

LIAISONS NOUVELLES

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

CONTRIBUTIONS FORMALISÉES - DIALOGUE TERRITORIAL

2 DÉCEMBRE 2021 - 28 FÉVRIER 2022



SOMMAIRE

EPCI

Conférence des Présidents Estuaire et Littoral Loire Océan	3
Entente Brest Métropole - Lanion - Trégor communauté	8
Pôle Métropolitain Loire Bretagne	16
Communauté de communes Pays de Pontchâteau Saint Gildas des Bois	9
Dinan Agglomération	26
Montfort Communauté	29
Redon Agglomération	30
Syndicat mixte du SCOT du Pays de Fougères	35

ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ASSOCIATIONS

CESER de Bretagne	55
CESER des Pays de la Loire	63
CCIMBO	68
CCI Nantes Saint - Nazaire	72
Chambre régionale d'agriculture de Bretagne	75
FDSEA35	81
Investir en Finistère	83
MEDEF Bretagne	87
MEDEF Pays de la Loire	92
ALTRO (Association Logistique Transport Ouest)	96
Société Portuaire Brest Bretagne (SPBB)	115
CHU de Brest	119
CGT, comités régionaux de Bretagne et des Pays de la Loire	120
Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest	124
Réseau des Conseils de développement Bretons	129
Réseau des Conseils de développement Bretons	131
ANDE - FNAUT, Pays de la Loire	132
Association des usagers des transports des Pays de la Loire, FNAUT, Pays de la Loire	153
Association des usagers des transports des Pays de la Loire, FNAUT, Pays de la Loire	155
Collectif d'usagers TER Bretagne Sud	156
Comité de défense de la desserte ferroviaire du Trégor (Plouaret-Lanion)	157
ESG INFRA - Bernard Fourage	158
CLCV, Union Régionale Bretagne	172
Europe Ecologie les Verts, Bretagne	175
Europe Ecologie les Verts, Pays de la Loire	180
France Nature Environnement, FNE, Bretagne	186

CITOYENS

Contribution 1	191
Contribution 2	196



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 . Optimiser la desserte et veiller à l'accessibilité durable d

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 connaissances 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. »

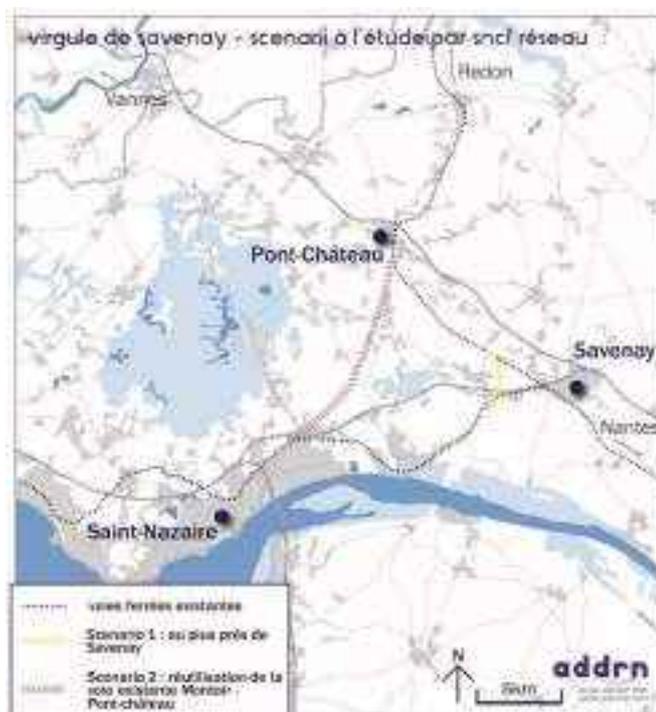
Aussi, nous sollicitons Sncf-réseau afin qu'elle considère ces dessertes et le dimensionnement des lignes depuis et vers Saint-Nazaire et la Presqu'île via Savenay d'une part et depuis et vers Pornic d'autre part comme des axes majeurs d'étude. La desserte sur ces parcours doit en effet gagner en performance,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

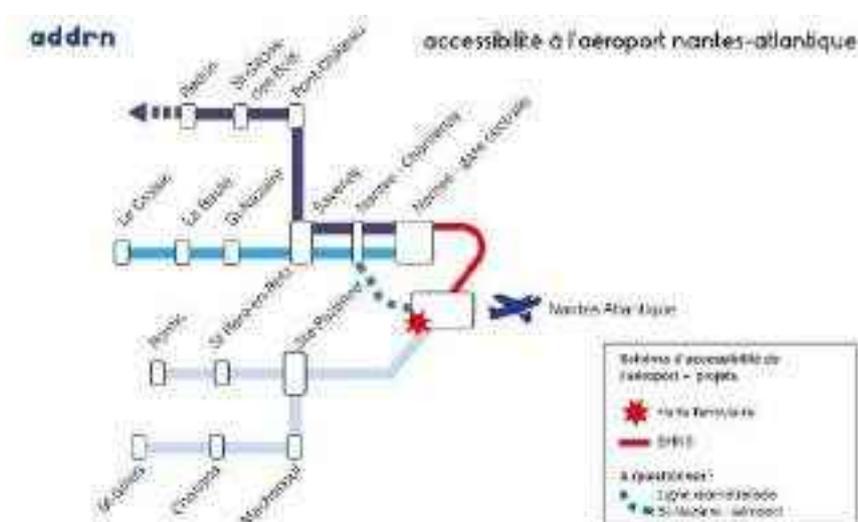
Enjeu 3. L'accessibilité à l'aéroport Nantes -Atlantique

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

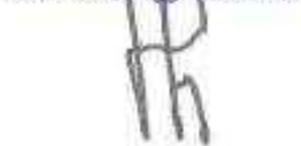
C.A. Cap Atlantique



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





Le 21 janvier 2022

Monsieur Le Préfet
Préfecture de Région Bretagne
3 avenue de la Préfecture
35 026 RENNES CEDEX 9

Monsieur Le Président
Conseil Régional de Bretagne
283 Avenue du Général Patton
CS 21101
35 711 RENNES CEDEX 7

Objet : projet LNOPBL

Monsieur le Préfet, Monsieur le Président,

Une nouvelle phase de dialogue territorial concernant le grand projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) a été officialisée ce 2 décembre dernier.

Réunies depuis 2012 dans le cadre d'une entente intercommunautaire visant à favoriser l'expression commune des intérêts des territoires et populations de l'ouest breton, nos collectivités souhaitent réaffirmer ici l'impératif de réponses fortes et urgentes sur ces enjeux absolument cruciaux que cristallise ce grand projet ferroviaire en matière d'accessibilité et de mobilité du quotidien.

La signature du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne entre l'Etat et la Région remonte au 8 février 2019. En confirmant le projet LNOBPL, il consacre l'ambition initiale et l'objectif stratégique d'une liaison quotidienne entre la pointe bretonne, Brest et Quimper à 3 heures de Paris et à 1H30 de Rennes.

Si les études préliminaires qui caractérisent l'étape actuelle du projet intègrent bien la définition de la trajectoire d'amélioration de la desserte Rennes-Brest, les risques d'un décrochage des améliorations sur l'axe Nord par rapport à celles d'ores-et-déjà programmées sur l'axe Nantes-Rennes-Bretagne-Sud sont réels.

Les conditions d'une accélération du projet, notamment sur l'axe Nord doivent être satisfaites. La précédente phase d'enquête publique avait identifié un certain nombre de solutions techniques entre Rennes et Brest (amélioration de la voie existante ou tronçon de voies nouvelles (Landerneau-Morlaix / Lamballe-Rennes)). Le déploiement de l'ERTMS aujourd'hui, en lien avec le classement du port de Brest-Roscoff dans le réseau central du RTE-T par la France auprès de l'Union européenne, doit également être considéré en termes d'études opérationnelles.

Il s'agit de passer à la vitesse supérieure s'agissant d'un projet aux effets structurants sur le long terme pour le développement et l'attractivité de l'ouest breton. Il constitue par ailleurs une réponse particulièrement adaptée et durable au regard des enjeux liés aux dérèglements climatiques. L'impact de la crise sanitaire, l'urgence climatique, la dépression du transport aérien accentuée par la politique d'offre d'Air France (particulièrement catastrophique pour la desserte de l'ouest breton depuis / vers Paris) confortent la nécessité d'une offre ferroviaire à grande vitesse performante et à l'entrée effective du projet LNOBPL en phase opérationnelle de mise en travaux. En matière de relance de l'investissement public pour soutenir l'économie, la rénovation et le développement accéléré du transport ferroviaire constituent un levier majeur pour la transition énergétique, pour le développement du transport collectif et pour les déplacements du quotidien. C'est un puissant outil de connexion à longue, moyenne et courte distance, au service de l'aménagement du territoire. De grands projets de LGV sont ainsi accélérés dans le Sud-Ouest de la France. Et concernant la Bretagne ?

Par ce courrier et la plate-forme qui l'accompagne, nos collectivités signataires s'inscrivent résolument pour une accélération du projet LNOBPL. Il s'agit de passer à une phase d'études opérationnelles d'un projet d'amélioration de l'axe ferroviaire Nord, au même titre que l'axe Nantes-Rennes-Bretagne Sud. Celui-ci vise à offrir des capacités nouvelles en entrées et en sorties du nœud ferroviaire de Rennes, des gains significatifs de temps de parcours entre Brest et Rennes (Brest – Rennes en 1H30 et 2 arrêts intermédiaires, dont Morlaix), des améliorations de service assurant des dessertes rapides et cadencées sur tout le périmètre considéré.

En vous remerciant, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

François CUILLANDRE
Président
Brest Métropole

Joël LE JEUNE
Président
Lannion-Trégor Communauté

Jean-Paul VERMOT
Président
Morlaix Communauté





Annexe technique à la lettre de l'entente intercommunautaire

Le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne signé le 8 février 2019 entre l'Etat et la Région a réactivé le projet ferroviaire Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire et son comité de pilotage. L'objectif associé de ramener la pointe bretonne à 3 heures de Paris et à 1h30 de Rennes est un enjeu primordial pour la Bretagne.

