

LIAISONS NOUVELLES

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

décembre 2021
Études préliminaires :
1^{ère} phase

L'ESSENTIEL



CONCEVONS DÈS AUJOURD'HUI
LE RÉSEAU FERROVIAIRE DE DEMAIN

www.lnobpl.fr

SNCF
RÉSEAU

INTRODUCTION

PENSER L'AVENIR FERROVIAIRE POUR LA BRETAGNE ET LES PAYS DE LA LOIRE

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 existantes sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest, en augmentant les fréquences des trains et en réduisant leur temps de parcours. Il s'inscrit dans la continuité du dynamisme ferroviaire engagé depuis plusieurs années avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire en 2017 et la modernisation du réseau ferré existant sur les axes Rennes - Brest / Rennes - Quimper.

Ce grand projet répond à plusieurs enjeux de territoire, notamment aux besoins de mobilités à la fois longue distance et du quotidien, et contribue à l'objectif national de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Ses quatre objectifs sont :

- › améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne,
- › rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée,
- › 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).

Après un débat public en 2014 et 2015, puis une étape complémentaire au débat public menée en 2016 et 2017, il était nécessaire de connaître les décisions sur l'aéroport de Notre-Dame des Landes et la Loi d'orientation sur les mobilités pour poursuivre les études.

A la suite de la signature du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et du Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire le 8 février 2019, la décision ministérielle du 21 février 2020 acte le lancement des études préliminaires de LNOBPL dont la première phase se déroule en 2021 et 2022.

Cette première phase des études préliminaires a pour objectif de produire un scénario préférentiel d'évolution du réseau ferroviaire sur les axes Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

SOMMAIRE

1. POURQUOI S'INTERROGER SUR LE FUTUR DU RESEAU FERROVIAIRE EN BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE ? 06

- 1.1 Le train, un mode de déplacement structurant
- 1.2 La nécessité de penser l'étape d'après

2. QUELS SONT LES DÉFIS TERRITORIAUX ? 08

- 2.1 Des dynamiques territoriales à accompagner
 - 2.1.1 La dynamique démographique du Grand Ouest
 - 2.1.2 Un fort dynamisme économique
 - 2.1.3 L'attractivité accrue des métropoles
 - 2.1.4 Et les autres territoires ?
- 2.2 Des réponses concrètes à la crise environnementale et climatique

3. QUELLES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE ? 12

- 3.1 Les mobilités actuelles
 - 3.1.1 Leur typologie
 - 3.1.2 Les différents modes de transport utilisés
 - 3.1.3 La place du train
- 3.2 Les perspectives ?
 - 3.2.1 Une croissance prévue des déplacements
 - 3.2.2 Les limites des infrastructures actuelles

4. OU EN EST-ON AUJOURD'HUI SUR LNOBPL ? 16

- 4.1 Des objectifs confirmés
- 4.2 Une évolution en deux axes
 - 4.2.1 L'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud
 - 4.2.2 L'axe Rennes - Brest

5. POURQUOI ENGAGER UN NOUVEAU TEMPS DE DIALOGUE ? 24

- 5.1 Concevoir dans le dialogue
 - 5.1.1 L'importance du dialogue territorial et de la concertation
 - 5.1.2 Une démarche encadrée par la CNDP
- 5.2 Les objectifs de cette nouvelle phase
- 5.3 Le dispositif mis en place



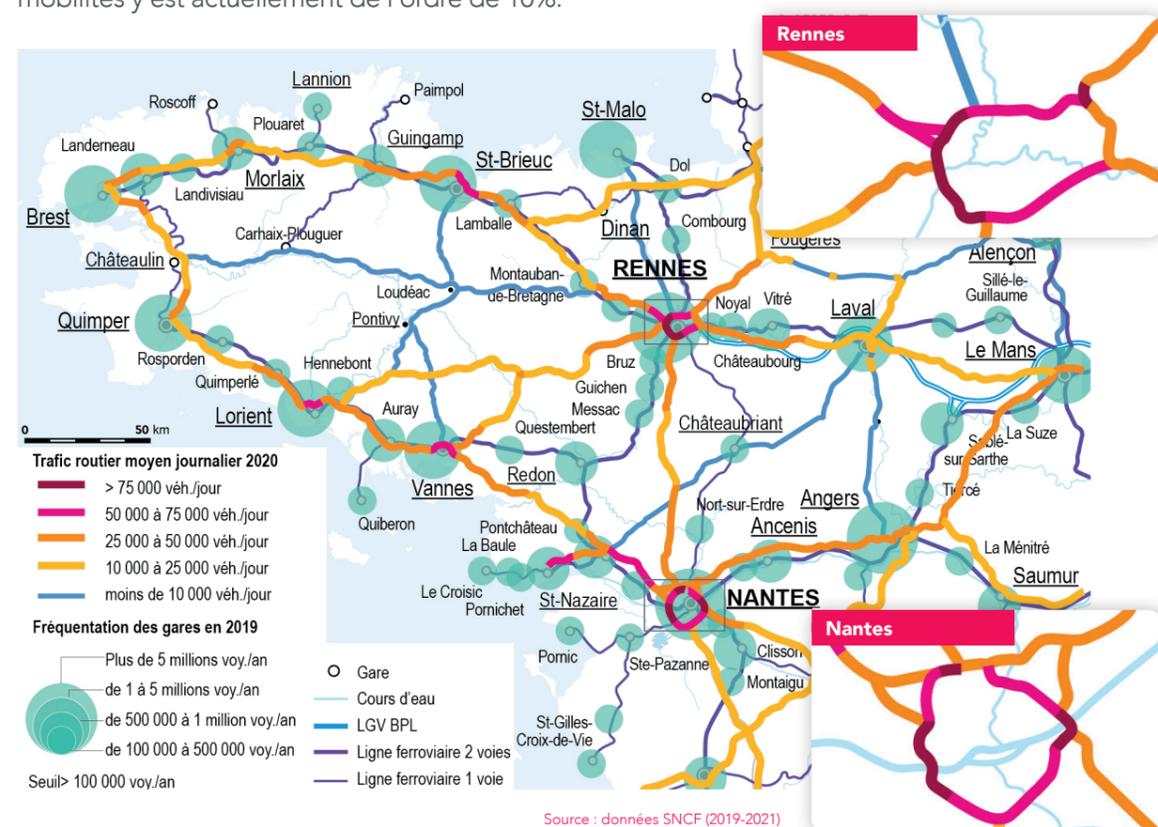
POURQUOI S'INTERROGER SUR LE FUTUR DU RESEAU FERROVIAIRE EN BRETAGNE ET PAYS DE LA LOIRE ?

