

## EDITO

- I. UNE PHASE OPÉRATIONNELLE ATTENDUE
- II. AUJOURD'HUI, REDÉFINIR DES PRIORITÉS POUR UN SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL ET AGIR D'ICI À 2035
- III. DES INFRASTRUCTURES AU SERVICE DE MEILLEURES LIAISONS : DES PROJETS À ÉTUDIER ET À ACTER
- IV. LE GRAND PROJET LNOBPL A CONNECTER À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE ET DES NOUVELLES PRATIQUES

## EDITO

La population de l'Ouest continuant d'augmenter, il est tout à fait logique et normal de chercher et donner des réponses aux nouveaux besoins de mobilités à l'horizon dorénavant 2035 et au-delà pour penser l'avenir ferroviaire pour la Bretagne et les Pays de la Loire.

Pour les écologistes, mettre le ferroviaire au cœur de nos politiques de transports, à la fois comme outil de réduction de gaz à effet de serre et aussi de réduction des inégalités territoriales subies par les habitants et habitantes, avec l'enjeu du report modal de la route et de l'aérien, est indispensable. Cette nouvelle étape s'inscrit également dans un contexte particulier lié à la crise sanitaire de la Covid-19. Elle ne pourra échapper aux interrogations concernant les nouvelles pratiques d'usage liées au développement du télétravail par exemple et à la question du financement.

Dans une démarche constructive, les élus écologistes ont participé activement au débat public sur le projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) qui a eu lieu de septembre 2014 à janvier 2015 ([cf. les deux cahiers d'acteurs et la contribution complémentaire suite aux résultats des nouvelles études sur la liaison Nantes-Rennes](#)). Puis lors de la phase complémentaire en février 2017 ([cf. contribution complémentaire EELV Bretagne et Pays de la Loire](#)). Pour rappel, deux objectifs initiaux sur les cinq ont été fortement contestés : la desserte de l'hypothétique aéroport du Grand Ouest et l'objectif symbolique des 3h entre Paris et la pointe bretonne. Aujourd'hui, l'abandon du projet d'aéroport permet de se recentrer sur les autres objectifs :

- 1) Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne
- 2) Rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes
- 3) Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires
- 4) Dégager les possibilités d'évolution à long terme du réseau

Ce nouveau calendrier permet également de tenir compte des changements d'habitudes de déplacements.

Cette nouvelle étape de 1<sup>ère</sup> phase des études préliminaires et de dialogue territorial s'avère donc précieuse pour l'élaboration d'un scénario préférentiel d'évolution du réseau ferroviaire sur les axes Nantes-Rennes-Bretagne Sud et Rennes-Brest.

## I. UNE PHASE OPÉRATIONNELLE ATTENDUE

### → Des recommandations de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) toujours d'actualité

Dans ses conclusions au premier débat début 2015, la CNDP a formulé 4 recommandations pour la concertation complémentaire. Etant donné que la phase complémentaire n'a pas donné lieu à l'émergence d'un scénario préférentiel, il convient de rappeler les recommandations posées qui sont toujours d'actualité :

1. l'élargissement du champ de la discussion, d'un projet d'infrastructure à un projet de service ferroviaire et à un projet de territoires
2. l'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de transport et d'aménagement pour permettre une réflexion collective, notamment sur les thèmes de la mobilité et de l'aménagement du territoire, avec pour priorité l'amélioration des trains du quotidien
3. la justification des choix techniques et des hypothèses retenues ou abandonnées, notamment pour la liaison Nantes-Rennes
4. une attention particulière à la question des emprises foncières et des impacts environnementaux

Et également de rappeler sa conclusion : « il s'agira surtout de mobiliser les citoyens et d'assurer leur implication à long terme afin de les remettre au cœur de la décision sur ce projet de liaisons nouvelles ».