La présente note a pour objet de rappeler le contexte du projet LNOBPL, de dresser un état des lieux de la desserte ferroviaire de la Bretagne Nord en janvier 2022 et de faire des propositions au regard du dialogue territorial engagé par SNCF Réseau.

1. Extraits du site internet www.inobpl.fr et de la décision ministérielle de lancement des études préliminaires du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)

« La décision ministérielle du 21 février 2020 demande à SNCF Réseau, maître d'ouvrage, de lancer la première phase des études préliminaires du grand projet ferroviaire des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire. Ce grand projet, inclus dans le contrat d'avenir des Pays de la Loire et dans le pacte d'accessibilité et mobilité pour la Bretagne, signés le 8 février 2019, vise, à des horizons de moyen et long termes, à répondre aux besoins de mobilité à l'ouest de Nantes et de Rennes et entre ces deux capitales régionales, tout en permettant une meilleure accessibilité de la pointe bretonne, en reliant Brest et Quimper en 3 heures de Paris »

« Concernant l'axe nord Rennes – Brest, il s'agira de construire un schéma directeur d'axe visant à une amélioration progressive des infrastructures en cohérence avec l'objectif de relier Brest à 3 heures de Paris à long terme.

Concernant l'axe Nantes-Rennes – Bretagne Sud, il s'agira de :

- Poursuivre les études pour une section de ligne nouvelle entre Rennes-Redon,*
- 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 (...).*



« Ces études, précise la décision ministérielle du 21 février 2020, devront être réalisées en cohérence avec les aménagements futurs retenus pour les schémas directeurs des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes.

Cette première phase des études préliminaires se déroule en 2021 et 2022. Un dialogue territorial sera prochainement ouvert pour informer et pour mieux faire connaître ce grand projet et recueillir les attentes des acteurs du territoire et des usagers. »

Différents partenaires, réunis au sein d'un Comité de pilotage, cofinancent le projet.

Ce Comité de pilotage associe l'Etat, les deux Conseils régionaux de Bretagne et Pays de la Loire, les quatre Conseils départementaux des Côtes-d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, les trois Métropoles de Brest, Nantes et Rennes ainsi que SNCF Réseau, le maître d'ouvrage du projet.

Pour mémoire :

L'Entente intercommunautaire Brest Métropole, Lannion-Trégor Communauté et Morlaix Communauté avait déposé une contribution commune en 2017 dans le cadre de l'étape complémentaire au débat public de 2014-2015.

2. Situation actuelle de la desserte ferroviaire de la Bretagne occidentale

Depuis juillet 2017, les Bretons bénéficient de la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire avec un gain de temps important depuis/vers Paris et une offre de service renforcée en Bretagne avec le cadencement des TER.

Les temps de trajet moyens et les meilleurs temps de trajet depuis/vers Paris sont désormais les suivants (sur un jour de semaine en service « hiver ») :

Trajets TGV, TER ou TGV-TER, sur un jour de semaine, hors été (service "hiver" 2021-2022)													
Départ	Arrivée	Nb de trains par jour	Temps de trajet moyen	Temps de trajet en voiture	Meilleur temps de trajet	Nombre de trajets avec cette durée par semaine	Départ	Arrivée	Nb de trains par jour	Temps de trajet moyen	Temps de trajet en voiture	Meilleur temps de trajet	Nombre de trajets avec cette durée par semaine
Paris	Rennes	26	1h41		1h26	23	Rennes	Paris	28	1h43		1h27	8
Paris	Brest	9	4h09		3h18	1	Brest	Paris	9	3h49		3h34	1
Paris	Morlaix	6	3h21		2h55	1	Morlaix	Paris	9	3h32		3h13	10
Paris	Lannion	7	3h28		3h09	1	Lannion	Paris	8	3h35		3h23	5
Rennes	Brest	13	2h41	2h35	1h56	10	Brest	Rennes	12	2h10	2h35	1h57	1
Rennes	Morlaix	9	1h36	2h01	1h30	6	Morlaix	Rennes	11	1h46	2h01	1h32	4
Rennes	Lannion	10	1h58	1h54	1h43	4	Lannion	Rennes	10	1h58	1h54	1h44	5
Lannion	Morlaix	8	1h26	0h45	0h45	1	Morlaix	Lannion	8	1h07	0h45	0h41	1
Lannion	St Brieuc	12	0h50	0h51	0h45	3	St Brieuc	Lannion	12	0h55	0h51	0h46	1
Brest	Morlaix	18	0h37	0h45	0h30	2	Morlaix	Brest	17	0h42	0h45	0h33	1
Brest	Plouaret	11	1h26	1h03	0h51	1	Plouaret	Brest	9	1h20	1h03	0h51	1
Brest	Lannion	9	1h51	1h20	1h13	1	Lannion	Brest	9	2h19	1h20	1h31	5
Brest	Guingamp	12	1h11	1h16	0h59	3	Guingamp	Brest	10	1h20	1h16	1h02	2
Brest	St Brieuc	12	1h18	1h41	1h07	1	St Brieuc	Brest	11	1h27	1h41	1h09	2

Le meilleur temps de trajet entre Brest et Rennes, sur un jour de semaine en service « hiver », est désormais de 1h56, avec un temps de trajet moyen dans le sens Rennes > Brest de 2h41, ce qui est supérieur au temps de trajet en voiture.

Le nombre de TER a été renforcé d'environ 30% au départ / à destination des principales gares bretonnes (dont Lannion vers St-Brieuc – 23 TER par jour de semaine hors été – et vers Brest – 17 TER par jour de semaine hors été).

Néanmoins, par manque de concertation, il a été constaté une dégradation de cette offre, lors de la publication des nouveaux horaires TGV et TER en décembre 2021, avec des TER supprimés ou remplacés par des cars dont le temps de parcours est plus long, des correspondances trop courtes de quelques minutes ou au contraire de plus d'une heure ...

Pour Lannion, les temps de trajet en TER entre Lannion et St-Brieuc sont désormais comparables au temps de trajet en voiture (de centre-ville à centre-ville) : 45 à 70 minutes (51 minutes en voiture), malgré le passage par Plouaret-Trégor.

Néanmoins, les temps de trajet en TER entre Lannion et Brest restent significativement moins intéressants qu'en voiture, compte tenu de la configuration des voies et de la nécessité du « rebroussement » vers Rennes et Paris : de 1h23 à 3h16 (1h20 en voiture) !

A part le train de 6h30, tous les trajets entre Lannion et Brest nécessitent un temps de parcours supérieur à 2h, entre 7h et 17h.

Il est nécessaire de rappeler que, depuis février 2018, LTC ne dispose plus de liaison aérienne entre Lannion et Paris.

3. Enjeux

Plusieurs enjeux complémentaires, potentiellement contradictoires, sont à combiner :

- Enjeu de la longue distance : relier Brest à Paris en 3 heures, et Brest à Rennes en 1h30, en desserte commerciale avec 2 arrêts intermédiaires ; une accessibilité performante de la Bretagne et surtout de sa pointe occidentale est essentielle pour répondre au défi de

l'attractivité économique ; le projet LNOBPL, en renforçant la visibilité, l'accès et le rayonnement international de la pointe bretonne, en consolidant ses liens métropolitains, participe à la vitalité des dynamiques économiques à l'œuvre

- Enjeu de la diffusion territoriale de la vitesse : diffusion homogène de la vitesse sur l'ensemble des territoires intra-bretons ; le réseau ferroviaire existant souffre de la faible performance des relations inter-cités vis-à-vis de la route, tant en termes de temps de parcours que de fréquence de service ; le projet LNOBPL en rapprochant sensiblement entre elles les agglomérations du grand ouest, et notamment en rapprochant Brest et Quimper de Rennes, va aussi concourir au développement endogène ; l'objectif de liaison en 1H30 avec la capitale bretonne est un élément fort pour les échanges régionaux, tant dans le secteur public que pour les entreprises privées
- Enjeu du transport de marchandises : le classement du port de Brest-Roscoff dans le réseau central du RTE-T par la France auprès de l'Union européenne va nécessiter une amélioration réelle du réseau ferroviaire et la disponibilité de fuseaux horaires disponibles pour faire circuler des trains de marchandises sur des voies ferrées déjà saturées entre Brest et Morlaix
- Enjeu de l'adaptation au changement climatique : l'urgence du changement climatique exige que les déplacements du quotidien comme les déplacements longue distance soient massivement décarbonés ; le transport collectif ferroviaire est une réponse particulièrement adaptée, à condition que le temps de parcours et l'offre soient améliorés, pour que les trajets en train soient aussi voire plus rapides que les trajets en voiture, tant pour les trajets longue distance que pour les trajets du quotidien ; tout autant que le changement climatique, la crise sanitaire a accéléré la chute du transport aérien, accentuée par une adaptation à la baisse de l'offre (politique d'Air France sur la desserte Brest-Paris (Orly)), qui fait un effet boule de neige ; pour que la Bretagne occidentale ne décroche pas vis-à-vis du reste de la France et de l'Europe, il convient non seulement d'agir pour garantir le maintien d'une desserte aérienne de qualité de la Bretagne occidentale mais ce contexte dégradé renvoie également à la nécessité d'une offre ferroviaire à grande vitesse performante et à l'entrée urgente en phase opérationnelle du projet LNOBPL.

4. Propositions

Dans le dialogue territorial engagé par SNCF Réseau pendant l'automne 2021 et l'hiver 2021-2022, les territoires sont amenés à prendre des positions pour faire valoir leur avis sur le projet LNOBPL.