Les évolutions sociétales et environnementales nécessitent de repenser les modes de vie et l'organisation globale de la société pour lutter contre le réchauffement climatique et également s'y adapter. Le mode ferroviaire doit accroître sa place dans les mobilités car il permet d'accompagner la transition écologique et solidaire. Le réseau ferré actuel résulte d'une conception marquée par l'histoire, qui a débuté au XIX^{ème} siècle. Avec LNOBPL, il s'agit de se projeter dans les cinquante prochaines années pour imaginer la place du train dans les déplacements à l'ouest de Nantes et Rennes, sur deux régions qui devraient accueillir à l'horizon 2050 un million d'habitants de plus qu'aujourd'hui.

1.1 Le train, un mode de déplacement structurant

Le train est un mode de transport massifié qui permet de transporter près de 80 000 voyageurs par jour en Bretagne et Pays de la Loire. Il est la colonne vertébrale du système de transports plus fin qui s'organise sur les territoires (transports urbains, vélo, marche, etc.) pour les déplacements du quotidien (études, travail, loisirs) ainsi que pour des déplacements de plus longue distance (tourisme, voyages d'affaires). La part modale du train dans les mobilités y est actuellement de l'ordre de 10%.

En Bretagne et en Loire-Atlantique, périmètre de LNOBPL, le réseau ferroviaire est complémentaire du réseau routier qui est dense, en bon état et majoritairement sans péage. Toutefois, outre la pollution qu'il génère, il est confronté à des zones de congestion de plus en plus perceptibles notamment aux abords des principales agglomérations.



1.2 La nécessité de penser l'étape d'après

L'amélioration du réseau ferroviaire est aujourd'hui une priorité pour l'État et les collectivités locales. Dans les régions Bretagne et Pays de la Loire, de nombreux projets poursuivent cet objectif : renouvellement des voies, suppression de passages à niveau, relèvements de vitesse et adaptation de la signalisation ou encore l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux dans les principales gares.

Les projets de chacune des régions représentent des investissements conséquents. Ainsi, en 2018-2019, 210 M€ ont été investis pour l'entretien et la fiabilité du réseau ferroviaire en Bretagne, et 380 M€ dans les Pays de la Loire.

Les travaux engagés sur le réseau ferroviaire permettent de résorber certaines difficultés localisées mais ne modifient pas en profondeur ses performances. Sans LNOBPL, le réseau ferroviaire structurant aura dans les prochaines décennies les mêmes performances globales (vitesse et capacité) qu'actuellement en Bretagne et pour les liaisons entre Nantes et la Bretagne.

La demande de mobilité à laquelle il devra être en mesure de répondre sera en revanche tout autre. Les dernières études de trafic réalisées prévoient une forte augmentation des déplacements en train à horizon 2030. Le réseau ferré actuel arrivera alors à saturation de capacité et les temps de parcours seront susceptibles de se dégrader. Cela ne permettra pas d'augmenter l'attractivité du train.

C'est pour répondre à cette situation que le grand projet des Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) a émergé.

LNOBPL nécessite une forte anticipation. Les délais de mise au point des grands projets (études techniques, concertation avec les territoires, procédures) imposent d'engager leur préparation plusieurs années avant la réalisation des travaux et leur mise en service. A titre indicatif, la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne Pays de la Loire, mise en service en juillet 2017, a fait l'objet d'une première inscription au schéma directeur des lignes à grande vitesse en 1992 et d'un débat public en 1994. L'avenir du réseau ferroviaire se prépare donc dès à présent.



2

QUELS SONT LES DÉFIS TERRITORIAUX ?

LNOBPL n'a de sens que s'il accompagne les territoires à relever les défis futurs. Il se doit d'être un levier d'accompagnement des transitions en cours pour répondre aux besoins de déplacements.

2.1 Des dynamiques territoriales à accompagner

2.1.1 La dynamique démographique du Grand Ouest

Les régions Bretagne et Pays de la Loire sont particulièrement attractives à l'échelle nationale. Elles comptent respectivement 3 300 000 habitants pour la région Bretagne et 3 800 000 habitants pour la région Pays de la Loire (INSEE, 2017).

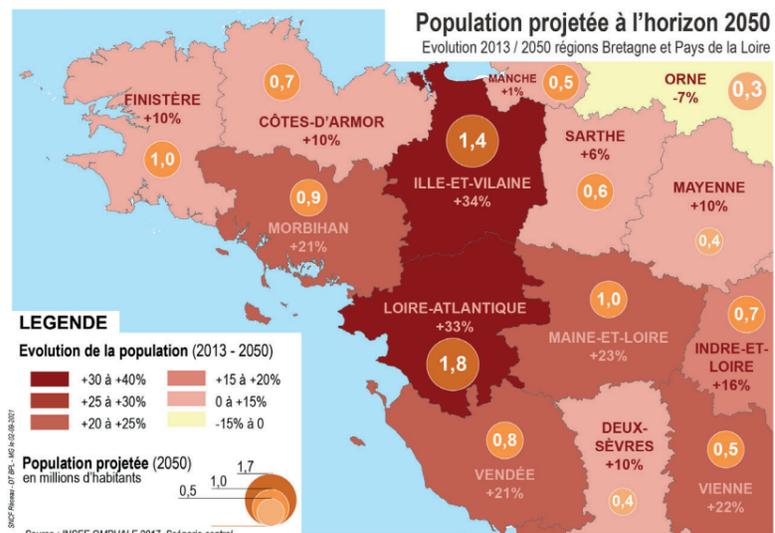
Selon une étude nationale de l'INSEE, la Bretagne gagnerait plus de 550 000 habitants et les Pays de la Loire près de 720 000 habitants d'ici 2050.

2.1.2 Un fort dynamisme économique

Dans les régions Bretagne et Pays de la Loire, le dynamisme économique est important. Il s'illustre notamment par une richesse produite qui augmente plus vite dans ces deux régions que sur le reste du territoire national.

Les deux régions sont très touristiques et bénéficient d'un développement économique qui va bien au-delà de ce secteur. La façade littorale permet le développement d'une économie de la mer et de nombreuses communes littorales connaissent un essor important. Le grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire et le port de Brest jouent un rôle structurant. La mer et le littoral génèrent plus de 100 000 emplois sur le territoire et ont des retombées sur de nombreuses activités économiques.

