rennes et Nantes. Le maillage fin du territoire est un élément essentiel, à la vue des dynamiques démographiques et économiques.

Cédric Levrel, chef de mission LNOBPL, explique que le ferroviaire a une inertie relativement conséquente du fait de l'ampleur des investissements et des réalisations qu'il nécessite. Il rappelle que les projets ferroviaires voient le monde évoluer en même temps qu'ils sont réalisés. Il est donc nécessaire d'avoir en tête ces évolutions pour justifier l'opportunité des projets. SNCF Réseau est attaché à perpétuellement objectiver les besoins sur les questions liées aux bassins de vie et à leurs connexions. Il ajoute que le transport ferroviaire a une forme de résilience par rapport aux variations d'hypothèses. Aujourd'hui ce mode de déplacement a essentiellement sa place sur des flux massifiés. Il engage donc les élus à objectiver via des démarches à l'échelle communale ou intercommunale les besoins de déplacements, et contribuer ainsi à illustrer l'intérêt de LNOBPL pour leur territoire et permettre des convergences sur telle ou telle solution technique.

Julien Bainvel, conseiller régional des Pays de la Loire rappelle que la Région s'est engagée à développer un meilleur équilibre du territoire. Elle y travaille notamment en développant l'offre de TER, via l'ouverture à la concurrence de 30% du réseau régional à court terme. La stratégie régionale des mobilités porte ainsi l'ambition forte d'augmenter l'offre de TER de près de 70%, en permettant un train par heure et par sens, dans chaque gare des Pays de la Loire, pour faciliter les mobilités du quotidien.

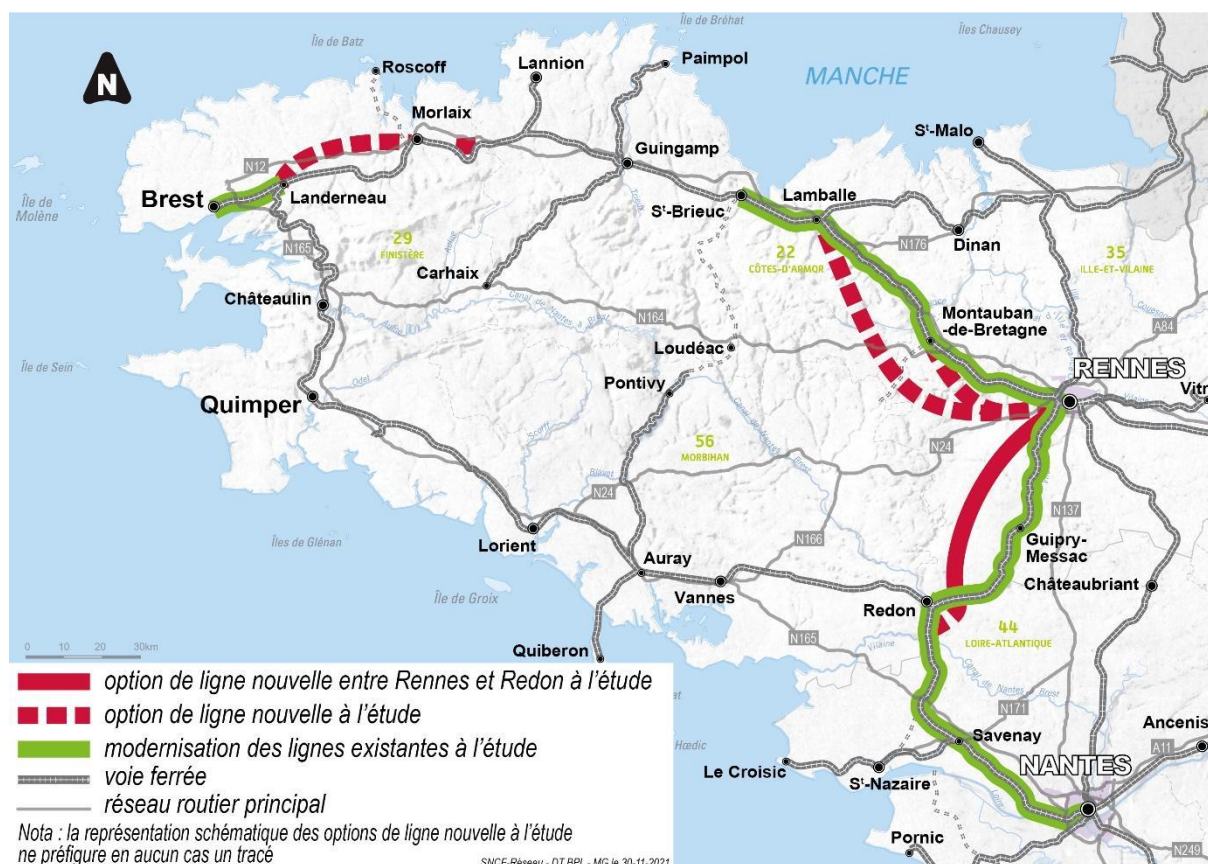
#### IV. PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES

Yves Legrenzi, adjoint au chef de mission LNOBPL, rappelle les caractéristiques de performance du réseau ferroviaire sur l'axe Nantes-Rennes-Bretagne sud. Les points limitant sur le réseau se situent aujourd'hui en sortie des grandes gares que sont Rennes et Nantes. Cette limite de capacité est liée au fait que des trains différents coexistent : train périurbain, train reliant des villes intermédiaires et TGV.

Yves Legrenzi présente les approches techniques à l'étude pour améliorer la performance du réseau ferroviaire dans le cadre de LNOBPL :

- La modernisation des lignes existantes pour améliorer la capacité et la vitesse du réseau. Coût de 2 à 3 millions d'€/km :
  - Rectification du tracé
  - Modernisation de la signalisation
- La création de lignes nouvelles pour faire circuler plus de trains et réduire la durée des trajets. Coût de 25 à 30 millions d'€/km.

Les solutions étudiées sont présentées :



Yves Legrenzi explique, par secteurs, quels seraient les apports de ces aménagements pour l'axe Nantes - Rennes - Bretagne sud.

En synthèse le projet LNOBPL permettrait :

- d'augmenter le nombre de trains et de réduire les temps de parcours
- de faciliter et de sécuriser les déplacements du quotidien et de longue distance
- d'offrir des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et de répondre à l'augmentation du nombre d'usagers du train

## V. TEMPS D'ÉCHANGES

Danielle Cornet, vice-présidente de la communauté de communes Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois et maire de Pontchâteau, demande quelle sera la nature de la modification du tracé entre Savenay et Redon et à quel endroit elle sera réalisée. Elle demande que soit précisée l'amélioration qui permettra d'augmenter le nombre de trains en heure de pointe entre Nantes et Quimper. Enfin, elle souligne que le président de la communauté de communes Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois a demandé que des améliorations soient étudiées pour l'axe Redon - Pontchâteau - Saint-Nazaire, puisqu'aujourd'hui le réseau routier est saturé en heures de pointe sur la RD 773 et la RN 165. Elle demande pourquoi cette liaison nouvelle n'est pas présentée par SNCF Réseau et s'il est encore possible qu'elle soit mise à l'étude. Elle rappelle que les aménagements étudiés ne seront réalisés qu'en 2040 et qu'il faut donc prendre la mesure de tous les enjeux.

Lucie Etonno, conseillère régionale, souhaite revenir sur la question de la virgule de Savenay. Elle rappelle que le port de Saint-Nazaire, en lien avec la Région Pays de la Loire, souhaite mener des études sur cette question. Elle demande si cette question sera incorporée aux réflexions de LNOBPL. Elle

souhaite avoir des précisions sur les niveaux de performance présentés pour le réseau actuel. Elle rappelle qu'il est nécessaire que l'ensemble des travaux de modernisation du réseau prennent en compte, pour la Bretagne et les Pays de la Loire, les ambitions liées aux services express métropolitains.