Les membres de l'Entente intercommunautaire Brest Métropole, Lannion-Trégor Communauté et Morlaix Communauté se sont accordés sur une position commune, détaillée ci-dessous :

Pour un service TGV pointe bretonne, entre Brest et Paris en 3 heures :

Le premier objectif doit être de permettre un aller – retour le matin et un aller – retour le soir pour rendre possible d'effectuer un déplacement entre Brest et Paris ou inversement entre Paris et Brest, avec le matin un départ vers 6h et une arrivée vers 9h, et le soir un départ vers 18h et une arrivée vers 21h, de centre-ville à centre-ville, sans obérer donc les nuits en amont ou en aval du voyage.

Afin que ce service soit à la fois rapide et pérenne, il convient d'organiser deux arrêts de desserte intermédiaire avant Rennes (par exemple, à Morlaix et à St-Brieuc) avec passage en vitesse en gare de Rennes, et/ou un arrêt avant Rennes (à Morlaix ou à St-Brieuc) et à Rennes afin de raccrocher les deux rames TGV Brest-Paris et Quimper-Paris, pour arriver à Paris Montparnasse sur un seul sillon ferroviaire.

Ce service nécessite une bonne articulation avec les services TER pour un rabattement des voyageurs aux points d'arrêt du TGV rapide à 3 heures de Paris.

Pour une amélioration sensible des liaisons quotidiennes notamment intra-bretonnes :

A partir des améliorations de la performance et des capacités du réseau ferroviaire breton, le second objectif doit être de réduire les temps de parcours et d'améliorer le maillage ferroviaire des villes et territoires à l'intérieur de la Bretagne, notamment :

- entre Brest et Morlaix (navettes domicile-travail, liens université, santé, tourisme...) et la liaison avec Roscoff (liaisons ferries, liens notamment avec la Station biologique CNRS, tourisme...)
- entre Brest et Plouaret et la liaison avec Lannion (liens avec le technopôle télécom – numérique)
- entre Brest et Guingamp et la liaison avec Carhaix (lien du Centre Ouest Bretagne, possibilités de fret ferroviaire via le port de Brest ...)
- entre Brest et St-Brieuc
- entre Brest et Rennes en 1h30, avec 2 arrêts intermédiaires

Pour une complémentarité temps de trajet / prix du service :

La complémentarité temps de trajet / sécurité-fiabilité-durabilité / prix du service devra être déterminante pour les déplacements du quotidien par rapport au mode routier majoritaire :

- Par exemple, le tarif d'un voyage en TER entre Rennes et Brest est à 15 € en tarif jeunes (- de 26 ans), pour 12 € en moyenne (10 à 15 €) en covoiturage organisé via une plateforme de covoiturage
- Il ne faut par ailleurs pas oublier la différence de tarif entre un TER (8 € pour les moins de 26 ans) et un TGV (25 €), pour un trajet entre Lannion et Brest

Toute amélioration significative de l'offre de services en réponse aux besoins des territoires tels qu'exposés plus haut reste conditionnée à une intervention sur l'infrastructure car aujourd'hui les possibilités tant en termes de capacités, de fréquences que de temps de parcours arrivent à leur limite. C'est tout l'enjeu du projet LNOBPL et de manière prégnante concernant l'axe ferroviaire Nord Brest-Rennes avec la mise en œuvre dans les meilleurs délais d'un schéma directeur d'axe.

Dans cet esprit, l'entente intercommunautaire Brest Métropole, Lannion-Trégor Communauté et Morlaix Communauté avait eu l'occasion de prendre position lors du débat public 2014-2015 et de l'étape complémentaire 2017 pour le choix d'un scénario dit « bleu aménagé ». Aujourd'hui force est de constater que l'on n'a pas beaucoup avancé. **Les conditions d'une accélération du projet LNOBPL et de sa consistance, particulièrement sur l'axe Nord Rennes-Brest, doivent être recherchées.** Un certain nombre de solutions techniques entre Rennes et Brest avaient été identifiées : amélioration de la voie existante (shunt du Ponthou,...) ou tronçon de voies nouvelles (entre Landerneau et Morlaix : entre Lamballe et Rennes).

La question de la désaturation et du passage en vitesse de la gare de Rennes pour une meilleure desserte de l'ouest breton doivent également être examinées dans le cadre du projet LNOBPL et les investissements ad hoc inscrits au CPER 2014-2020, reconduits dans le cadre du volet mobilité.

Enfin, une dimension nouvelle depuis le précédent débat public apparaît : il s'agit de l'harmonisation européenne en matière de signalisation ferroviaire et la question du déploiement de l'ERTMS (European Railway Traffic Management System). Cette aménagement technique, qui participe à l'enjeu de capacités, se conjugue par ailleurs avec l'exigence découlant du classement par la Commission Européenne du port de Brest-Roscoff

au réseau central du RTE-T et de son raccordement ferroviaire au corridor atlantique. La proposition de nouveau règlement du RTE-T, publiée le 14 décembre dernier, retient au **réseau central étendu (horizon de réalisation 2040)**, la ligne ferroviaire Brest-Rennes dans sa dimension fret.

La phase de Dialogue Territorial en cours et les ateliers programmés (élus, acteurs économiques, associations, citoyens) permettront de soumettre cette plate-forme au débat.



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-échelle 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.

Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire – LNOBPL

Contribution de la Communauté de Communes du Pays de Pont-château-Saint-Gildas-des-Bois

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. Les perspectives posées par LNOBPL impactent directement ces capacités et font l'objet d'une attention particulière de tous les élus de la communauté de communes.

LNOBPL arrête les grands principes de desserte et d'aménagement pour notamment améliorer les liaisons de Nantes – Rennes et du Sud Bretagne.



Deux objectifs cadres sont poursuivis :

- Relier les deux capitales régionales en une heure,
- Mieux relier les villes moyennes.

Pour ce faire deux cibles sont travaillées, la modernisation de la signalisation du réseau existant et la création de nouveaux segments.



LNOBPL fixe et fige les objectifs opérationnels de desserte ferroviaire en Bretagne et Pays de la Loire pour les 30 prochaines années.

Aussi nous souhaitons aujourd'hui apporter notre contribution au dialogue territorial autour du nouveau projet. Cette expression concertée au sein de l'espace Estuaire et Loire Océan, regroupant 8 intercommunalités, 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 Guérandaise par le Nord (Bretagne) pour le fret et pour les voyageurs par la réalisation de la virgule de Savenay,
- **Enjeu 3.** L'accessibilité à l'aéroport Nantes-Atlantique.

Nous souhaitons par ailleurs exprimer fortement notre souhait d'être partie-prenante, territoire actif, tout au long des études menées, 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 attendons que ces améliorations bénéficieront également aux villes situées sur ce sillon Nantes-Redon.

En effet, le projet fixe un objectif de liaison Nantes – Rennes en une heure et situe parfaitement les gares intermédiaires de Savenay, Redon et Guipry-Messac comme incluses dans la desserte. Ceci interroge fortement quant à la desserte des gares du territoire de la communauté de communes.

Lors du débat entre élus, la Région Pays de la Loire a affirmé sa volonté d'une desserte cadencée à l'heure et dans les deux sens dans toutes les gares de l'espace ligérien.

« En conséquence, il est nécessaire que le projet LNOBPL précise de manière formelle la desserte prévue des gares de Pont-Château, Drefféac, Saint-Gildas des Bois et Sévérac. Considérant qu'il n'est pas envisageable qu'un projet de modernisation et d'amélioration d'une situation soit synonyme pour un territoire de régression dans ses capacités de mobilités voire même d'exclusion. Le projet LNOBPL doit permettre le développement et l'accès de tous les territoires traversés dans des proportions au moins équivalentes. »

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 le territoire ELLO 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 retro-portuaire qui est ainsi conditionné par la qualité des déplacements.

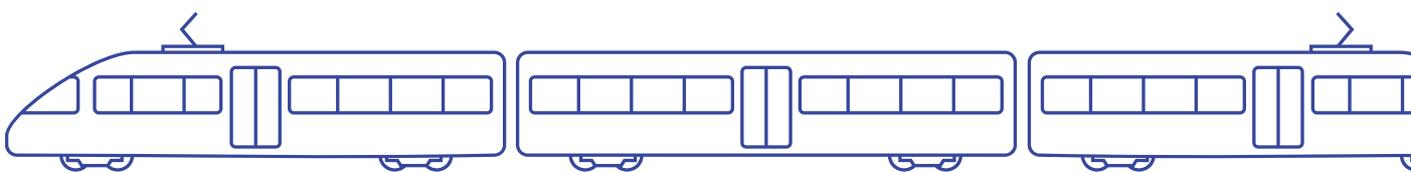


Nous souhaitons également porter à votre connaissance plusieurs constats préoccupants :

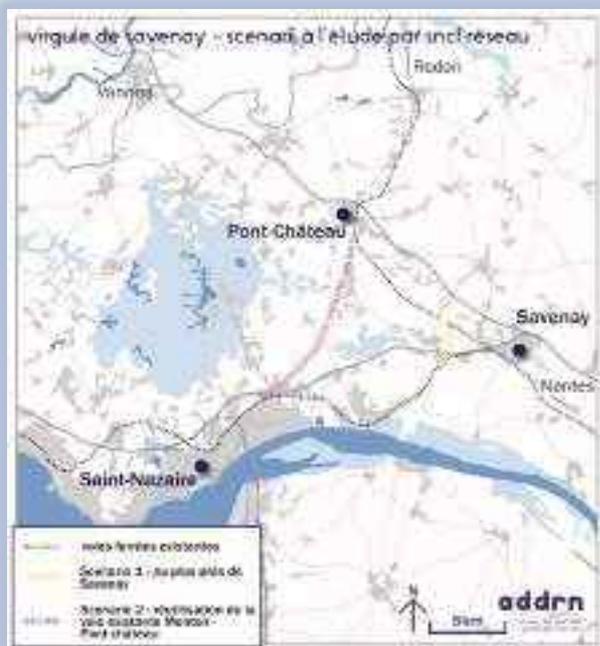
- Les **ruptures de charges récurrentes à Nantes** et les **politiques d'arrêt de l'opérateur ferroviaire** notamment à Angers et au Mans contrarient les trajets entre Paris et la Presqu'île Guérandaise ou Redon (via Nantes et Savenay) en augmentant sensiblement les temps de parcours.
- De **nombreux 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 et de Cap Atlantique s'est dégradée** depuis plusieurs années. Seule l'augmentation, par la Région 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).

