



Monsieur Le Préfet de Région Pays de la Loire
Monsieur Le Préfet de Région Bretagne
Madame la Présidente du Conseil Régional des Pays de la Loire
Monsieur le Président du Conseil Régional de Bretagne
Monsieur le Président Directeur-Général SNCF-Réseau

Le 25 février 2022

Objet : contribution au dialogue territorial - Projet LNOBPL

Messieurs les Préfets,
Madame la Présidente,
Messieurs les Présidents,

Réunis en une Conférence des Présidents des huit intercommunalités membres de l'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (adrm), le territoire Estuaire et Littoral Loire Océan (ELLO) que nous représentons offre une cohérence et une complémentarité en termes de bassins de vie et de mobilités, et de dynamique d'attractivité.

L'accessibilité durable de notre territoire, à l'échelle européenne et nationale d'une part, et à l'échelle intra et inter-régionale (Pays de la Loire et Bretagne) d'autre part, conditionne nos capacités d'accueil et de développements démographique et économique. C'est pourquoi, nous avons régulièrement porté ces enjeux d'accessibilité de façon collective : à l'occasion du débat public du projet LNOBPL en 2014, au sein des Cahiers d'acteurs de contribution au Sradet Pays de la Loire (en 2018 et 2019), ou encore lors de l'enquête publique sur ce même Sradet arrêté le 8 octobre 2021.

Nous souhaitons aujourd'hui apporter notre contribution au dialogue territorial autour du nouveau projet LNOBPL. Cette expression collective porte des remarques de satisfaction quant aux objectifs et projets de liaisons nouvelles mais également des alertes, des expressions de besoins non considérés et des propositions.

Notre contribution porte ainsi sur trois enjeux essentiels pour notre territoire :

- Enjeu 1: Optimiser la desserte et veiller à l'accessibilité durable du territoire
- Enjeu 2. La desserte de la Presqu'île par le Nord (Bretagne) pour le fret comme pour les voyageurs
- Enjeu 3. L'accessibilité à l'aéroport Nantes-Atlantique

Nous souhaitons par ailleurs exprimer fortement notre souhait d'être parties-prenantes tout au long des études que vous menez, en apportant notre regard, notre connaissance du fonctionnement du territoire ainsi que l'expertise de nos services et de notre agence d'urbanisme.

Enjeu 1. Optimiser la desserte et veiller à l'accessibilité durable du territoire

Le projet LNOBPL est aujourd'hui structuré autour de deux axes dont l'axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud. Sncf-Réseau prévoit dans ce cadre, d'une part, la modernisation du réseau entre Nantes, Savenay et Redon et, d'autre part, la création d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon ainsi que l'étude d'un nouveau raccordement pour améliorer celui existant à Saint-Nicolas-de-Redon.

Nous saluons ces projets reposant à la fois sur la modernisation du réseau et la création de lignes nouvelles. Nous espérons que ces améliorations bénéficieront également aux villes situées sur ce sillon Nantes-Redon (et notamment les haltes à Pont-Château et Saint-Gildas-des-Bois).

Au-delà de cet axe Nantes - Rennes - Bretagne Sud, l'accessibilité ouest de notre territoire ne fait pas partie des études initiées par Sncf-Réseau.

Nous souhaitons rappeler que ce territoire est à la fois un grand attracteur touristique, un bassin d'emplois majeur et un territoire d'industrie particulièrement dynamique qui implique des mobilités multiples (déplacements du quotidien et saisonniers, de proximité et plus lointains, tant pour les hommes que pour les marchandises). C'est tout le fonctionnement d'un territoire rétro-portuaire qui est ainsi conditionné par la qualité des déplacements.