Yves Legrenzi, adjoint au chef de mission LNOBPL, explique qu'aujourd'hui les études ne permettent pas de définir précisément la localisation du tracé de la future ligne nouvelle. Elles en posent le principe et décrivent les grandes options d'aménagement.

Ajouter un deuxième train sur l'axe Nantes-Quimper est rendu possible par la modernisation de la signalisation, qui permet de réduire la distance de sécurité entre deux trains en circulation, et donc d'augmenter le nombre de créneaux de circulation.

Le niveau de performance présenté décrit les temps de parcours observés actuellement et le nombre de trains en circulation, en heure de pointe. Aujourd'hui la saturation du réseau ferroviaire en heure de pointe ne permet pas d'augmenter le nombre de trains en circulation.

Cédric Levrel, chef de mission LNOBPL, ajoute que le service express métropolitain vise l'axe Nantes-Savenay. Cet axe est actuellement le plus circulé. La modernisation de la circulation n'offrira pas à elle seule une amélioration suffisante du réseau, contrairement à la création d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon.

Il ajoute que le dialogue territorial permet justement d'aborder l'opportunité d'une connexion entre le bassin nazairien, Redon et Rennes. En effet, ce temps de concertation permet aux collectivités de partager leur vision des besoins des territoires et la manière dont LNOBPL peut y répondre, en matière de transport ferroviaire. Toutes les contributions, exprimées au cours du dialogue territorial, seront présentées au comité de pilotage. Les différents besoins des territoires constituent la base de la construction de l'amélioration du réseau ferroviaire. Les discussions sont donc ouvertes et permettent de définir le champ des besoins et les moyens pour y répondre.

Christophe Huau, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire de SNCF Réseau, ajoute qu'une première étude va être engagée sur la virgule de Savenay. Elle ne concerne pas directement LNOBPL. Un financement est prévu pour cette étude dans le cadre du CPER portuaire. L'idée est de recenser les contraintes techniques. Une fois ces contraintes techniques regroupées, une analyse d'exploitation ferroviaire sera menée pour définir les possibilités d'aménagement pour une liaison vers Saint-Nazaire, ciblée sur le trafic fret dans un premier temps. SNCF Réseau travaille avec la Région et les services de l'Etat à l'élaboration d'une convention de financement pour engager les études au cours de l'année 2022.

Jean-François Mary, président de Redon Agglomération rappelle l'intérêt et la nécessité pour le transport de voyageurs et le fret de cette liaison pour la Bretagne et les Pays de la Loire.

Michel Guillard, vice-président aux mobilités de la communauté de communes Estuaire et Sillons, demande si l'étude lancée sur la virgule de Savenay concerne à la fois le transport fret et le transport voyageurs.

Yves Legrenzi, adjoint au chef de mission LNOBPL, explique que les premières études menées ciblent le transport fret car le sujet a émergé des réflexions portées par le grand port maritime de Nantes - Saint-Nazaire dans le cadre de sa nouvelle stratégie de développement. Il souligne que les études menées pour le fret contribuent à éclairer les réflexions sur le transport de voyageurs. Lorsqu'une maturité collective émergera sur les flux voyageurs potentiels pour cet axe, SNCF Réseau étudiera les possibilités d'agencement entre les trains.

Cédric Levrel confirme que SNCF Réseau a reçu une contribution de l'agglomération de Redon sur le site internet de LNOBPL.

Lucie Etonno, conseillère régionale, explique qu'elle pensait que l'étude sur une liaison vers Saint-Nazaire intégrait déjà le potentiel voyageur sur la virgule de Savenay, notamment sur la faisabilité socio-économique de l'aménagement. Elle souhaite savoir si des bilans de la fréquentation en heure de pointe sur l'axe Nantes-Rennes ont été effectués.