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 la desserte depuis et vers Saint-Nazaire et la Presqu'île Guérandaise comme un axe majeur d'étude. La desserte ferroviaire sur ce 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 Guérandaise par le Nord (Bretagne) pour le fret et pour les voyageurs par la réalisation de la virgule de Savenay.



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 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 scénarios 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.

Nous saluons l'engagement de cette expertise, qui porte à la fois sur l'opportunité économique et sur la faisabilité technique. 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 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. Elles doivent être inscrites dans le schéma LNOBPL en études opérationnelles conduisant à une réalisation programmée. »

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 de 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.

À 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 les intercommunalités ELLO (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.**

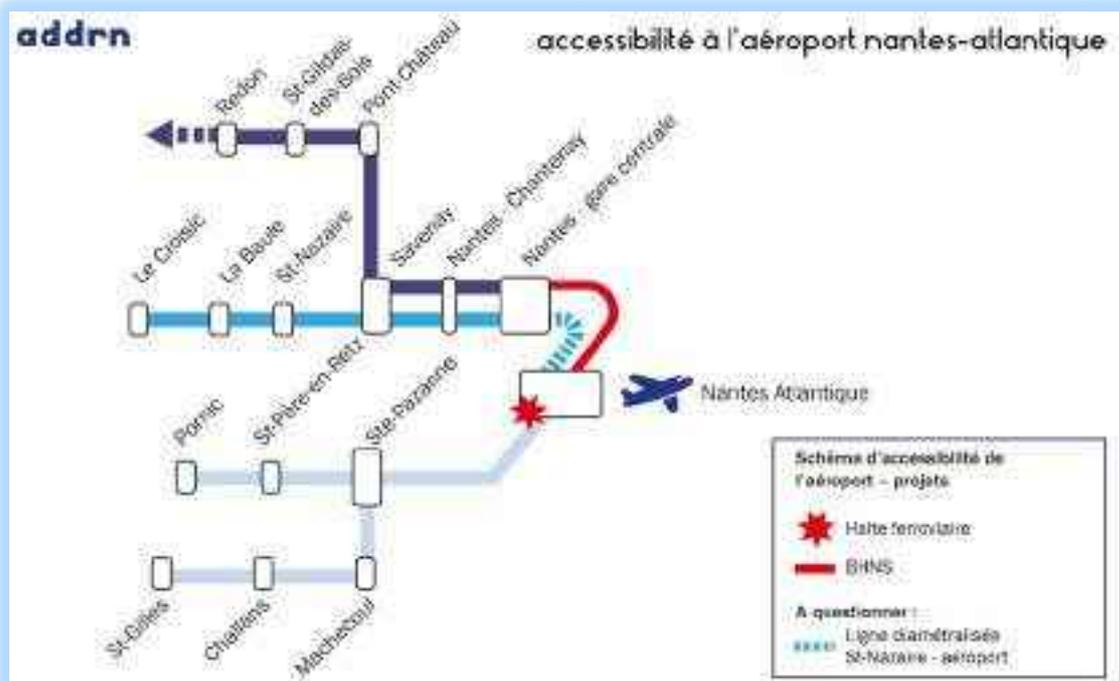
Aussi, nous **saluons les projets du schéma d'accessibilité de l'aéroport Nantes-Atlantique** et sommes particulièrement **soucieux de la mise en place effective de la halte ferroviaire à proximité de l'aéroport sur la ligne TER qui relie Nantes à Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie.**

Toutefois, permettre un accès direct à l'aéroport Nantes Atlantique sans rupture de charge reste un enjeu majeur pour le Nord Loire et évitera par ailleurs 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.**

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, alors que la Région 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 engagés en cette période.**

« Le nouveau dialogue LNOBPL étant lié à l'abandon du projet d'Aéroport du Grand Ouest, qui devait être desservi par une ligne ferroviaire dédiée, il est indispensable que le projet soit complété des études de desserte de Nantes-Atlantique par une solution du même type. »



Les enjeux et conclusions de cette contribution ont été partagés par décision unanime des élus du conseil communautaire du Pays de Pont-Château Saint Gildas en date du 22 février 2022.

Jean-Louis MOGAN
Président de la Communauté de Communes
du Pays de Pontchâteau St-Gildas-des-Bois



	DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE DINAN AGGLOMERATION	DELIBERATION
	Séance du : lundi 28 février 2022	N° DE L'ACTE : CA-2022-017

Le lundi 28 février 2022, à 18H30, le Conseil Communautaire s'est réuni, sous la présidence de Monsieur Arnaud LECUYER.

Lieu de réunion : Salle de l'Embarcadère- PLELAN-LE-PETIT

Date de convocation : vendredi 18 février 2022

Nombre de membres en exercice : 92 titulaires - 51 suppléants

Présents ce jour : 75 - Procurations : 12 - Voix délibératives : 87

Conseillers communautaires titulaires présents : Arnaud LECUYER, Suzanne LEBRETON, Didier LECHIEN, Thierry ORVEILLON, Mickaël CHEVALIER, Gérard VILT, Bruno RICARD, Marie-Christine COTIN, Alain JAN, Anne-Sophie GUILLEMOT, Philippe LANDURE, Patrice GAUTIER, Laurence GALLEE, David BOIXIERE, Jérémy DAUPHIN, Brigitte BALAY- MIZRAHI, Patrick BARRAUX, Gérard BERHAULT, Jean-Luc BOISSEL, Dominique BRIAND, Alain BROMBIN, Jean-René CARFANTAN, Arnaud CARRE, Régis CHAMPAGNE, Mynam CHERDFI, Stella CORBES, Roger COSTARD, Cilles COUPU, Michel DAUGAN, Loïc DAUNAY, René DEGRENNÉ, Véronique DELHINGER, Didier DERU, Michel DESBOIS, Marie-Jeanne DESPRES, Sandrine DEUTSCHMANN, Céline ENGEL, Olivier EST'ENNE, Martial FAIRIER, Michel FORGET, Daniel FOUERE, Pascal GODET, Yann GODET, Cécilia GUIGUI-DELAROCHE, Christian GUILBERT, Françoise HEDE, Jacky HEUZE, Didier ISAGNE, Jean-Luc LECHEVESTRIER, Laurence LE DU-BLAYO, Loïc LORRE, Georges LUCAS, Géraldine LUCAS, Solenn MESLAY, Cécile METAYE-BRUNET, Marie-Laure MICHEL, Marie-Madeleine MCHEL, Didier MIRIEL, Michèle MOISAN, Olivier NOEL, Christophe OLLIVIER, Dominique PERCHE, Dominique RAMARD, Fabrice RIVALLAN, Marcel ROBERT, Didier SALLARD, Evelyne THOREUX, Ronan TRELLU, Sylvie VADIS, Hervé VAN PRAAG, Jean-Yves VILLALON

Conseillers communautaires suppléants présents : Olivier BOIXIERE, Monique LEMOINE, Christine MORIN, Karl PIRON

Conseillers communautaires excusés, ayant donné procuration : Marina LE MOAL à Dominique BRIAND, Anne CHARRE à Régis CHAMPAGNE, Françoise DESPRES à René DEGRENNÉ, Jean-Paul GAINCHE à Yann GODET, Yannick HELLIO à Brigitte BALAY-MIZRAHI, Céline LABBE à Patrick BARRAUX, Maxime LEBORGNE à Alain JAN, Gérard MOLEINS à Arnaud LECUYER, Jean-Louis NOGUÈS à Daniel FOUERE, Mathilde PILLOT à Bruno RICARD, Quentin RENAULT à Céline ENGEL, Nicole VILLER à Jérémy DAUPHIN

Secrétaire de Séance : Marie-Jeanne DESPRES

	CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU : LUNDI 28 FEVRIER 2022	DELIBERATION
	Direction Aménagement durable du territoire	N° DE L'ACTE CA-2022-017
MOBILITES		
Objet : Ligne Nouvelle Ouest Bretagne-Pays de la Loire (LNOBPL) – Concertation – Motion		

Rapporteuse Madame Anne-Sophie GUILLEMOT

Le Conseil Communautaire de Dinan Agglomération, réuni en séance plénière le lundi 28 février 2022, après en avoir délibéré, adopte la motion suivante :

Au regard des enjeux portés par les politiques publiques mises en œuvre par Dinan Agglomération, son Conseil Communautaire estime :

- Qu'en mobilisant des moyens financiers considérables, les propositions telles qu'envisagées pour développer les liaisons ferroviaires voyageurs et fret dans l'espace régional, sont de nature à porter préjudice à l'exigence des dessertes infrarégionales indispensables aux mobilités du quotidien ;
- Qu'en préalable à tout autre projet, ces engagements fermes doivent être cotenus sur le maintien et le développement des liaisons TER entre Saint-Brieuc-Dinan Rennes et Saint-Brieuc-Broons-Caulnes-Rennes ;
- Que l'augmentation des capacités d'absorption de trafic de la gare de Rennes devra en conséquence profiter à l'amélioration des cadencements de la ligne ferroviaire Dol-Dinan, aujourd'hui insuffisants pour répondre aux usages du quotidien. Il est rappelé que près de 70 M€ sont investis sur cette ligne, dont 6,5 M€ par Dinan Agglomération qui n'en a pourtant pas la compétence ;
- Qu'au regard des coûts de création d'une nouvelle ligne, le scénario retenu devra aussi prendre en compte, de manière pertinente et raisonnée, le ratio coût des travaux/gain en temps de parcours. Le Conseil Communautaire souligne à ce propos que le rapport financier entre modernisation d'une voie existante et création d'une voie ex nihilo va de 1 à 10. L'aménagement de notre territoire ne peut résider dans la desserte des seuls pôles métropolitains bretons mais bien dans l'irrigation de tous ses espaces via un réseau secondaire conforté et performant ;
- Qu'en tout état de cause, s'agissant de l'axe Rennes <-> Brest, le scénario retenu devra impacter le moins possible les espaces naturels et agricoles et devra être particulièrement exemplaire en termes de consommation foncière. Les espaces artificialisés par le projet ne sauraient être imputables au calcul de consommation foncière retenu pour le « zéro artificialisation nette » ;

- Que le scénario de voie nouvelle entre Rennes et Lamballe risque aussi de peser sur le nombre de dessertes des gares de Broons et Caulnes, situées sur la ligne existante. Ces deux gares, de plus en plus fréquentées, sont une réponse à la fluidité du trafic routier recherchée par Rennes Métropole et sa ville-centre. Elles sont par ailleurs au cœur des projets de développement de ces deux communes via le dispositif Petites Villes de Demain et une étude sur les mobilités en milieu rural sur Broons dans le cadre de l'AMI Tenmod. Quel que soit le scénario retenu, l'offre de services devra être maintenue voire développée sur cette portion de ligne.