D'autres filières comme celle de l'agro-alimentaire ou des technologies de pointe ont une place importante dans l'économie du territoire. Cette dynamique est génératrice d'activités et donc de déplacements sur le territoire (personnes et marchandises).



Source : INSEE OMPHALE 2017, Scénario central

Tableau de comparaison des Produits Intérieurs Bruts Régionaux (PIBR)

Région	Produits Intérieurs Bruts Régionaux (PIBR) en volume en millions d'euros							
	Base 100 en 2015		2016		2017		2018	
Bretagne	90 372	100	91 876	101,7	94 729	104,8	96 244	106,5
Pays de la Loire	107 745	100	109 205	101,4	111 892	103,8	114 436	106,2
France métropolitaine hors Ile-de-France	1 468 258	100	1 480 879	100,9	1 517 004	103,3	1 547 936	105,4

Source Insee, Comptes régionaux base 2014

2.1.3 L'attractivité accrue des métropoles

Le territoire s'appuie également sur plusieurs métropoles de premier rang, concentrant une grande partie des activités. Ainsi, les métropoles de Nantes et Rennes sont en fort développement et se situent parmi les 25 métropoles les plus dynamiques démographiquement en Europe. La connexion entre ces deux capitales régionales est un défi pour la poursuite de leurs développements respectifs.

La métropole brestoise est également un pôle structurant. Le lien entre Brest, les villes bretonnes, les capitales régionales Nantes et Rennes mais également Paris, sont des clés pour la poursuite de son développement et plus globalement pour poursuivre le désenclavement de la pointe bretonne.

2.1.4 Et les autres territoires ?

La Bretagne et la Loire-Atlantique, présentent un tissu de villes moyennes qui sont un atout et une spécificité pour les deux régions. La connexion entre ces villes et les métropoles est un enjeu pour poursuivre un développement équilibré des territoires. Cette dimension se voit aujourd'hui renforcée par les évolutions faisant suite à la crise de la Covid-19 (migration résidentielle, télétravail) : vers un nouveau mode d'habiter les territoires et de se déplacer. Toutefois, certaines villes, notamment à l'écart des flux majoritaires, se trouvent confrontées à un enjeu de connexion.

Le lien entre ferroviaire et territoires

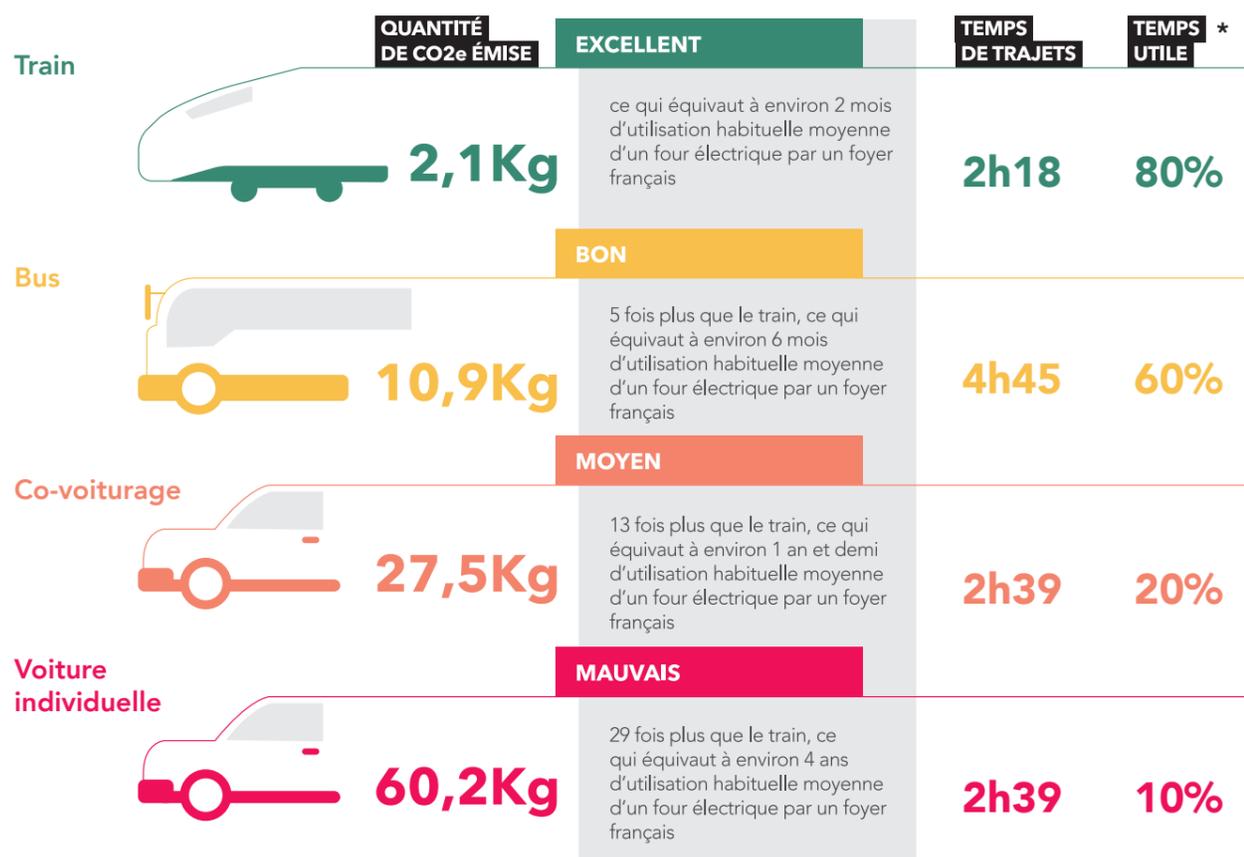
Le dynamisme et l'attractivité sont des atouts indéniables pour la Bretagne et la Loire Atlantique, qui posent toutefois de nombreuses questions. Pression foncière, étalement urbain, saturation des réseaux routiers et ferroviaires sont des conséquences d'ores et déjà perceptibles. Les acteurs des territoires, notamment les collectivités, s'attachent à répondre à ces défis pour garantir un développement équilibré adapté aux besoins futurs. Le ferroviaire a un rôle majeur à jouer pour améliorer les liaisons entre les métropoles et avec les autres villes du territoire.

2.2 Des réponses concrètes à la crise environnementale et climatique

Le défi climatique est reconnu comme le défi central du XXI^{ème} siècle.