### → LNOBPL : des objectifs communs clarifiés

Une décision ministérielle du 20 février 2020 remet le grand projet LNOBPL sur les rails après la décision de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Les régions Bretagne et Pays de la Loire ont signé en février 2019 le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne et le Contrat d'avenir pour les Pays de la Loire. Depuis, aucune amélioration notable n'a été réalisée entre les connexions de nos deux régions.

Les 4 objectifs dorénavant poursuivis :

- 1) Améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne
- 2) Rapprocher les capitales régionales Nantes Rennes
- 3) Renforcer le réseau inter-villes et l'irrigation des territoires
- 4) Dégager les possibilités d'évolution à long terme du réseau

Sur le premier objectif affiché de Paris-Brest en trois heures, nous insistons sur le fait que cet objectif n'est toujours pas mis en parallèle ni avec le nombre de voyages journaliers attendus direct en Paris<>Brest (pour rappel, cet objectif de moins de trois heures est atteignable mais sans arrêt intermédiaire), ni avec le potentiel de report modal de l'aérien vers le ferroviaire. Il conviendrait d'avoir une étude précise sur ce point.

## II - AUJOURD'HUI REDÉFINIR DES PRIORITÉS POUR UN SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL ET AGIR D'ICI À 2035

### → Plus d'offre vers la Bretagne à court terme

Dans un premier temps, il convient de raisonner au niveau des infrastructures existantes, les grilles horaires actuelles et les informations actualisées et transmises lors de cette phase pointent en effet des améliorations possibles. Les deux régions doivent s'engager à renforcer la desserte tout de suite, c'est impératif.

- Augmenter le nombre de trains directs vers Rennes (cf. focus Nantes <> Rennes)
- Augmenter les liaisons de Nantes vers Quimper / Brest. Aujourd'hui, la branche Quimper notamment est sous-développée, et il n'est ainsi possible de réaliser le trajet de bout-en-bout sans rupture de charge que 5 fois par jours. De plus, la connexion jusqu'à Brest est uniquement proposée sur les deux créneaux de fin d'après-midi. Développer cette branche permettrait des temps de parcours à 3h25 contre 4h30 en passant par Rennes.

### → Focus Nantes <> Rennes à infrastructure existante

Seulement 10 allers-retours directs entre Nantes et Rennes sont effectués chaque jour. Cette réalité est loin de l'ambition affichée. Selon le bilan du cadencement déjà réalisé, il est possible de développer la desserte en heure creuse. En revanche, l'heure de pointe est actuellement saturée.

- L'objectif devrait être de faire circuler un train direct par heure et ainsi augmenter significativement la desserte. Ajout de dessertes directes à 9h, 10h, 11h, 13h et 15h pour passer à 15.

Il est également important de considérer dans le temps de parcours que le trajet en voiture entre Nantes et Rennes est davantage de 1h35 que d'1h20 en heures de pointe. De plus, d'ici 2035, ces deux villes seront des Zones à Faibles Émissions et l'accès des véhicules thermiques dans les centres-villes sera considérablement réduit. Il est donc indispensable de renforcer dès aujourd'hui la desserte de cette ligne ferroviaire pour accompagner les changements d'usages en termes de mobilité.

### → Une évolution de l'infrastructure qui doit être cohérente avec la mise en place d'un service express métropolitain sur les deux métropoles Nantes et Rennes dès 2030

Nantes comme Rennes, aux côtés des exécutifs régionaux, ambitionnent d'offrir un Service Express Métropolitain aux habitants et habitantes de leur territoire.

Pour Nantes, l'ambition est d'avoir à terme un "Train express du quotidien", réseau ferroviaire métropolitain assurant un passage *a minima* toutes les 30 minutes en heure de pointe et toutes les heures le reste de la journée. Sa réalisation s'appuiera sur l'étoile ferroviaire existante et les anciennes gares de quartiers, sur l'amplification des connexions entre les gares, le réseau TAN et le Réseau cyclable métropolitain, pour proposer une

alternative efficace à la voiture. Concrètement, il s'agit de développer des lignes de TER métropolitain d'ici 2030.