**Motion adoptée à l'unanimité du Conseil Communautaire réuni en séance plénière
(Abstentions : 2)**

Fait et délibéré les lieu, jour, mois et an susdits. Au registre, suivent les signatures.

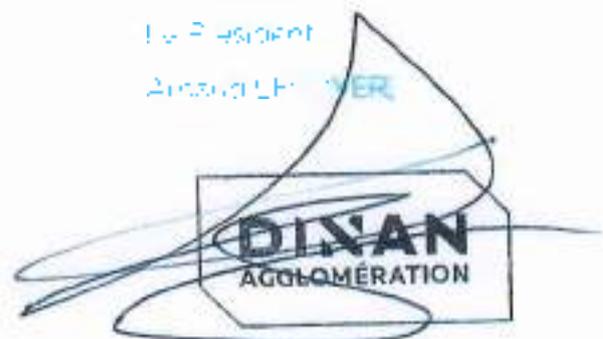
M. le Président certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte.

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification, d'un recours contentieux par courrier adressé au Tribunal administratif de Rennes, 3, Contour de la Motte, CS 44416, 35044 Rennes Cedex, ou par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr. L'auteur de la décision peut également être saisi d'un recours gracieux dans le même délai.

A JIMAN le 28 février 2022

Le Président

Arnaud LEFÈVRE



Montfort-sur-Meu, le 28/01/2022

Le Président

A

Service Environnement et Mobilités
Affaire suivie par :
Léa JOVIGNOT
lea.jovignot@montfort.communaute.bzh
Réf : 2622

Monsieur Luc Lallemand
PDG de SNCF Réseau
15 /17 rue Jean-Philippe Rameau
CS 80001 – 93 418
La plaine Saint Denis Cedex

Objet : Vœux relatifs au projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire

Monsieur Lallemand,

Le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire est une nécessité pour moderniser les infrastructures ferroviaires et pour répondre à l'impératif de développement équilibré des territoires bretons. En permettant, sur le long terme, d'augmenter la fréquentation et la cadence des trains en gare de Montfort-sur-Meu et Breteil, il représente une opportunité pour le territoire de Montfort Communauté dont les gares sont les portes d'entrées. Cela contribuera au renforcement du dynamisme démographique et de l'attractivité économique de la Communauté de Communes.

Essentiel pour la mobilité d'aujourd'hui et de demain, la gare de Montfort-sur-Meu contribue à offrir aux habitants, quelles que soient leurs situations, un accès à la mobilité et une alternative à la voiture. De fait, cet équipement constitue un élément important pour la préservation du lien social sur le territoire de Montfort Communauté, et la proximité avec les collectivités locales voisines.

Par ailleurs, il convient de limiter au maximum la consommation de foncier, qu'il soit agricole ou forestier.

Les élus de Montfort Communauté souhaitent également que le projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire prenne en compte l'enjeu majeur de sécurisation du passage à niveau de la voie ferrée situé sur l'axe Montfort-sur-Meu / Bédée sur la route départementale 62, qui connaît un trafic important de cars scolaires et de poids lourds.

Enfin, Montfort Communauté travaille au développement d'une zone d'aménagement concerté au Nord de la gare de Montfort-sur-Meu, qui accueillera environ 500 logements, l'hôpital ainsi que la gendarmerie. Il apparaît ainsi important de relier ce nouveau quartier au centre-ville situé au Sud de la gare par le biais d'une nouvelle infrastructure.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Lallemand, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président
Christophe MARTINS



CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 24/01/2022

Motion n°1

L'an deux mille vingt-deux, lundi vingt-quatre janvier à dix-huit heures, se sont réunis, les membres du Conseil Communautaire de REDON Agglomération, sous la présidence de M. Jean-François MARY, Président, dûment convoqués le lundi dix-sept du mois de janvier deux mille vingt-deux.

Nombre de membres du conseil		En présence de l'ensemble des membres du Conseil Communautaire à l'exception de :
En exercice	63	
Présents	52	Marzhina BILLOU, déléguée d'Avessac donne pouvoir à Hubert DU FLESSIS ;
Votants	58	Serge BESNIER, délégué de Guéméné-Penfaz, donne Pouvoir à Jacques LEGENDRE ;
Vote		Alexis MATJUL, Maire de Saint-Jean-La-Polene, donne Pouvoir à Jany LE BEL ;
Pour	58	Eéatrice STEVANT, déléguée de Saint-Jacques-Pins, donne Pouvoir à Didier GUILLOUIN
Contre	0	Franck HERSEMELLE, délégué de Saint-Nicolas-de-Redon, donne Pouvoir à Albert GUIHARD.
Abstention	0	Delphine PENOT, déléguée de Redon ;
		Jacques FOLLATH, Maire de Conquereuil ,
		Emmanuelle LE BRUN, déléguée de Béganne ;
		Rose-Line PREVERT, Maire de Lieurné ;
		Louis LE COZ, délégué de Redon .
		Karen LANSON, déléguée de Redon.

Secrétaire de séance : Christian LEMEE

AMENAGEMENT – MOTION RELATIVE AU PROJET DE LIGNES NOUVELLES OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE – LNOBPL

Annexes :

- *Cahier d'acteurs du Pays de Redon-Bretagne Sud ,*
- *Présentation synthétique du projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire ;*
- *Dialogue territorial du projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire*
- *Compte-rendu de la commission nationale du débat public du 28/02/2015.*

La présente motion a pour objet d'approuver et exprimer le positionnement de REDON Agglomération sur le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire et de contribuer à la nouvelle étape de concertation qui se déroule du 2 décembre 2021 au 28 février 2022.

Rapport de Monsieur Jean-François MARY, Président,

Le projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire consiste en la réalisation d'importants travaux sur le réseau ferroviaire en continuité de la ligne grande vitesse ouverte jusqu'à Rennes en 2017. Il poursuit en particulier deux objectifs majeurs :

OBJECTIF 1

Réduire le temps de parcours entre Quimper et Paris et Brest et Paris à 3 heures.

OBJECTIF 2

Améliorer les connexions ferroviaires entre les métropoles nantaise et rennaise afin de limiter le recours à la voiture, source de pollutions et d'engorgement des périphériques.

Des études ont été réalisées par SNCF Réseau en 2012 et 2013 et ont été soumises au Grand Débat Public en 2014 et 2015. Elles ont permis de poser plusieurs scénarii de connexion selon les faisceaux illustrés ci-dessous.



Notre territoire a contribué à cette étape en réalisant un cahier d'acteur concerté avec plusieurs communes de communes dans le cadre du Pays de Redon-Bretagne Sud. Cette contribution reposait sur les principes suivants :

- Affirmer l'importance et l'enjeu majeur du projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire LNOBPL à l'horizon 2035
- Demander une extension du périmètre d'analyse en intégrant le projet LNOBPL dans la stratégie ferroviaire européenne
- Affirmer le rôle de la gare de Redon comme carrefour des lignes TGV sud Bretagne au réseau national (vers Paris / vers Nantes), et comme gare de desserrament des flux métropolitains vis-à-vis des gares de centre ville de Rennes, Nantes et Vannes en particulier,
- Affirmer le rôle de la gare de Redon comme gare TER de connexion pour les habitants du territoire se déplaçant quotidiennement vers Rennes, Nantes et Vannes
- Émettre un choix prioritaire pour le scénario bleu passant en gare de Redon et en ajoutant une option de gain de vitesse entre Lorient et Quimper pour permettre d'atteindre l'objectif de réduction du temps de parcours en extrémité de ligne
- Rejeter les variantes nord et sud autour de Redon
- Demander à ce que l'analyse environnementale en termes de coûts de restauration soit approfondie et détaillée

Demande l'intégration dès les premières phases d'études à venir d'une analyse approfondie sur la qualité (types de train : TGV et TER) et la fréquence quotidienne des dessertes ferroviaires des pôles d'échange multimodaux, dont celui de Redon

La connexion entre Rennes et Nantes était organisée autour d'une desserte de l'aéroport Grand Ouest. Le gouvernement ayant décidé d'abandonner le projet d'aéroport en 2016, une nouvelle phase d'études préliminaires (Phase 1) a été décidée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, confirmant les objectifs initiaux. Ces études sont précédées d'une nouvelle phase de dialogue territorial à laquelle nous sommes invités à contribuer et s'appuie sur le schéma de principe suivant



UN PROJET DE CONNEXION(S)

Une amélioration des connexions entre les métropoles rennaise et nantaise se révèle nécessaire pour répondre aux enjeux de la transition écologique en privilégiant le recours au train plutôt qu'à la voiture, mais également pour favoriser l'attractivité du Grand Ouest grâce à des villes interconnectées.