En France, le secteur des transports est responsable de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, plus de 85 % des déplacements de moins de 100 km se font en voiture individuelle, ce taux étant supérieur en Bretagne. Construire des alternatives à la route, et au mode aérien, moins énergivores et moins polluantes est une priorité, le train doit y affirmer sa place.

Comparaison des modes de transport entre Rennes et Brest



* Le critère du temps utile : c'est le temps dont vous disposez à bord de votre mode de transport pour vaquer à vos occupations personnelles

Sources : données issues du comparateur de mobilité de OUI.sncf le 1 septembre 2021.
Pour en savoir + : <https://www.oui.sncf/train/comparateurco2>



Les effets du changement climatique sont déjà perceptibles dans l'ouest français (pics de pollution, érosion du trait de côte, pics de chaleur, fréquence accrue des inondations...).

Mieux desservir les territoires et renforcer la performance du train, c'est le rendre plus attractif pour les usagers.

Le train peut alors pleinement jouer son rôle pour :

- › limiter les émissions de gaz à effet de serre,
- › permettre des déplacements plus sûrs,
- › réduire la congestion routière.

PROSPECTIVE

Les réflexions sur l'avenir du réseau ferroviaire doivent intégrer les questionnements soulevés par les crises actuelles (crise sanitaire, économique et écologique).

La limitation des déplacements longue distance est-elle ponctuelle ou peut-elle durer ? Les déplacements intérieurs au territoire national vont-ils se renforcer, si oui sur quels modes ? Certains territoires seront-ils plus attractifs à la suite de la crise sanitaire ?

La logique des déplacements domicile-travail va-t-elle être durablement remise en question par les pratiques de travail à distance ?

Autant de questions qui, si elles ne peuvent pas faire l'objet de réponses définitives à ce stade, amènent à développer une approche ouverte, faisant appel à la prospective. SNCF Réseau et l'ensemble des partenaires du grand projet LNOBPL ont la conviction que le train doit avoir une place accrue dans les mobilités de demain, afin d'accompagner les transitions qui s'imposent.

Une démarche prospective et d'observation territoriale propre au grand projet LNOBPL est par conséquent en construction pour traiter ces enjeux.



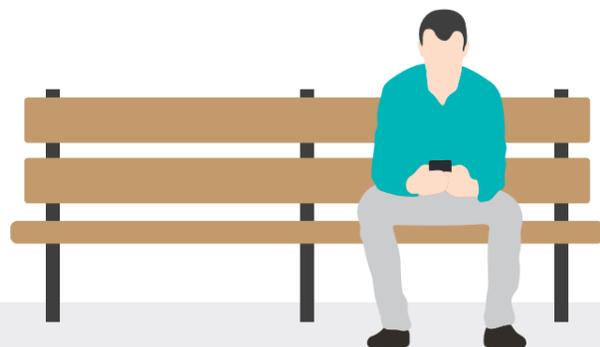
3

QUELLES MOBILITÉS SUR LE TERRITOIRE ?

S'interroger sur les mobilités, c'est à la fois questionner les déplacements depuis et vers le territoire, leurs logiques et leur évolution dans le temps, mais également appréhender la place et l'impact des infrastructures qui les permettent.

3.1 Les mobilités actuelles

Les Pays de la Loire et la Bretagne sont les deux territoires français pour lesquels les habitants sont le plus mobiles. L'analyse des mobilités se fait à deux principales échelles : les déplacements courts et les déplacements longs (plus de : 80 km).



3.1.1 Leur typologie

3 à 4

Déplacements de courtes distances par jour



< 80 km

Motifs de déplacement



Domicile travail



Domicile lieux d'étude



Domicile autre lieu



Autres déplacements

6 à 7

Déplacements de longues distances par an



> 80 km



Motifs personnels



Vacances et week-end



Loisirs



Motifs professionnels

3.1.2 Les différents modes de transport utilisés

Les déplacements sont aujourd'hui très majoritairement réalisés en voiture. La voiture est utilisée pour 77 % des déplacements longue distance et 73 % de déplacements courtes distances. La saturation de certains axes routiers aux heures de pointe témoigne de cette forte utilisation des infrastructures routières.

Enfin, du fait de l'attractivité touristique, les phénomènes de saisonnalité sont conséquents.

Les transports en commun (urbains et train), sont peu utilisés (4%) pour les déplacements de courtes distances, loin derrière les mobilités douces comme par exemple la marche à pied, très présente dans les déplacements quotidiens. Pour les déplacements longue distance, le train arrive en 2^{ème} position des moyens de transport utilisés (13% environ). Le train ne représente que 5% du trafic entre Nantes et Rennes. Si les trajets quotidiens entre ces deux pôles sont très nombreux, ils sont aujourd'hui peu performants par le train et la liaison routière connaît une forte congestion aux heures de pointe.

Mode de transport



La majorité des déplacements longue distance se font à l'intérieur du périmètre LNOBPL.

Et le transport de marchandises ?

Le transport de marchandises est majoritairement routier. Le fret ferroviaire, a connu une baisse de part de marché ces trente dernières années (9% aujourd'hui en Pays de la Loire). Des études stratégiques sont amorcées aux échelles régionales pour le redynamiser dans le cadre du plan de relance.

Elles ont pour objectif d'analyser la situation actuelle du transport de marchandises, d'identifier les besoins et attentes des différents acteurs, d'élaborer des pistes de développement du fret ferroviaire et d'étudier les conditions de réussite des projets en associant l'ensemble des partenaires.

Malgré leur dynamisme économique, les régions Bretagne et Pays de la Loire ne font pas partie des grands générateurs de trafic de fret ferroviaire, contrairement à la région parisienne, au Grand Est et au bassin lyonnais.

Les perspectives d'évolution du transport routier (main d'œuvre, prix du carburant, enjeux climatiques, congestion routière) peuvent constituer un levier pour inverser cette tendance.

3.1.3 La place du train

Le train représente près de 80 000 déplacements quotidien à l'échelle des deux régions. Sur certains axes, les déplacements ferroviaires sont conséquents et les trains chargés. Les principaux flux de trains régionaux TER dans l'aire d'étude sont recensés entre Rennes et les trois grandes agglomérations les plus proches (Saint-Brieuc, Nantes et Vannes).

Des liaisons ferroviaires périurbaines ont par ailleurs une fréquentation en constante croissance.