Une des lignes de ce futur service concernera particulièrement les deux régions. Il s'agit de la branche Chantenay, Basse-Indre Saint-Herblain, Couëron, Saint-Étienne-de-Montluc, Cordemais, Savenay, qui se dirige ensuite vers Saint-Nazaire ou vers Redon-Rennes-Vannes.

Cela signifie que le grand projet LNOBPL et le futur scénario doivent prendre en considération les ambitions des deux métropoles.

### III. DES INFRASTRUCTURES AU SERVICE DE MEILLEURES LIAISONS : DES PROJETS À ÉTUDIER ET À ACTER

Pour améliorer les liaisons entre les Pays de la Loire et la Bretagne, les études préliminaires doivent privilégier **la modernisation sur Nantes - Savenay - Redon - Rennes** plutôt qu'une ligne nouvelle. Actuellement, avec les éléments à disposition, cette option nous semble la meilleure. Différents travaux d'infrastructures sont à étudier en tenant compte aussi des capacités des collectivités à financer ce projet. Il convient également d'avoir un scénario qui équilibre au mieux les investissements entre les deux Régions pour faciliter les futurs accords de financement.

#### → **Suppression de passages à niveaux**

Il a été démontré qu'il est possible de gagner plusieurs minutes en investissant sur la ligne actuelle entre Savenay et Redon, en supprimant en particulier les passages à niveaux.

#### → **Ajout d'un terminus technique à Saint-Etienne de Montluc**

Mettre en place un pôle terminal à Saint-Etienne de Montluc comme à Ancenis permettra de favoriser la mise en place d'une desserte métropolitaine.

#### → **La virgule de Savenay pour une liaison voyageurs Saint-Nazaire-Rennes**

La virgule de Savenay est à nouveau à l'étude pour le développement du fret du Grand Port Nantes-Saint-Nazaire. Pour nous, il convient d'intégrer rapidement le volet voyageurs à cette étude notamment dans la perspective de développer une desserte Saint-Nazaire-Rennes. En effet, le bassin de vie autour de Saint-Nazaire représente plus de 250 000 habitants et habitantes et un tissu économique très fort. Nous souhaitons que cette phase puisse mettre à l'étude la **mise en place d'une liaison Le Croisic - Saint-Nazaire - Redon - Rennes**.

#### → **Nouvelles ambitions pour le FRET ferroviaire**

Comment mettre le grand projet LNOBPL au service des nouvelles ambitions fret, encore timides à ce stade ? L'accès Saint-Nazaire/Nantes-Rennes est l'accès alternatif à Paris quand l'accès Angers-Paris est saturé ou en travaux. Cet accès alternatif favoriserait l'accès au Grand-Port-Maritime de Nantes-Saint-Nazaire. Ce volet est à associer à la nouvelle

stratégie du Grand Port en lien avec les collectivités locales et l'étude diligentée par la Région des Pays de la Loire sur le potentiel fret en région.

→ **Amélioration des accès à Vannes, Lorient et Quimper**

Aujourd'hui, les accès sont trop complexes en semaine et le week-end pour développer l'offre et sont donc à améliorer.

<b>IV. Le grand projet LNOBPL à connecter à l'ensemble du territoire et des nouvelles pratiques</b>
---

Comme le CESER Pays de la Loire le recommande, il convient d'intégrer d'autres problématiques à la phase d'études préliminaires.

→ **Renforcer l'alternative complémentaire via Châteaubriant :**

Aujourd'hui, Rennes-Nantes via Châteaubriant ne constitue pas une alternative optimale de bout en bout. Sa fonction de connexion entre nos deux territoires doit être renforcée. Pour cela, elle devrait être intégrée à la réflexion LNOBPL comme alternative complémentaire, avec des correspondances améliorées, et un temps de trajet optimisé.