Par contre, cette interconnexion ne saurait se limiter à une vision purement métropolitaine. Nous demandons notamment à ce que le projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire conforte les lignes ferroviaires de l'espace intermétropolitain. C'est en particulier le cas de la connexion entre Redon et Saint-Nazaire. Nous souhaitons en effet que la réalisation d'une « virgule » en gare de Savenay puisse être analysée dans le cadre des études complémentaires dans l'objectif d'améliorer les connexions de la Bretagne au Grand Port Maritime de Saint-Nazaire et à la côte d'Azur.

Par ailleurs, si nous sommes satisfaits de voir se développer de meilleures connexions entre les métropoles ce projet ne doit pas avoir pour conséquence de diminuer de l'offre de services en gare de Redon vers Nantes Rennes ou Vannes. Le pôle d'échange intermodal de la gare de Redon doit être conforté et renforcé.

Les analyses des tracés doivent intégrer dès à présent des hypothèses d'offre de services sur l'espace intermétropolitain sur les faisceaux mutualisés avec le projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire

Par ailleurs, ce projet de moyen terme attire également notre attention sur l'importance d'investir dès à présent dans l'accessibilité de l'ensemble des gares et de leurs abords afin de favoriser les mobilités du quotidien, en particulier pour les gares de Fougenay-Langon, Beslé et Massézac.

De telles infrastructures présentant la particularité d'assurer tout à la fois ces connexions territoriales mais également de fractionner les territoires traversés. Pour des raisons de sécurité parfaitement comprises, plusieurs passages à niveaux sont aujourd'hui fermés à la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes. C'est le cas par exemple à Beslé (commune de Guéméné-Pentago). Cette décision a créé une véritable fracture territoriale entre l'île-et-Vilaine et la Loire-Atlantique. Ainsi, un véhicule relevant de cette catégorie, que ce soit un poids-lourd, un engin agricole ou bien autocar (y compris de petits taille) souhaitent relier les communes de Langon et Guéméné-Pentago (12 km-15 min) doit désormais faire un détour par Redon, soit un trajet de 40 km et une augmentation du temps de parcours de près de 50 minutes.

Nous avons également été informés que des dispositions identiques sont à l'étude pour le passage à niveau de Saint-Nicolas-de-Redon avec des impacts directs sur l'organisation des transports scolaires (augmentation de temps de parcours pour les élèves de plus de 15 minutes matin et soir)

Ces exemples concrets mettent en exergue la nécessité d'intégrer la crière de continuité territoriale dès les phases d'études du projet LNOPBL et d'inviter, peut-être avant même la mise en oeuvre de ce vaste projet, la réalisation de travaux permettant de retrouver une organisation plus efficiente des flux routiers sur notre territoire tout en respectant les objectifs de sécurité

UN PROJET EXEMPLAIRE

Le projet devra intégrer dans ses tracés des objectifs de moindre impact sur les espaces naturels et les espaces à vocation agricole. Il doit à ce titre être exemplaire. Une attention particulière sera portée notamment les marais de Vitré : écosystème de grande qualité-environnementale.

Enfin, les espaces artificialisés par le projet ne sauront être imputable au territoire de REDON Agglomération dans le cadre des calculs relatifs au « zéro artificialisation nette »

VU la note de présentation synthétique du projet Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire

VU le cahier d'acteurs du Pays de Redon-Bretagne Sud

VU le compte-rendu de la Commission nationale du débat public du 26 février 2019

Sur ce rapport, le Conseil Communautaire décide

- ✓ D'approuver et exprimer le positionnement de REDON Agglomération sur le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire ,
- ✓ D'approuver la motion contribuant à la nouvelle phase de dialogue territorial ouverte du 2 décembre 2021 au 28 février 2022 ;
- ✓ De transmettre cette motion aux garants du dialogue territorial sur le site Internet dédié (www.lnopbl.fr) ainsi qu'à SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet
- D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer ce document afférent à cette décision

Envoyé en préfecture le 28/01/2022

Reçu en préfecture le 28/01/2022

Affiché le

ID : 035-243500741-20220124-CC_2022_M_01-DE

LES CONCLUSIONS MISES AUX VOIX SONT ADOPTEES A 58 VOIX POUR.
LES CONCLUSIONS MISES AUX VOIX SONT ADOPTEES A 58 VOIX POUR.

Fait et délibéré en se

Fait et délibéré en séance le 24/01/2022

Le Président,

Jean-François MARY



UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA



FOUGÈRES
AGGLOMÉRATION



**L'Europe s'engage
en Bretagne**

*Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales*

Etude d'opportunité pour la mise en place de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) Présentation finale – Synthèse



Contexte de l'étude

- **révision du SCOT du Pays de Fougères** et l'élaboration du **SRADDET** de la Région Bretagne,
- **Fougères seul chef-lieu d'arrondissement à ne pas être doté d'une liaison ferrée vers la capitale régionale.**
- Acteurs à l'initiative du projet : le **syndicat mixte du SCOT du Pays de Fougères, Fougères Agglomération, Couesnon Marches de Bretagne** et la **ville de Fougères**. Mission confiée au bureau d'études TRANSAMO.
- Type d'étude engagée : **Etude prospective sur le retour du train et la structuration d'autres modèles de transport collectif en site propre (TCSP)** pour le Pays de Fougères à l'échelle départementale, régionale et nationale à la demande de la Région.
- Action multipartenariale : Etat, région, département, acteurs socio-économiques (*SNCF, SNCF réseau, CCI...*), territoires voisins (*SCOT de Rennes...*), *Liffré-Cormier communauté, Rennes Métropole...*).
- Etude en 2 Phases :
 - 1^{ère} phase « **analyse prospective** » de l'émergence du retour du train et autres **solutions TCSP** *resituée en février 2020*
 - 2^{ème} phase « **études techniques et partenariales** » pour la réalisation du projet

Contexte de l'étude



Financement de l'étude

L'étude est financée par des fonds propres (20%) et FEADER LEADER dans le cadre du contrat de partenariat Europe Région Pays (80%)

Horizons de planification

Trois horizons de planification sont considérés notamment lors de la détermination du potentiel de trafic dans le cadre de la révision du SCoT du Pays de Fougères :

- court (2030), moyen (2040), long terme (2050).

3 Priorités

- Mettre en œuvre un axe ferroviaire entre Fougères et Rennes, avec la mise en place de solutions provisoires de transport en site propre (*Bus à Haut Niveau de Service - BHNS*),
- Inscription des études et des travaux dans le futur contrat de plan Etat/Région et autres contrats régionaux et nationaux,
- Formaliser des actions interterritoriales (SCOT, EPCI, communes) entre les bassins de Fougères et de Rennes par la création d'un groupement d'acteurs publics pour la réalisation du projet.

Brève synthèse des éléments de diagnostic

Diagnostic de l'offre de transport

- **La fréquentation de la ligne 9A (Rennes/Fougères) est supérieure à celle des autres lignes BreizhGo (env. 410 000 validations (commerciaux + scolaires) (contre 100 000 à 300 000 validations pour les autres lignes régionales), malgré une ligne expresse à 70 minutes.**

Flux domicile-travail et domicile-étude :

Les principaux flux domicile-travail et domicile-étude sont réalisés entre Fougères agglomération <> Couesnon Marches de Bretagne (3500 navettes/jours) et Fougères agglomération <> Rennes Métropole (3500 navettes/jours).

Trafic routier aux heures de pointe

- **Ralentissement au départ de Fougères, rocade Sud.**
- **Ralentissements à partir des échangeurs de Liffré-Cormier et augmentés en s'approchant de la rocade Nord de Rennes.**
- **Rocade Nord de Rennes congestionnée.**

Fréquentation potentielle du Train et autres TCSP

- **En cumulant les fréquentations des lignes 9A (Fougères-> Rennes) et 9B (*La Bouëxière -> Rennes*), il existe un fort potentiel si la ligne de TCSP emprunte les mêmes itinéraires.**
- **Les flux vers Rennes seront exponentiels si le temps de parcours diminue significativement.**

TCSP Rennes - Fougères

UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA



L'Europe s'engage
en Bretagne /

Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural
l'Europe investit dans les zones rurales



01

Scénarios Trains

01 Scénarios train 1

Priorité : Le Train :

- Inscrire le Pays de Fougères dans le réseau ferroviaire de la région Bretagne, maillon manquant vers la capitale régionale, puis vers Paris.
- Une potentialité acquise et croissante des usages des transports collectifs sur le Pays de Fougères et des territoires voisins.
- Un temps de parcours compétitif et fiable à toute période de la journée.
- fréquence de passage moyenne à corrélérer avec la capacité d'accueil de la gare de Rennes



- Transport réduisant les émissions de gaz à effet de serre.
- Image attractive : bonne image auprès du public