Cédric Levrel explique que ce qui a été présenté en matière de trafic montre que la part modale du train sur l'axe Nantes-Rennes est de 8%. SNCF Réseau est en train d'exploiter des enquêtes qui ont été récemment menées.

Yves Daniel, député de Loire-Atlantique, rappelle que la mobilité est liée à l'aménagement des territoires. En plus de l'amélioration des performances, il faut également aborder la question de fond de l'irrigation des territoires, qui concerne l'ensemble des acteurs régionaux et départementaux réunis. Il souligne que le grand projet LNOBPL est concentré sur la partie ouest du territoire. Il demande quelle est la prise en compte de la ligne Rennes - Nantes par Châteaubriant. Il rappelle qu'après l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes des compensations ont été évoquées et notamment une réponse plus équilibrée en matière de mobilité et d'aménagement.

Cédric Levrel, chef de mission LNOBPL, explique que les questions des compensations à la suite de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes et de l'irrigation des territoires dépassent le champ de LNOBPL. Il rappelle que les décisions prises à la suite des études antérieures et au débat public ont fait le choix de concentrer LNOBPL à l'ouest afin de mutualiser les solutions d'aménagement entre Nantes - Rennes, Rennes - Bretagne sud et Nantes - Bretagne sud. Cela n'exclut pas pour autant une réflexion sur l'amélioration des performances du réseau ferroviaire à l'est.

Yves Daniel, député de Loire-Atlantique, ajoute qu'il faut permettre une complémentarité entre les différentes options d'aménagements et entre les territoires.

## VI. CONCLUSION

Julien Bainvel, conseiller régional des Pays de la Loire, rejoint les propos du député de la Loire-Atlantique, Monsieur Yves Daniel. L'abandon du projet d'aéroport de Notre Dame des Landes a pénalisé les collectivités locales et les a conduits à assumer des décisions avec lesquelles elles n'étaient pas en accord. Il encourage l'ensemble des collectivités à participer au dialogue territorial et à faire part de leurs avis, attentes et besoins. Il rappelle l'importance de la mobilisation de chacun et affirme à nouveau l'engagement de la Région sur ces sujets. Dans le cadre du contrat d'avenir, la stratégie régionale engagée porte l'ambition de faire de la liaison entre Rennes et Nantes une priorité pour le développement des Pays de la Loire. L'objectif d'une heure de temps de parcours devra être atteint pour permettre une offre solide et adaptée pour les habitants et les usagers actuels et futurs.

Bertrand Afffilé, vice-président de Nantes Métropole, se félicite de cette ambition portée par la Région. Il explique que cela devrait permettre de développer davantage de services aux habitants du périurbain notamment. Il rappelle l'importance de réduire le trafic routier pour améliorer le cadre de vie de chacun. Il souligne qu'il faudra veiller à travailler au sein de chaque intercommunalité à des solutions de rabattements vers les pôles d'échanges pour permettre un maillage du territoire au plus près des habitants.

David Goutx, directeur adjoint de la DREAL, rappelle que dans le cadre de cette concertation, l'Etat a un rôle d'écoute des expressions des collectivités sur le grand projet ferroviaire et sur son environnement

territorial. Il se félicite que la parole ait été largement prise par les élus. Un travail de synthèse devra être mené pour construire la feuille de route de LNOBPL.

Christophe HUAU, directeur territorial Bretagne - Pays de la Loire SNCF Réseau explique que les projets liés à la décongestion des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes sont également menés et sont complémentaires, pour permettre d'apporter aux usagers tous les services attendus avec LNOBPL. Il remercie tous les élus et les incite à saisir SNCF Réseau par écrit pour toute question.

Alain Radureau, garant de la concertation, remercie les élus pour leurs interventions et souligne la richesse des discussions. Il explique qu'il y a un enjeu à populariser LNOBPL auprès du public. Les élus doivent ainsi mener un travail d'information pour permettre de faire connaître aux habitants les enjeux du grand projet et y répondre collectivement.