

Contribution complémentaire du réseau des Conseils de développement bretons à la consultation sur les Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) dans le cadre du dialogue territorial

Même si en effet les objectifs du projet LNOBPL nous paraissent tout à fait intéressants, notamment l'amélioration de la desserte de la pointe bretonne (Nord et Sud) ainsi que la liaison majeure Rennes -Nantes, il nous apparaît important de prévoir dans ce dossier non seulement le long terme (2040), tel que décrit, mais aussi le court terme en proposant des solutions qui permettent d'améliorer rapidement la mobilité intra et inter-régionale.

On ne peut pas non plus ignorer le coût très élevé de ces infrastructures et faute d'avoir les capacités financières suffisantes, (France et Europe), il serait bon de mettre en œuvre en premier lieu et dès à présent ces mêmes solutions beaucoup plus abordables financièrement et donc plus sûrement réalisables. :

- Améliorer le cadencement des trains :
 - o Proposer une offre de mobilité régulière tout au long de la journée.
 - o Accentuer l'offre en heure de pointe en améliorant techniquement l'espacement des trains
- Améliorer la coordination et développer l'offre de transport (trains, autocars, transports urbains, covoiturage)
- Faciliter l'organisation et la compréhension tarifaire des usagers en ayant une tarification identique sur les trains ayant leur origine / destination dans les deux régions Bretagne et Pays de la Loire
- Faire en sorte que la connexion internet wifi soit accessible de bout en bout à bord des trains afin d'avoir à minima un réseau 4G performant sur tous les axes de transport ferroviaire. Cela passe par l'amélioration de la couverture des réseaux téléphoniques

Concernant le Fret ferroviaire, la Bretagne a très peu de produits permettant l'acheminement par train complet. En conséquence,

- Dans un premier temps, il serait plutôt intéressant d'augmenter les capacités du site de chargement / transbordement de Rennes et de faire du rabattement vers ce point en utilisant des véhicules routiers propres
- Puis ensuite développer le fret ferroviaire et améliorer les transferts multimodaux avec les ports bretons, en fonction de la demande

Spécificité de l'ERTMS, ce système oblige l'équipement des voies ferrées (signalisation) et également celui des locomotives. Nous nous posons la question, à l'heure de l'arrivée prochaine des trains autonomes et des progrès technologiques, de savoir si ce système ne serait pas obsolète dans quelques années.

Enfin dans le cadre de la création de ces nouvelles infrastructures, nous croyons savoir que, même s'il y a récupération de terres agricoles, ces surfaces ne rentreront pas en ligne de compte dans l'objectif de « Zéro artificialisation nette des sols ».

Il serait cependant logique que cette précision soit bien indiquée dans le SRADDET.