Les deux régions, Bretagne et Pays de la Loire, sont les organisatrices des mobilités (AOM) depuis la loi d'orientation des mobilités promulguée en 2019. Elles pilotent les transports collectifs entre les villes et réfléchissent également à l'avenir (étude prospective en Bretagne, et stratégies régionales des mobilités 2030 et 2050 en Pays de la Loire).



3.2 Les perspectives ?

3.2.1 Une croissance prévue des déplacements

Préparer le réseau ferroviaire de demain passe naturellement par un travail de projection, le réseau devant répondre aux différents besoins de mobilité à long terme. D'après les projections de l'INSEE, la population du périmètre LNOBPL (Bretagne + Loire-Atlantique) pourrait croître de plus de 15 % à l'horizon 2050 pour atteindre 8,4 millions d'habitants. Cette croissance va être deux fois plus importante que la croissance démographique française (hors Ile-de-France), qui serait de 7 % sur la même période. Ces territoires présentent une attractivité accrue liée à leur caractère littoral. Cette tendance pourrait être renforcée à la suite de la crise sanitaire de la Covid-19. Certains mouvements de population quittant les principales métropoles ont déjà pu être observés, sans toutefois pouvoir préjuger de la stabilité de cette dynamique dans le temps.

Du fait des impératifs environnementaux et de la démographie croissante, les habitudes et les besoins transforment peu à peu les enjeux de mobilité.

Si la mobilité est aujourd'hui un enjeu majeur, elle le sera encore davantage dans les années à venir révélant des pratiques nouvelles et pourrait nécessiter des aménagements particuliers.

3.2.2 Les limites des infrastructures actuelles

La Bretagne et les Pays de la Loire bénéficient d'infrastructures de transports de qualité. Les réseaux routiers et ferroviaires qui irriguent les territoires desservent également les ports maritimes, ainsi que les aéroports.

Un réseau routier proche de la saturation

Le réseau routier du périmètre LNOBPL voit une concentration des flux autour des métropoles rennaises et nantaises. Il en est de même sur les deux axes est-ouest (RN12 et RN165) et sur la RN 137 entre Nantes et Rennes. Les épisodes de congestion sont de plus en plus fréquents. Des opérations d'amélioration du réseau routier existant sont en cours sur ces axes. Ce dynamisme territorial générera de nouveaux besoins de mobilité, plus respectueux de l'environnement.

Infrastructures routières et ferroviaires par département (en kilomètres)

Département	Réseau routier		Réseau ferroviaire
	Autoroutes et routes nationales	Routes départementales et voies communales	Voies ferrées
Côtes d'Armor	269	20525	331
Finistère	233	17960	262
Ille-et-Vilaine	315	18078	376
Morbihan	248	17657	206
Loire-Atlantique	321	17156	340



Les limites du réseau ferroviaire

La mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire en 2017 a permis une amélioration substantielle de la desserte ferroviaire de la Bretagne, en mettant Rennes à moins de 1h30 de Paris. Le réseau entre Nantes - Rennes - Brest - Quimper a fait l'objet d'opérations de régénération et de modernisation depuis deux décennies.

Cependant l'augmentation prévisible des trafics induira le souhait d'un service ferroviaire plus performant.

Le réseau est actuellement confronté à des saturations notamment autour des gares de Nantes et Rennes. Les vitesses de circulation ont d'ores et déjà été optimisées sur les voies actuelles.

Le réseau ferroviaire actuel permet :

- **Sur Nantes - Rennes :**
1 train possible par heure, avec un temps de trajet d'1h15
- **Sur Rennes - Brest :**
1 train possible par heure, avec un temps de trajet d'1h56
- **Sur Rennes - Quimper :**
1 train possible par heure, avec un temps de trajet d'1h59
- **Sur Nantes - Quimper :**
1 train possible par heure, avec un temps de trajet de 2h16

Sans LNOBPL, il ne serait pas possible d'améliorer les performances actuelles, il est donc nécessaire d'engager les réflexions sur l'avenir du réseau.

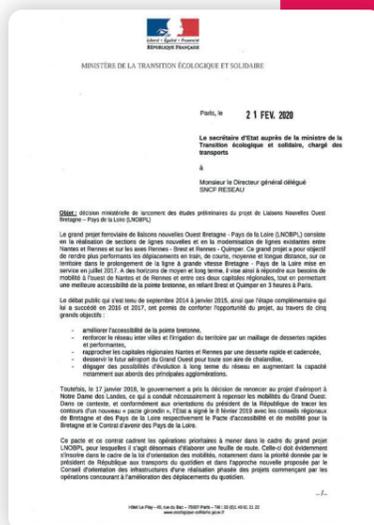
4

OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI SUR LNOBPL ?

LNOBPL a fait l'objet d'un débat public en 2014 - 2015 puis d'une étape complémentaire au débat public en 2016-2017.

Ces étapes ont confirmé son opportunité. Ces objectifs ont été graduellement précisés pour tenir compte de l'évolution du contexte territorial (en particulier l'abandon du projet d'aéroport à Notre-Dame-Des-Landes). Les coûts des scénarios présentés au débat public s'échelonnaient entre 3,1 et 5,55 milliards d'euros d'investissement aux conditions économiques de janvier 2012.

La décision ministérielle du 21 février 2020 donne un cadre de travail pour la poursuite du grand projet LNOBPL, qui est aujourd'hui dans la première phase des études préliminaires.



ZOOM SUR LA DÉCISION MINISTÉRIELLE

Le 21 février 2020, le secrétaire d'État chargé des Transports, Jean-Baptiste DJEBBARI, a pris la décision de lancer les études préliminaires du grand projet LNOBPL. Cette décision fixe un cadre de travail pour SNCF Réseau, maître d'ouvrage, à trois échelles :

Concernant l'ensemble du grand projet LNOBPL : « d'actualiser un socle commun de références pour la poursuite des études » en y intégrant l'évolution du contexte territorial depuis les précédentes phases d'études et de concertation ;

Concernant l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud : « poursuivre les études pour une section de ligne nouvelle entre Rennes et Redon » et de « lancer les études d'amélioration de la ligne existante Nantes - Savenay - Redon, afin de permettre une desserte à la demi-heure entre Nantes et Rennes » ;

Concernant l'axe nord Rennes - Brest : « construire un schéma directeur d'axe visant à une amélioration progressive des infrastructures en cohérence avec l'objectif de mettre Brest à 3 heures de Paris à long terme ».