Proposition de scénarios ferroviaires : Périmètre restreint

Proposition de gares

-  Scénario 1a
-  Scénario 1a et 1b
-  Scénario 1a et 2

Proposition de tracés

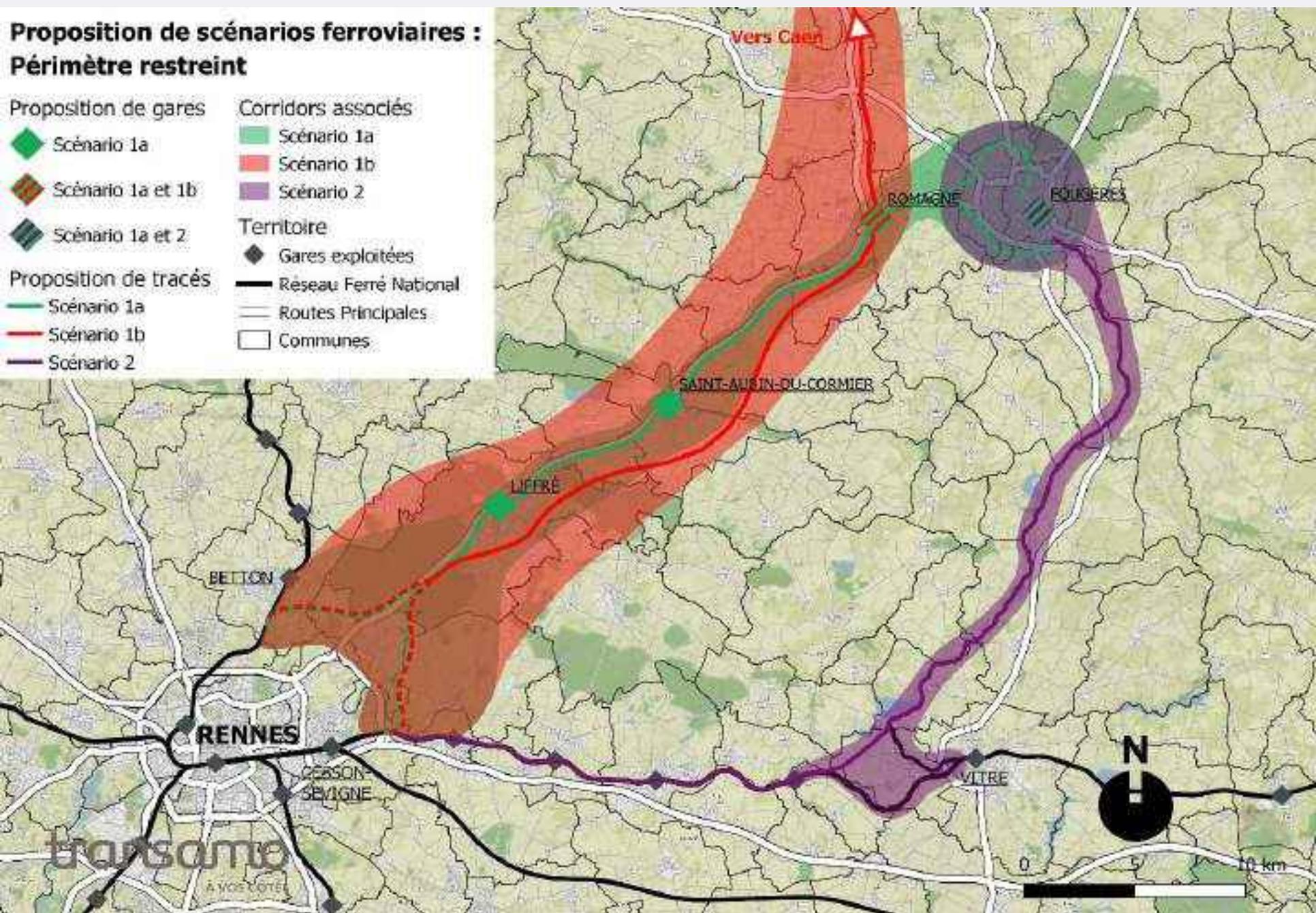
-  Scénario 1a
-  Scénario 1b
-  Scénario 2

Corridors associés

-  Scénario 1a
-  Scénario 1b
-  Scénario 2

Territoire

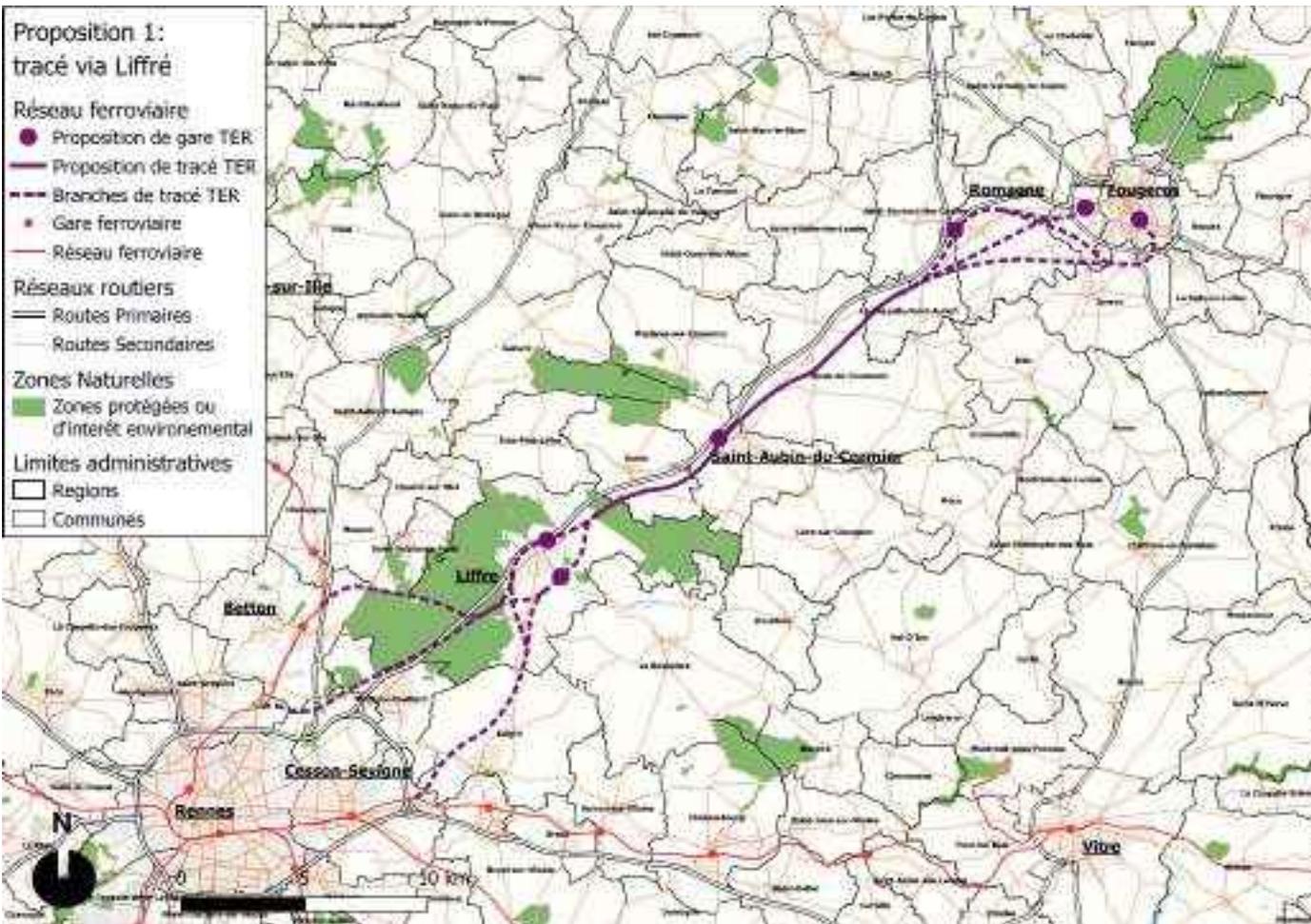
-  Gares exploitées
-  Réseau Ferré National
-  Routes Principales
-  Communes



Scénario 1

Fougères / Rennes via Liffré

Scénario n°1 – Tracé Rennes / Fougères via Liffré



Tracé le long de l'A84

Fougères :

- 4 tracés possibles en fonction de la localisation de la gare.
- Emplacement des gares : plusieurs choix possible (Est ou Ouest du centre-ville)

Rennes :

- 3 tracés possibles en fonction du raccordement et des zones protégées

01 Scénarios train 1

Choix techniques scénario 1

Infrastructure

- Voie unique avec voies d'évitement
- Vitesse de ligne de 140 km/h (courbe avec rayon > 1 km réalisable et type de MR 140 km/h adapté)
- Raccordement au réseau ferroviaire existant en sortie de Rennes, soit entre Pontchaillou et Chevaigné (tracé R1 et R2) ligne Rennes-St Malo, soit entre Cesson Sévigné et Noyal-Acigné (tracé R3) ligne Le Mans-Laval-Rennes.

Matériel Roulant

- Train de type X73500 de 120 places en UM2,
- Motorisation au choix : diesel, électrique ou innovant (hydrogène)



Offre de transport

- Offre de transport théorique : 1 train/heure aux heures creuses, 1 train toutes les demi-heures aux heures de pointe.
- Desserte intermédiaire systématique de Liffré, St Aubin et Romagné.