Nous souhaitons également porter à votre connaissance plusieurs constats préoccupants :

- Les ruptures de charges récurrentes à Nantes et les politiques d'arrêt de l'opérateur ferroviaire notamment à Angers et au Mans contrarient les trajets entre Paris et la Presqu'île Guérandaise ou Redon (via Nantes et Savenay) en augmentant sensiblement les temps de parcours.
- De nombreux voyageurs de ce territoire se rendent à la gare de Redon pour rejoindre Paris, privilégiant l'accessibilité ferroviaire vers la capitale par Rennes et la Bretagne alors que le niveau de desserte de la ligne Nantes Saint-Nazaire Le Croisic est interrogé.
- La desserte de Saint-Nazaire agglomération et de Cap Atlantique s'est dégradée depuis plusieurs années. Seule l'augmentation, par la Région des Pays de la Loire, de la fréquence des trains TER entre Nantes et Saint Nazaire depuis décembre 2021 permet de pallier un déficit de desserte (de proximité).
- Nous nous inquiétons par ailleurs des capacités des lignes existantes quelles que soient les améliorations techniques prévues dans le cadre du projet LNOBPL : L'axe Nantes- Savenay n'est aujourd'hui pas dimensionné pour permettre un renforcement de la cadence, même avec la modernisation prévue du réseau (les améliorations signalétiques ERTMS 2).
- Sept ans après la modernisation de la voie jusqu'à Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, la qualité de la desserte TER n'est toujours pas satisfaisante. Les deux phases de modernisation qui se sont déroulées de 2009 à 2015 ont en effet laissé en suspens une opération majeure : l'absence de point de croisement en gare de Bourgneuf-en-Retz qui réduit drastiquement les capacités de la voie unique Sainte Pazanne– Pornic. Il convient donc de poursuivre ces investissements et d'engager, dès à présent, les travaux nécessaires pour permettre un meilleur cadencement de la ligne, dont la fréquentation a déjà progressé de plus de 50 % depuis 2013 (environ 1 900 montées/descentes quotidiennes sur les gares du Pays de Retz, posant régulièrement des problèmes de saturation entre Sainte-Pazanne et Nantes).

Nous nous permettons de souligner que le Contrat d'avenir des Pays de la Loire signé le 8 février 2019 entre l'Etat et la Région mentionnait : « L'amélioration de l'axe Le Croisic/ La Baule/ Saint-Nazaire/ Nantes/ Angers/ Le Mans/ Paris revêt une importance capitale. Cet axe constitue en effet désormais la colonne vertébrale du réseau de transport ligérien et représente ainsi un enjeu d'attractivité et de compétitivité pour l'ensemble des territoires de la région. »

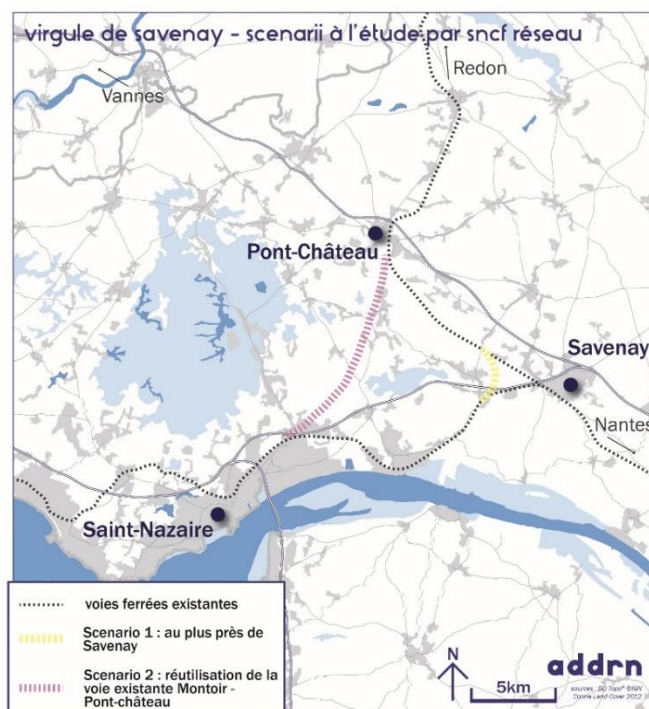
Aussi, nous sollicitons Sncf-réseau afin qu'elle considère ces dessertes et le dimensionnement des lignes depuis et vers Saint-Nazaire et la Presqu'île via Savenay d'une part et depuis et vers Pornic d'autre part comme des axes majeurs d'étude. La desserte sur ces parcours doit en effet gagner en performance, tant en termes de fréquences que d'amplitudes horaires et de temps de trajet.