Concernant la feuille de route : « Il s'agit désormais d'élaborer une feuille de route. Celle-ci doit évidemment s'inscrire dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, notamment dans la priorité donnée par le Président de la République aux transports du quotidien. »

C'est sur cette base que SNCF Réseau et les partenaires de LNOBPL engagent une nouvelle phase de travail et de dialogue.



4.1 Des objectifs confirmés

Le grand projet ferroviaire 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).

Ces grands objectifs sont 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 signés en février 2019. Ils s'inscrivent également dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités, donnant la priorité à l'amélioration des déplacements du quotidien, loi promulguée en décembre 2019.



4.2 Une évolution en deux axes

S'il répond à des objectifs globaux et complémentaires à l'échelle de l'ensemble du territoire, LNOBPL est aujourd'hui structuré autour de :

- l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud,
- l'axe Rennes - Brest.

Des études existent et sont en cours d'actualisation pour analyser les possibilités d'améliorations de chacun des axes. Elles sont également menées en cohérence avec les réflexions portant sur les aménagements des nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes. Ces études portent notamment sur la possibilité de moderniser le réseau existant (doublement des voies, amélioration de la signalisation, rectification de tracé) de même que sur la création de sections de ligne nouvelle.

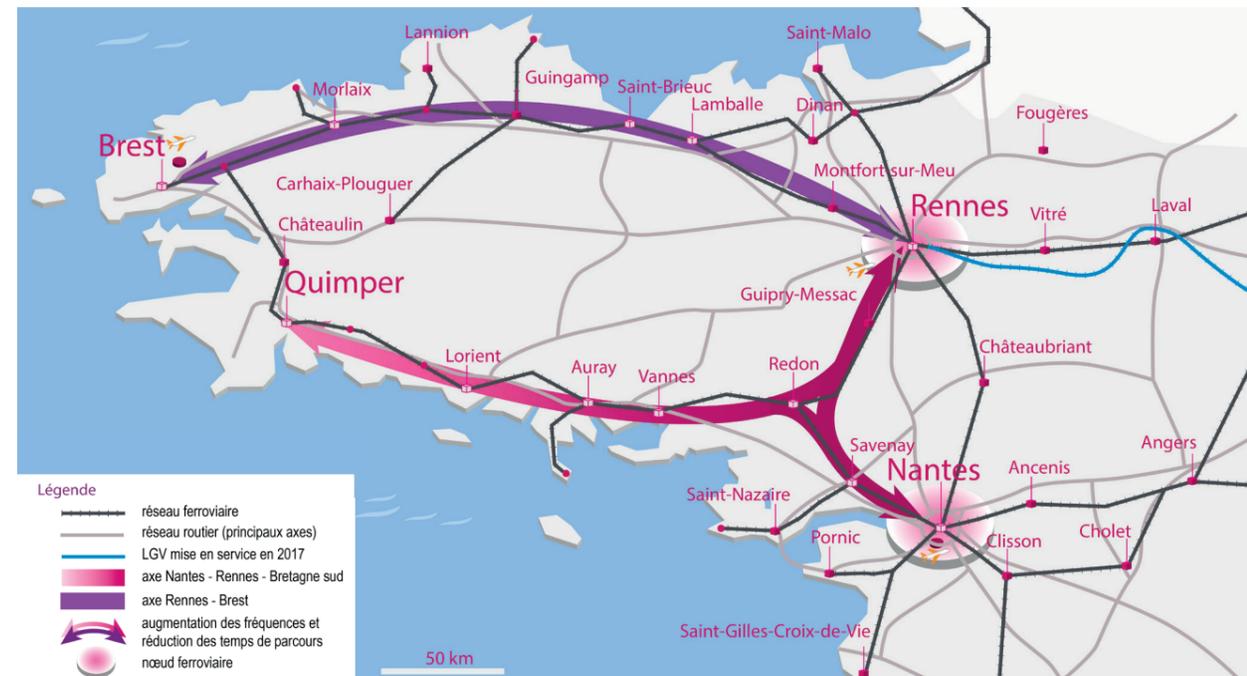
Sur certains secteurs, la modification du réseau existant est complexe en raison de :

- des enjeux environnementaux (exemple de la proximité d'un cours d'eau, d'espaces naturels, de zones habitées),
- l'impact des travaux sur la circulation des trains,
- des freins techniques (l'impossibilité d'augmenter les vitesses).

Pour ces raisons, LNOBPL est un grand projet hybride combinant différentes solutions. La première phase des études préliminaires doit permettre l'élaboration graduelle d'un scénario (combinaison de solutions techniques). Des variantes resteront envisageables pour faciliter le dialogue avec les acteurs concernés aux différentes échelles.

Les nouvelles études se déroulent en parallèle et non en préalable du dialogue territorial.

Le périmètre de LNOBPL



LES TYPES DE SOLUTIONS TECHNIQUES PROPOSÉES

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

- › soit par le changement de système de signalisation (ERTMS)
- › soit par le doublement localisé du nombre de voies
- › soit par la rectification du tracé (y compris hors des emprises) et la suppression de certains passages à niveaux.



La **ligne nouvelle** consiste à imaginer des sections de ligne nouvelle, de longueur significative, distincte 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.



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

Il doit être recherché l'élaboration d'un scénario financièrement soutenable.

Conditions économiques de 2021

ERTMS : Késako ?

Il s'agit du système européen de signalisation pour les lignes ferroviaires. L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) a pour objectif de faire circuler les trains partout en Europe grâce à une signalisation commune (interopérabilité), ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Il permet notamment d'améliorer la ponctualité et la fiabilité. Grâce à l'ERTMS, il est possible de s'affranchir de la signalisation latérale par la mise en œuvre d'un système de communication entre les voies et les trains.

4.2.1 L'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud

Des enjeux spécifiques à accompagner

Porté notamment par le fort dynamisme des deux métropoles de Nantes et Rennes, cet axe est un axe stratégique en termes de mobilités à l'échelle territoriale. Les échanges entre les deux métropoles ne cessent de croître, engendrant aujourd'hui une forte congestion routière aux heures de pointes. Sur la route nationale RN137, qui accueille l'essentiel des déplacements quotidiens entre ces deux métropoles, chaque jour 30 000 voitures effectuent des déplacements pendulaires entre Rennes et Nantes. Cette congestion routière est également observée entre Nantes et la Bretagne sud (RN 165) et pour les relations entre Rennes et la Bretagne sud (RN 24).

