

# Les liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire

## Contribution complémentaire du CESER



### Introduction

A l'occasion de la relance d'une concertation complémentaire au débat public sur le projet ferroviaire de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), le CESER souhaite compléter sa contribution du 10 décembre 2014.

*"Le Conseil Economique Social Environnemental des Pays de la Loire (CESER)*

*Assemblée consultative, jumelle du Conseil régional, elle élabore des analyses prospectives, avance des préconisations d'actions, et donne son avis sur l'ensemble des étapes budgétaires de la Région, dans l'intérêt du développement régional. Ses travaux reflètent une prise de position partagée par la majorité des organismes présents, 119 représentants de la société civile : organisations de dirigeants d'entreprises, syndicats de salariés, représentants d'associations de la vie collective et de l'environnement et 5 personnalités qualifiées nommées par le Préfet de Région."*

## 1. Le projet LNOBPL : un enjeu pour le désenclavement de l'Ouest et la desserte interrégionale dans la perspective de transition énergétique

Pour le CESER des Pays de la Loire, il est important d'ouvrir les territoires du grand Ouest aux réseaux d'infrastructures de transports des régions limitrophes, aux réseaux nationaux et internationaux, afin de rester économiquement attractifs et compétitifs. Les infrastructures de transports devront également satisfaire les besoins de mobilités liés à la croissance démographique (+900 000 hab. en 2040), par des transports du quotidien de qualité.

Face aux enjeux forts de mobilité des personnes et des marchandises et aux engagements des pouvoirs publics liés à l'évolution du Fret ferroviaire, à la transition énergétique et au développement durable, un maillage territorial conséquent est à organiser pour une complémentarité et une continuité des réseaux d'infrastructures de transports.

Le projet LNOBPL ne peut, ainsi, être déconnecté des aménagements nécessaires aux territoires du grand Ouest :

- Suite logique de la LGV Bretagne Pays de la Loire en 2017, l'interconnexion des lignes à grande vitesse Ouest-Est, via le barreau d'interconnexion des TGV au Sud de l'Île-de-France permettra l'ouverture vers l'Est de la France et l'Europe ;

- Le raccordement des liaisons LNOBPL avec la liaison ferroviaire Saint-Nazaire-Lyon est déterminant pour désenclaver les régions Bretagne et Pays de la Loire. La portion Nantes-Angers, stratégique pour cet axe, nécessite en priorité des aménagements et investissements de capacité, car elle dépasse son seuil de saturation. A terme et après les études engagées, une nouvelle ligne rapide Nantes-Angers, reliant Sablé-sur-Sarthe serait à créer ;
- Le projet LNOBPL représente également une opportunité de développement du Fret ferroviaire et du trafic voyageurs, via la virgule de Savenay. Cette virgule permettra, en libérant les sillons sur les voies classiques (vers Rennes-Le Mans et Rennes-Nantes), d'ouvrir la desserte vers l'hinterland du Grand Port Maritime.
- Ce projet doit également s'inscrire dans le prolongement de l'axe Quimper-Bordeaux dont l'amélioration entre Nantes et Bordeaux doit permettre de relancer les trains Intercités et le trafic de cabotage. Cette ligne favorisera ainsi le développement du trafic voyageur et fret, en créant les conditions d'un véritable report modal sur la façade atlantique.

## 2. Une nouvelle concertation sur le projet LNOBPL

---

Le débat public 2014-2015 a permis de conforter l'opportunité du projet à travers ses 5 grands objectifs :

- Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne : Brest et Quimper à 3 heures de Paris ;
- Renforcer le réseau inter-ville et l'irrigation du territoire par un maillage de dessertes rapides et performantes ;
- Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée ;
- Desservir le futur aéroport du Grand Ouest pour toute son aire de chalandise ;

*NOTA : Dans ce projet les hypothèses de la desserte de NDDL sont liées à sa réalisation.*

- Dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

Néanmoins, ce débat public n'a pas permis de retenir un scénario précis et d'arrêter les fonctionnalités en termes de temps de trajet, de fréquences, de services proposés, de liens avec les autres modes de transport.

