

Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire

Dialogue territorial (2021-2022)

Contribution du Pôle métropolitain Loire-Bretagne

Notre engagement

Les métropoles et grandes agglomérations de l'Ouest, réunies au sein du Pôle métropolitain Loire Bretagne, soutiennent le projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) au service d'une vision partagée et d'un développement équilibré du grand Ouest.

Au sein des instances de pilotage, et en soutenant une gouvernance unifiée pour les deux axes du projet (Nantes - Rennes - Bretagne Sud et Rennes – Brest), elles œuvrent en ce sens depuis les premières phases de débat public et d'instruction.

<http://www.pmlb.fr>

Au sein d'un grand territoire dont le dynamisme démographique et économique n'a fait que s'amplifier durant les deux dernières décennies, une accélération du projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) est indispensable pour répondre à la nécessité impérieuse de:

- (1) **raccorder le grand Ouest aux réseaux structurants nationaux et européens**, en particulier aux corridors du Réseau transeuropéen de Transports (RTE-T)
- (2) **assurer un meilleur maillage de l'espace Loire-Bretagne** permettant une amélioration des liaisons inter et intrarégionales.
- (3) **améliorer les mobilités du quotidien**, en particulier les déplacements périurbains, **et ouvrir de nouvelles perspectives en faveur du transport ferroviaire de marchandises.**

Dans un contexte où le transport aérien et routier est réinterrogé et où le transport maritime engage sa décarbonation, ces évolutions sont plus que jamais indispensables pour **faire du train un transport collectif d'avenir, pour les passagers et les marchandises, et accélérer la transition écologique.**

Nos attentes

Ainsi, nous souhaitons faire émerger à courte-échéance un scénario qui permette de :

1. Raccorder le grand Ouest au réseau structurant français et européen

- en plaçant **Brest et Quimper à 3h de Paris et à 1h30 de Rennes**
- en offrant des **liaisons rapides vers les aéroports franciliens, le sud et le sud-est de la France et de l'Europe, pour les voyageurs** à travers l'amélioration de la ligne "Massy-Valenton" et la création d'une gare TGV à Pont de Rungis interconnectée au métro francilien

2. Favoriser le report modal par une attention portée aux **améliorations possibles des liaisons Fret dans le secteur d'étude et aux connexions longue-distance hors périmètre d'étude**

3. Renforcer le maillage ferroviaire global à l'échelle Loire-Bretagne par des **liaisons rapides et cadencées**, en s'appuyant en particulier sur le développement d'une **liaison interrégionale performante entre les métropoles de Nantes et de Rennes (1h, cadencé à la ½ h)**, ainsi qu'entre Rennes et la pointe bretonne.

4. Améliorer les mobilités du quotidien, en diffusant la grande vitesse sur le territoire par l'articulation du projet avec les **Pôles d'Échanges multimodaux** du territoire et en augmentant les capacités des **étoiles ferroviaires de Rennes et Nantes**.

Notre conviction

Ces objectifs que nous poursuivons collectivement à différentes échelles sont plus que jamais d'actualité. Nous nous attacherons à les poursuivre conjointement car :

- Le seul réaménagement des infrastructures ferroviaires existantes ne suffira pas à améliorer significativement la desserte des villes intermédiaires et des territoires périurbains. En effet, en l'absence de réserves supplémentaires de capacité en heures de pointe, l'intensité des circulations sur les étoiles ferroviaires de Rennes et Nantes limitent de facto la croissance des liaisons TER.
- **Des infrastructures nouvelles et le déploiement de l'ERTMS sont nécessaires pour augmenter durablement les capacités du réseau ferroviaire et permettre une amélioration réelle du service**, en temps comme en fréquence, pour l'ensemble des territoires et des liaisons ferroviaires (périurbaines, interville ou longue-distance)

Angers, Nantes et Rennes ont été identifiées comme des territoires à haut potentiel de développement de services express métropolitains, c'est-à-dire d'amélioration des services ferroviaires du quotidien.

Par ailleurs, **la proposition française, retenue par la Commission européenne, de classement du port de Brest au réseau central du Réseau TransEuropéen de Transports (RTE-T) et son raccordement ferroviaire au Corridor atlantique** (liaison fret « Brest-Rennes-Redon-Nantes » avec notamment l'indispensable mise aux normes ERTMS associée) représente pour la Bretagne et les Pays de la Loire un levier de désenclavement et de raccordement au reste de l'Europe. Innovation supplémentaire également introduite par la Commission européenne, **les quatre villes d'Angers, Brest, Nantes et Rennes, sont reconnues comme nœuds urbains du RTE-T.**

Ces avancées, désormais soumises à l'adoption du Conseil et du Parlement européen, permettront d'accompagner et d'accélérer le projet de Liaisons ferroviaires Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire (LNOBPL) pour répondre aux besoins des usagers, d'aujourd'hui et de demain.