L'amélioration de l'accessibilité de la pointe bretonne est également un enjeu essentiel dans sa relation avec Rennes, Paris et Nantes. L'attractivité touristique des régions Bretagne et des Pays de la Loire, augmente également le besoin de déplacement, notamment pendant les périodes de week-ends et vacances. Le développement de solutions de mobilités complémentaires est par conséquent nécessaire pour répondre à ces enjeux. La situation géographique du Grand Ouest, le place partiellement en marge des grandes centralités à l'échelle européenne qui se développent à l'est. L'amélioration du réseau ferroviaire est un gage de meilleure connexion.

L'offre ferroviaire actuelle et sa comparaison au routier

Origine destination	Offre ferroviaire actuelle	Alternative routière
Nantes - Rennes	1 train possible par heure et par sens, avec un temps de parcours minimal de 1h15	1h20
Rennes - Quimper (TGV direct)	1 train possible par heure et par sens, avec un temps de parcours minimal de 1h59, en desservant Vannes et Lorient	2h21
Rennes - Quimper (TER direct)	1 train possible par heure et par sens, avec un temps de parcours minimal de 2h15, en desservant Redon, Vannes, Auray, Lorient et Rosporden	2h21
Desserte périurbaine entre Rennes et Guipry-Messac	Desserte possible à la demi-heure, sans desserte systématique de l'ensemble des gares périurbaines	41 min.
Paris - Quimper (TGV direct)	Temps de parcours minimum de 3h32 (avec arrêts à Rennes, Vannes et Lorient) TGV bolide vendredi soir : 3h16 (arrêts à Vannes et Lorient)	5h12
Nantes - Brest	Offre principale en correspondance à Rennes (environ 4h30) en complément d'une offre directe via Quimper mais peu activée (3h25)	3h10
Nantes - Quimper	1 train possible par heure et par sens, avec un temps de parcours minimal de 2h17, en desservant Redon, Vannes, Auray et Lorient (train en conflit avec le train PU Nantes Savenay)	2h34
Desserte périurbaine entre Nantes et Savenay	Desserte possible à la demi-heure, sans desserte systématique de l'ensemble des gares périurbaines	41 min.

Il n'est pas possible de faire circuler plus de trains en heure de pointe mais cela reste possible en heure creuse (durant la journée). Les routes sont également saturées en heures de pointe.

De surcroît, du fait des bouchons, les temps de parcours en voiture sont sensiblement accrus, ce qui n'est pas le cas pour le train.

Pour aller + loin : www.lnobpl.fr

Aujourd'hui, la part modale du train est de 5 % sur Nantes - Rennes car il est plus facile et plus rapide de prendre la voiture que le train (parfois 4h entre deux trains dans la journée). Le train est davantage utilisé entre Rennes et la Bretagne sud du fait d'une offre plus dense. En revanche, l'offre ferroviaire est très réduite entre Nantes et la Bretagne sud ce qui laisse une large part à la route. Les partenaires de LNOBPL souhaitent améliorer l'attractivité du train pour que ce mode prenne une place accrue en ajoutant des trains et en les rendant plus rapides. Cela passe par l'amélioration du réseau ferroviaire.

Les solutions à l'étude

Pour répondre à ces enjeux, deux grandes familles de solutions techniques sont à l'étude sur l'axe Nantes - Rennes - Bretagne sud : la modernisation du réseau existant et la création d'une ligne nouvelle.

La modernisation du réseau est envisagée entre Nantes, Savenay et Redon. Elle consiste notamment à adapter la signalisation afin de mieux gérer la circulation des trains, grâce au système ERTMS ainsi qu'à réaliser des aménagements de capacités (doublement de voie) et de relèvement de vitesse (rectification du tracé). Sur ce secteur, l'éventualité de créer une ligne nouvelle a été écartée au motif du potentiel qu'offre l'amélioration du réseau existant.

Le tracé sinueux actuel entre Rennes et Redon qui borde la Vilaine ne peut être fortement modifié. Des améliorations de signalisations restent envisageables mais avec des performances limitées en capacité et en vitesse de circulation. De ce fait, la création d'une ligne nouvelle est envisagée ce qui permettrait de faire circuler plus de train et de réduire la durée des trajets. Un nouveau raccordement sera étudié pour améliorer le raccordement existant à Saint-Nicolas de Redon (utilisé principalement par les trains réalisant le trajet Nantes - Rennes sans arrêt à Redon). Cet aménagement n'aura pas d'effet sur la desserte de la gare de Redon.

Représentation schématique des solutions techniques étudiées



4.2.2 L'axe Rennes - Brest

Des enjeux spécifiques à accompagner

Porté par le dynamisme des métropoles de Rennes et Brest, cet axe est stratégique en termes de mobilités à l'échelle régionale. Les échanges entre les deux métropoles sont en augmentation, engendrant aujourd'hui une croissance du trafic sur la RN12, avec des congestions marquées aux heures de pointe notamment à Rennes, Saint-Brieuc et Brest.

Au-delà, la connexion de la pointe bretonne à Paris et aux autres régions est déterminante pour accompagner le dynamisme de ce territoire, et notamment de la métropole brestoise. Le développement territorial passe également par l'attractivité croissante des villes situées sur l'axe ferroviaire nord, qui pourront bénéficier des améliorations apportées sur le réseau, en se rapprochant de la pointe du Finistère à l'ouest mais aussi de Rennes et du reste du territoire national à l'est. En particulier, les aires urbaines de Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix et Lannion, représentent à la fois des pôles économiques du territoire et des portes d'entrées touristiques pour l'accès au littoral.

L'augmentation du nombre d'habitants autour de Rennes nécessite également d'apporter des solutions de mobilités du quotidien entre le centre de la métropole et sa périphérie.

Comme pour Nantes - Rennes - Bretagne Sud, les enjeux touristiques sont prégnants, et la mise en place d'un réseau performant est un gage de meilleure connexion au territoire national et plus largement à l'échelle européenne.

Dans le cadre de la révision du programme de développement des infrastructures (terrestres, fluviales, aériennes) élaboré par l'Union européenne, la France a récemment porté la demande d'inscription du port de Brest dans le réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Cette demande a été retenue en décembre 2021 par la Commission Européenne. Elle ouvre en particulier la question de l'amélioration de la connexion du port de Brest au réseau ferroviaire structurant, via notamment la mise en ERTMS de l'axe Rennes - Brest. L'inscription du port de Brest au réseau central du RTE-T est désormais proposée à l'approbation du Parlement européen et des Etats membres.