Enjeu 2. La desserte de la Presqu'île par le Nord (Bretagne) pour le fret comme pour les voyageurs

Nous sommes convaincus que l'amélioration de la desserte ferroviaire de notre territoire passe par une accessibilité alternative à Paris par la Bretagne.

En effet, au regard de la saturation du réseau sur l'axe Savenay <> Nantes <> Paris d'une part et de l'existence d'un réseau désormais optimisé sur l'axe Redon <> Rennes <> Paris d'autre part, la réalisation d'une connexion directe depuis la Presqu'île vers la Bretagne offrira une alternative ferroviaire efficace. Eviter la rupture de charge à Savenay pour rejoindre Pont-Château, Redon et Rennes est donc indispensable.

Sncf-réseau indique expertiser deux scénarii en 2022 concernant la « virgule de Savenay » : l'un au plus près de Savenay, l'autre remettant en service la voie ferrée entre Montoir-de-Bretagne et Pontchâteau actuellement désaffectée (fermée depuis 1991), propriété Sncf-réseau mais proche de secteurs urbanisés dans sa partie sud.



Nous saluons l'engagement de cette expertise, qui porte à la fois sur l'opportunité économique et sur la faisabilité technique de ces scénarii. Nous regrettons toutefois que ne soit pas prévue une analyse de marché pour les voyageurs.

En effet, cette virgule est nécessaire sur le plan économique et pour le développement de notre territoire ; elle doit pouvoir répondre tant aux besoins logistiques et de desserte de l'arrière-pensée du port que des déplacements quotidiens de population, actuels et à venir, au sein de notre bassin de vie et notamment entre Pont-Château Saint-Gildas-des-Bois et Saint-Nazaire agglomération.

Aussi nous demandons que cette virgule ne soit pas destinée qu'au fret mais également au trafic voyageurs.

Il convient par ailleurs de ne pas limiter ces expertises à des études d'opportunité mais de leur donner un caractère opérationnel dès aujourd'hui.

Nous souhaitons donc être informés et associés à ces études pilotées par le Grand Port Maritime d'une part et par Sncf-réseau d'autre part afin d'être partie-prenante et d'apporter notre connaissance fine du fonctionnement de notre territoire et de ses besoins.

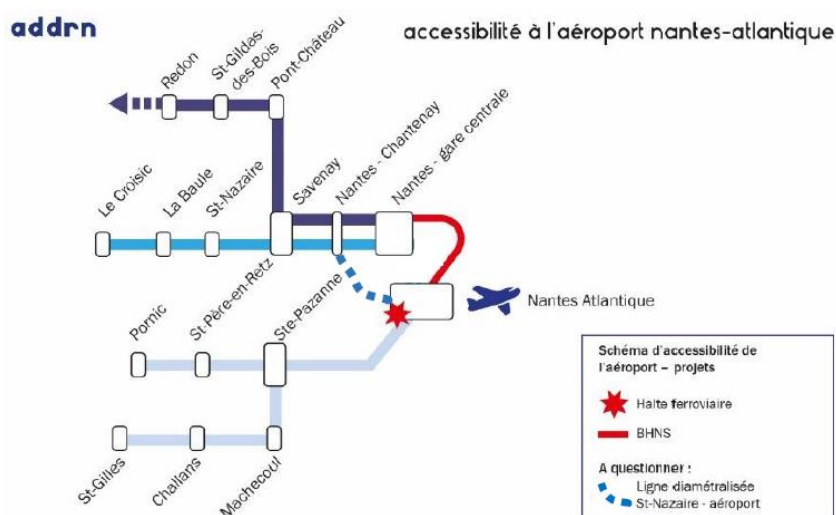
Enjeu 3. L'accessibilité à l'aéroport Nantes-Atlantique

Alors que le projet d'aéroport du Grand Ouest et les réflexions associées pour sa desserte ferroviaire ont été abandonnées, l'accessibilité aérienne pérenne des territoires littoraux et rétro-littoraux des Pays de la Loire par le seul aéroport Nantes Atlantique est confirmée.

Renforcer et fiabiliser la desserte ferroviaire de l'aéroport de Nantes Atlantique depuis et vers le littoral, répond à une exigence majeure pour conforter le développement économique de l'un des grands territoires industriels et touristiques de la région, en croissance démographique forte et continue depuis plus de 20 ans.