Le débat public a cependant bien fait émerger le souhait de disposer pour le maître d'ouvrage d'éléments sur des scénarios alternatifs ou partiels, ainsi que le besoin de développer des solutions d'augmentation de capacité du réseau, sans nécessairement rechercher des gains de temps

Cette nouvelle concertation prouve l'importance du débat public puisque elle tient compte des recommandations de la Commission de débat public de voir réexaminer ou préciser certaines orientations par le maître d'ouvrage, notamment les questions de l'impact foncier, du coût, des enjeux environnementaux et de désenclavement.

Contrairement au débat public initial, il ne s'agit plus de choisir entre trois scénarios visant à améliorer les lignes existantes, ou à en créer de nouvelles. Le site Internet du projet

(<http://www.lnobpl.fr/>) décline, à l'aide d'un simulateur, des scénarios en fonction des objectifs de performance, de temps et de coûts. Ces propositions évitent les scénarios trop tranchés en permettant un mixage entre lignes nouvelles et amélioration de l'existant. De même les solutions d'exploitation ne sont pas aussi affirmées (TER/TGV par exemple).

### 3. **Appréciation du projet de LNOBPL**

---

Dans cette concertation complémentaire, la question ne se résume donc pas à se positionner en faveur de l'un ou l'autre des scénarios, mais à mettre en avant les besoins actuels et futurs auxquels ce projet doit répondre, dans un contexte financier contraint.

Comme indiqué précédemment, le projet LNOBPL constitue des liaisons importantes pour le désenclavement de l'Ouest, la desserte interrégionale et le Fret ferroviaire dans la perspective de la transition énergétique.

C'est en ce sens que le CESER souhaite pointer les aspects déterminants pour engager ce projet ferroviaire ambitieux, interrégional :

- Disposer d'une liaison performante entre Nantes et Rennes à la fois en fréquence et en gain de temps ; Le gain de temps sera à apprécier en fonction des solutions techniques retenues (capacité d'investissement, parties de lignes nouvelles ou pas, enjeux environnementaux) ;  
En terme de fréquence, l'objectif de viser à terme une desserte toutes les heures (voire à la demi-heure en heure de pointes) nous paraît important ;
- Améliorer les liaisons avec les villes de la Bretagne littorale. Le CESER se félicite que soit intégrée dans le périmètre soumis à concertation la modernisation de la liaison Brest-Quimper ce qui permet d'envisager une desserte ferroviaire performante des villes du littoral Atlantique, de Brest à Nantes voire Bordeaux ;
- Réaliser les meilleurs choix, en termes de temps de parcours, de capacité de lignes, d'emprises foncières, d'enjeux environnementaux, en fonction des attentes des usagers et des coûts et des moyens de financements ;
- Construire un Schéma directeur pour "phaser" le projet LNOBPL et dessiner les priorités en fonction des besoins et des financements (à horizon 2030 et après pour les portions de lignes nouvelles). Il faut se féliciter que l'approche de cette concertation met bien en avant la possibilité de dérouler ce projet dans le temps par la possibilité de réaliser les investissements de manière séparée ;
- Améliorer/moderniser prioritairement partout où c'est possible, ce qui n'exclut éventuellement pas des segments de lignes nouvelles au départ de Rennes vers la Bretagne Sud et Nord, en mutualisant ce tronçon qui permettrait une desserte Rennes-Nantes accélérée ;
- Traiter de la capacité des gares de Nantes et Rennes, et de leur périphérie et d'envisager la mise en place de terminus techniques permettant des dessertes périurbaines (exemple Savenay, St Etienne de Montluc) ;
- Prendre en compte la desserte de Saint-Nazaire et de la côte d'Amour, via la virgule de Savenay, vers Rennes et l'Ouest de la Bretagne, à l'exemple de l'intégration dans le projet, de Brest-Quimper.