→ **LNOBPL : un projet qui concerne aussi le reste du territoire des Pays de la Loire**

Laval et le Mans ne doivent pas faire les frais d'une baisse de leurs dessertes en TGV au profit de l'amélioration des temps de trajet Bretagne-Rennes-Paris dans le cadre LNOBPL.

Les LNOBPL peuvent être utiles aux territoires de la Mayenne, la Sarthe et également le Maine-et-Loire via la virgule de Sablé, pour améliorer leur liaison avec l'ensemble de la Bretagne.

→ **Des enjeux territoriaux clarifiés**

Cette nouvelle phase arrive dans un contexte clarifié grâce à l'adoption de la loi d'orientation des mobilités, les deux contrats post-abandon du projet d'aéroport signés par la Région Bretagne et la Région Pays de la Loire, les SRADDET des deux Régions adoptés, un partage des compétences mobilités renforcé entre les territoires, une volonté politique de développer le fret ainsi qu'une volonté des deux métropoles de s'engager dans un service express métropolitain et de renforcer les connexions avec les territoires voisins.

Cependant, nous pouvons regretter l'absence de présentation en parallèle d'un schéma ferroviaire directeur à moyen terme qui nous permettrait de prioriser et programmer les évolutions sur nos deux régions.

Il convient d'intensifier la réflexion intermodale avec les élu-es du territoire, à l'échelle des bassins de vie, avec la mise en place progressive des contrats opérationnels de mobilité.

Continuer à **poser les bases d'un schéma ferroviaire directeur pour les deux Régions** -identifiant les besoins des usagers, les installations existantes et les budgets disponibles- est un atout indispensable à cette réflexion intermodale urgente pour nos territoires.

## CONCLUSION

L'enjeu primordial est de faire face à deux impératifs : absorber les besoins de mobilités d'une population grandissante et contribuer à l'objectif climatique de réduction de gaz à effet de serre. Le projet LNOBPL doit répondre à ces deux impératifs. Le rôle du transport ferroviaire n'est plus sujet à débat, nous avons besoin du train dans l'aménagement de notre territoire et la réduction des inégalités et nous avons besoin de réduire drastiquement la part modale de la route et maîtriser celui de l'aérien. Cette phase de dialogue territorial se termine le jour de la publication d'un nouveau rapport du GIEC sur les impacts et les politiques d'adaptation au changement climatique, avec une note à l'intention des décideurs. Les collectivités doivent mettre tout en œuvre pour s'adapter au changement climatique, les décisions collectives à prendre aujourd'hui sont déterminantes pour réussir ce défi climatique et de justice sociale.

### Récapitulatif des demandes

- **respecter les recommandations de la CNDP et sa conclusion en 2015 sur l'implication continu des citoyennes et citoyens**
- **étudier le nombre de voyageurs journaliers attendus pour le Brest<>Paris et le potentiel de report modal de l'aérien vers le ferroviaire**
- **renforcer la dessert à infrastructures constantes entre Nantes et Rennes**
- **faire évoluer les infrastructures en cohérence avec les projets de service express métropolitains de Rennes et Nantes**
- **privilégier la modernisation mise en place d'une liaison Le Croisic - Saint-Nazaire - Redon - Rennes**
- **étudier la suppression de passages à niveau**
- **étudier la virgule de Savenay sur le volet**
- **mettre le projet LNOBPL au service d'une ambition fret renouvelée notamment en lien avec la stratégie du Grand Port Maritime Nantes Saint-Nazaire**
- **améliorer les accès à Vannes, Lorient et Quimper**
- **renforcer l'alternative complémentaire via Châteaubriant**
- **élaborer un schéma ferroviaire directeur entre les deux régions -identifiant les besoins des usagers, les installations existantes et les budgets disponibles-**

Contact : 02.28.20.61.28 / lucie.etonno@paysdelaloire.fr

Pays de la Loire : groupe L'écologie ensemble

Département Loire-Atlantique : groupe écologiste

Nantes et Nantes Métropole : groupe écologiste et citoyen