L'offre ferroviaire actuelle et sa comparaison au routier

Origine destination	Offre ferroviaire actuelle	Alternative routière
Rennes - Brest en TGV	1 train possible par heure et par sens, avec un temps de parcours minimal de 1h56 en desservant Saint-Brieuc	2h27
Rennes - Brest en TER	1 train possible par heure et par sens, avec un temps de parcours minimal de 2h15, en desservant Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix et Landerneau	2h27
Paris - Brest	Temps de parcours minimum de 3h25 (avec arrêts à Rennes et Saint-Brieuc), hors TGV bolide du vendredi soir dont le temps de parcours est de 3h13 (arrêt uniquement à Saint-Brieuc)	5h31
Rennes - Saint-Brieuc en TER	1 train possible par heure et par sens, avec un temps de parcours minimal de 49 minutes en desservant Lamballe	1h17
Desserte périurbaine entre Rennes et La Brohinière	Fréquence à la demi-heure en heure de pointe	35 min.
Desserte périurbaine Brest - Landerneau		27 min.
Nantes - Brest	Offre principale en correspondance à Rennes (environ 4h30) en complément d'une offre directe via Quimper mais très peu activée	3h10

Les solutions envisagées pour le schéma directeur de l'axe Rennes - Brest

Un large panel de solutions est à l'étude sur l'axe nord. La modernisation du réseau existant et la création de sections de lignes nouvelles sont envisagées. Deux secteurs sont ciblés par des études :

Rennes - Saint-Brieuc d'un côté et Plouaret - Brest de l'autre. Les secteurs intermédiaires ne présentant pas un potentiel d'optimisation important ne font pas l'objet d'études complémentaires à ce stade.

Représentation schématique des solutions techniques étudiées



5

POURQUOI ENGAGER UN NOUVEAU TEMPS DE DIALOGUE ?

5.1 Concevoir dans le dialogue

5.1.1 L'importance du dialogue territorial et de la concertation

Depuis son lancement et la phase de débat public, le grand projet LNOBPL se construit en interface et dans le dialogue avec les collectivités, les acteurs territoriaux, les habitants et les usagers de Bretagne et de Loire-Atlantique. Le lancement de la nouvelle étape de LNOBPL implique par conséquent la poursuite du dialogue territorial. C'est à la fois :

- une nécessité pour LNOBPL, qui peut ainsi intégrer au mieux les attentes, besoins et spécificités des territoires, en prenant en compte à la fois les préoccupations du quotidien des habitants et une vision plus prospective des enjeux pour l'aménagement des territoires,
- une obligation réglementaire, prévue par le Code de l'environnement afin d'assurer le droit à l'information et à la participation du public,
- un engagement fort de SNCF Réseau.

5.1.2 Une démarche encadrée par la commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Conformément aux articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement et dans le cadre du lancement des études préliminaires du grand projet LNOBPL, SNCF Réseau a saisi la commission nationale du débat public (CNDP), pour solliciter la nomination de garants chargés de veiller à la bonne information et à la participation du public. Le 3 juin 2020, la CNDP a confirmé M. Alain Radureau dans son rôle de garant, à la suite de sa première désignation en 2016 dans le cadre de l'étape complémentaire au débat public, et a désigné Mme Ségolène Charles, co-garante. Ils sont, dans ce cadre, associés à la définition des modalités de dialogue territorial et remettront un bilan annuel de la démarche de concertation.

5.2 Les objectifs de cette nouvelle phase

La nouvelle phase de dialogue territorial qui s'ouvre poursuit plusieurs objectifs complémentaires, qui s'appliquent tant à la globalité de LNOBPL qu'à chacun des deux axes structurants : Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes - Brest.

Il s'agit :

- d'informer largement sur le grand projet, ses objectifs et ses différentes composantes à l'échelle des territoires concernés,
- de recueillir l'avis des acteurs territoriaux et du public sur les besoins de mobilités et les solutions techniques proposées permettant d'y répondre,
- de préparer les modalités de concertation qui permettront d'associer le public aux étapes d'élaboration ultérieures de LNOBPL.

Les enseignements du dialogue territorial contribueront à alimenter une première feuille de route pour LNOBPL, qui proposera des scénarios d'aménagement des infrastructures ferroviaires destinées à répondre aux objectifs fixés.

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

Cette feuille de route sera examinée par le comité de pilotage et fera ensuite l'objet d'une deuxième phase d'études préliminaires afin de consolider les orientations retenues et de préciser le scénario LNOBPL pour chacun des axes. Cela permettra de préparer les enquêtes publiques dont les premières sont envisagées à l'horizon 2027. Une concertation territoriale sera organisée durant cette deuxième phase d'études préliminaires.

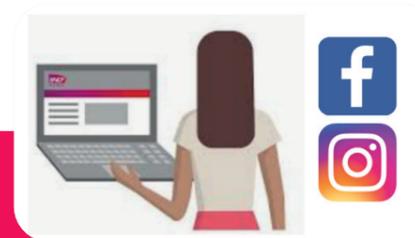
Pour contacter les garants de la CNDP :

alain.radureau@garant-cndp.fr
segolene.charles@garant-cndp.fr

5.3 Le dispositif mis en place

Le dispositif proposé pour répondre aux objectifs de la démarche repose à la fois sur :

- un volet d'information et de mobilisation ambiteux, qui doit permettre de faire connaître largement LNOBPL sur l'ensemble du périmètre concerné,
- des dispositifs participatifs permettant d'associer les différents publics (élus, acteurs territoriaux, usagers, grand public...) afin de recueillir leurs avis et leurs propositions pour LNOBPL.



UN DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION EN LIGNE

Une campagne de mobilisation sur les réseaux sociaux (facebook, instagram)

Un site internet : www.lnobpl.fr, avec :

- › Le dossier de présentation « L'Essentiel »
- › Un ensemble de documents de référence (études, fiches thématiques, vidéo pédagogique...)
- › Un espace de contribution numérique

Des webinaires avec le maître d'ouvrage



DES ATELIERS PARTICIPATIFS EN PANEL CITOYEN POUR LE GRAND PUBLIC ET DES RÉUNIONS SUR INVITATION POUR LES ACTEURS ET ÉLUS DU TERRITOIRE

- › Associations et acteurs économiques
- › Citoyens (panel régional)
- › Des actions spécifiques avec les jeunes et les étudiants
- › Élus des territoires

Retrouvez sur le site internet www.lnobpl.fr l'ensemble des informations disponibles sur le projet.



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.