A ce titre, Nantes Métropole, la Région des Pays de la Loire et l'État ont lancé en 2019 l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport et ont retenu un scénario reposant notamment sur la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare de Nantes et l'aéroport d'une part, la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Sncf Nantes - Sainte-Pazanne (desservie par le BHNS) et l'arrêt des trains vers Pornic et Saint-Gilles, d'autre part.

L'option de lignes diamétralisées et notamment celle Saint-Nazaire - Nantes Atlantique sollicitée par nos intercommunalités (cf. la contribution collective au Sradet de décembre 2019) a en revanche été écartée.



Compte tenu des niveaux de trafic que supportent les principaux axes routiers entre le littoral et le rétro-littoral et l'aéroport de Nantes Atlantique, nous demandons la mise en place d'un service ferroviaire performant.

Aussi, nous saluons les projets du schéma d'accessibilité de l'aéroport Nantes-Atlantique et sommes particulièrement soucieux de la mise en place effective de la halte ferroviaire à proximité de l'aéroport sur la ligne TER qui relie Nantes à Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

La création de cette halte ferroviaire revêt une importance capitale afin d'assurer une desserte directe de l'aéroport de Nantes pour les populations du sud de la Loire-Atlantique, leur évitant de devoir recourir à l'automobile pour y accéder en payant des frais de stationnement élevés. Cette nouvelle desserte est aussi l'occasion de moderniser l'axe "Nantes-Pornic" et d'engager une réflexion sur le développement d'une desserte ferroviaire spécifiquement périurbaine entre Sainte Pazanne et Rezé-Pont-Rousseau, complémentaire de la desserte interurbaine régionale actuelle.

Par ailleurs, permettre un accès direct à l'aéroport Nantes Atlantique sans rupture de charge reste un enjeu majeur pour le Nord Loire, et évitera l'engorgement du centre-ville de Nantes. Dans le cadre du projet d'aéroport Grand Ouest, une desserte ferroviaire directe était prévue car considérée comme nécessaire. La réalisation d'une ligne diamétralisée Nord-Loire-aéroport reste plus que jamais indispensable pour notre territoire et les différentes options possibles (dont celle depuis la gare de Nantes-Chantenay) méritent d'être expertisées.

Le niveau d'accessibilité du territoire est un critère discriminant d'attractivité qui repose sur la qualité et la performance de toutes les infrastructures de transport et leur complémentarité. Aussi, ces enjeux d'accessibilité ferroviaire doivent être complémentaires des approches globales de mobilité.

En tant qu'Autorités Organisatrices de la Mobilité, chacune de nos intercommunalités a une responsabilité en termes de mobilités. Alors que la Région des Pays de la Loire engage, de façon partenariale, l'élaboration des Contrats Opérationnels de Mobilité à l'échelle des bassins de mobilité, nous sommes soucieux de la cohérence de l'ensemble des actions et des projets portés en cette période.

Nous sommes ainsi vigilants à la complémentarité des modes de déplacements. En termes routiers, si l'amélioration de la liaison depuis Rennes vers Redon est aujourd'hui finalisée, il reste essentiel de réaliser les chaînons manquants de la mise à 2X2 voies depuis Redon vers Pont-Château et la Presqu'île en Loire-Atlantique afin de fluidifier les échanges, en complément et dans l'attente de la réalisation des projets ferroviaires.

Nous espérons, par le biais de cette contribution, enrichir vos diagnostics et faire évoluer votre feuille de route en vue d'une accessibilité performante des territoires Ligériens et Bretons.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Préfets, Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, l'expression de nos sincères salutations.

David Samzun

Président

C.A. de Saint-Nazaire et de l'Estuaire



Nicolas Criaud

Président

C.A. Cap Atlantique



Jean-François Mary

Président

C.A. Redon agglomération



Jean-Louis Mogan

Président

C.C. Pontchâteau- Saint-Gildas-des-Bois



Rémy Nicoleau

Président

C.C. Estuaire et Sillon



Jean-Michel Brard

Président

C.A. Pornic aggro Pays-de-Retz



Yannick Morez

Président

C.C. Sud Estuaire



Bruno Le Borgne

Président

C.C. Arc Sud Bretagne