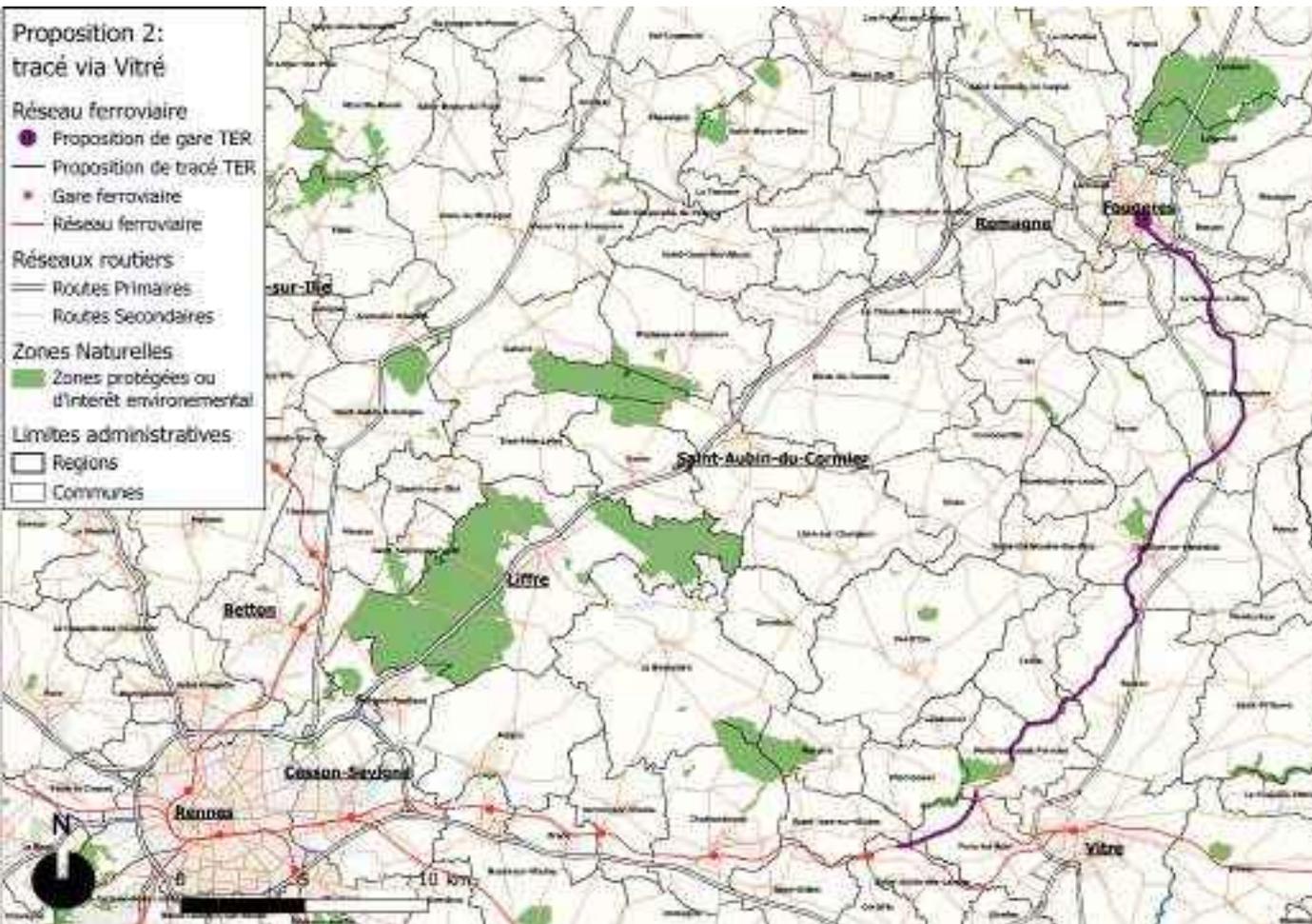
Scénario 2

Fougères / Rennes via raccordement Les Lacs

Scénario n°2 - Tracé Rennes / Fougères via Les Lacs

Tracé déjà défini

- Réhabilitation de la voie verte entre Gérard et Fougères
- Shunt de 4 kms entre Gérard et Les Lacs
- Circulation sur ligne Rennes-Laval-Le Mans



Choix techniques scénario 2

Infrastructure

- Réhabilitation voie verte Fougères-Vitré (Gerard) : voie unique avec voie d'évitement,
- Vitesse de ligne de 80 km/h (contre 60 km/h sur la ligne d'origine),
- Raccordement au réseau ferroviaire au niveau de la gare des Lacs jusqu'à Rennes, vitesse de 140 km/h sur cette section (limité par capacité du matériel roulant),

Offre de transport

- Offre de transport : 1 train/heure toute la journée,
- Desserte intermédiaire systématique de Balazé (croisement nécessaire) + (Chatillon en Vendelais en option).

TCSP Rennes - Fougères

UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA



L'Europe s'engage
en Bretagne

Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural
l'Europe investit dans les zones rurales



02

Scénario CHNS

02 Scénario CHNS

Les opportunités

Importante fréquentation ligne 9a

L'axe Rennes – Fougères est un axe majeur notamment grâce à l'**A84**. Il dessert de grands bassins de population. Cet axe est desservi par 2 lignes de car BreizhGo 9a et 9b parmi les plus fréquentées de la région :

Une ligne 9a première ligne interurbaine du réseau départemental avec 550 000 voyageurs annuels dont 400 000 voyageurs commerciaux et la ligne 9b avec 400 000 voyageurs.



Réseau de Pôles d'Echange Multimodaux entre Fougères et Rennes existants ou en cours de réalisation le long de la ligne 9a : Fougères/Romagné/Saint-Aubin du Cormier/ Liffré/ « Via-Silva »

Ligne B métro Rennais

Ouverture de ligne b du métro de Rennes prévue en 2022. Une nouvelle desserte sera possible grâce à la tête de métro de ViaSilva permettant un accès plus efficace à Rennes

02 Scénario CHNS

Une solution alternative au train : le Car à Haut Niveau de Service (CHNS)

- **Temps de parcours plus rapide** que le car traditionnel **et plus fiable** grâce à des aménagements spécifiques pour améliorer le temps de parcours
- **Une potentialité des fréquentations voyageurs acquise et croissante assurée.**
- **fréquence de passage élevée**
- **Insertion en tissu urbain (trame viaire) simplifiée avec des aménagements spécifiques**
- **Le coût faible**
 - Coût d'exploitation faible
 - Coût du matériel roulant faible
 - Coût de l'infrastructure modeste

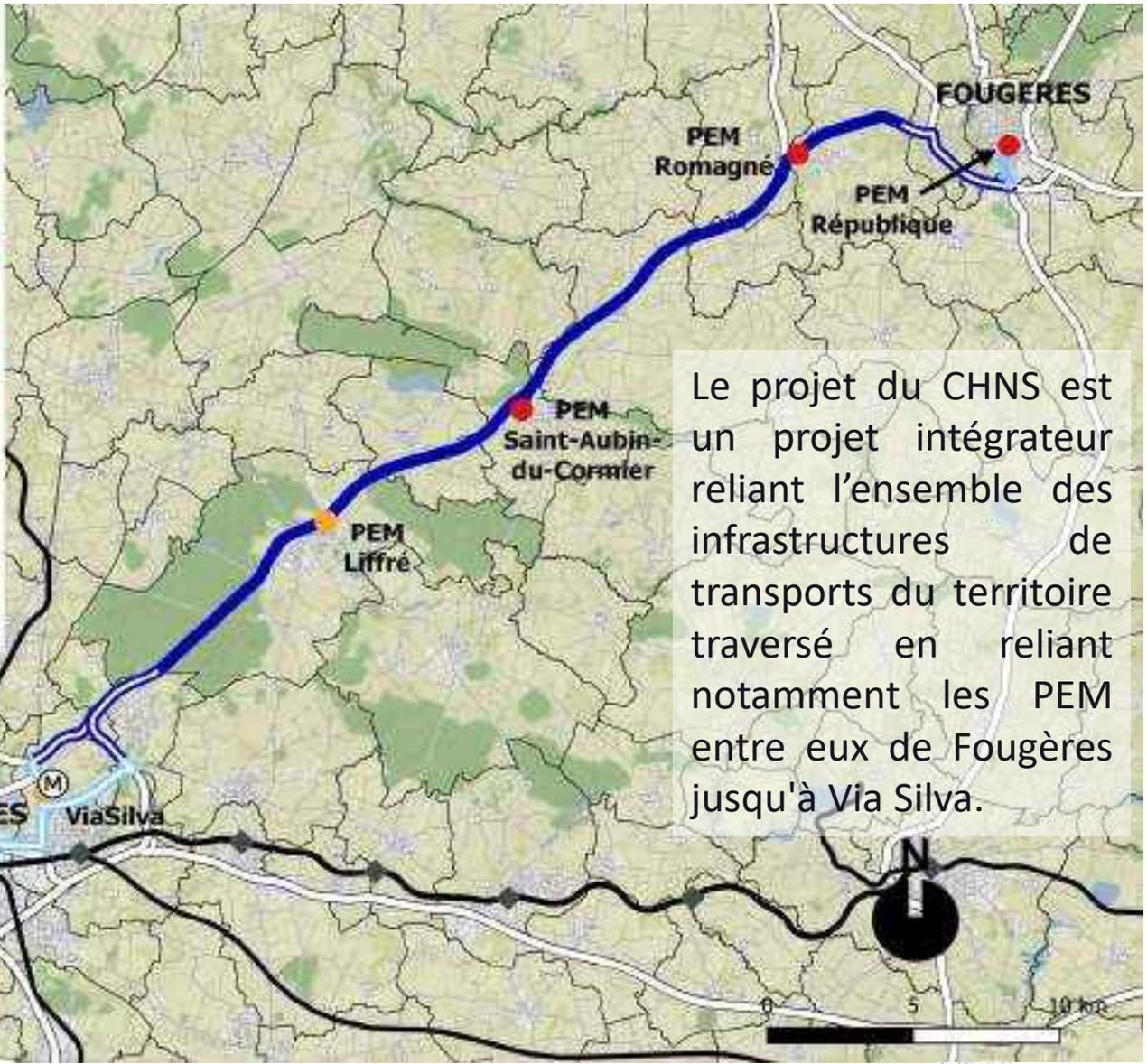


- **Réflexion en cours par la DIRO dans le cadre du SDAGT.**
- Capacité par véhicule faible (60 à 80 places)
- Vitesse réduite (90-100 km/h maximum sur A84)
- Pollution en CO2, si transport carboné
- Image à redorer par le marketing, le design ou encore le confort et les services proposés aux usagers

CHNS Rennes - Fougères

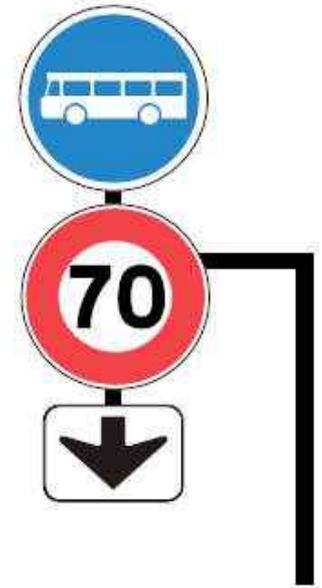
- Ligne TCSP
- Corridors
- Voie réservée / DIR Ouest
- Site propre / Commune
- Voie banalisée / DIR Ouest
- Voie banalisée / Commune
- Pôle d'échange multimodal
- En projet
- En construction
- En service

- Territoire
- Via Silva
- Gares ferré
- Réseau ferré
- Routes principales
- Communes



Le projet du CHNS est un projet intégrateur reliant l'ensemble des infrastructures de transports du territoire traversé en reliant notamment les PEM entre eux de Fougères jusqu'à Via Silva.

Le système de voies réservées

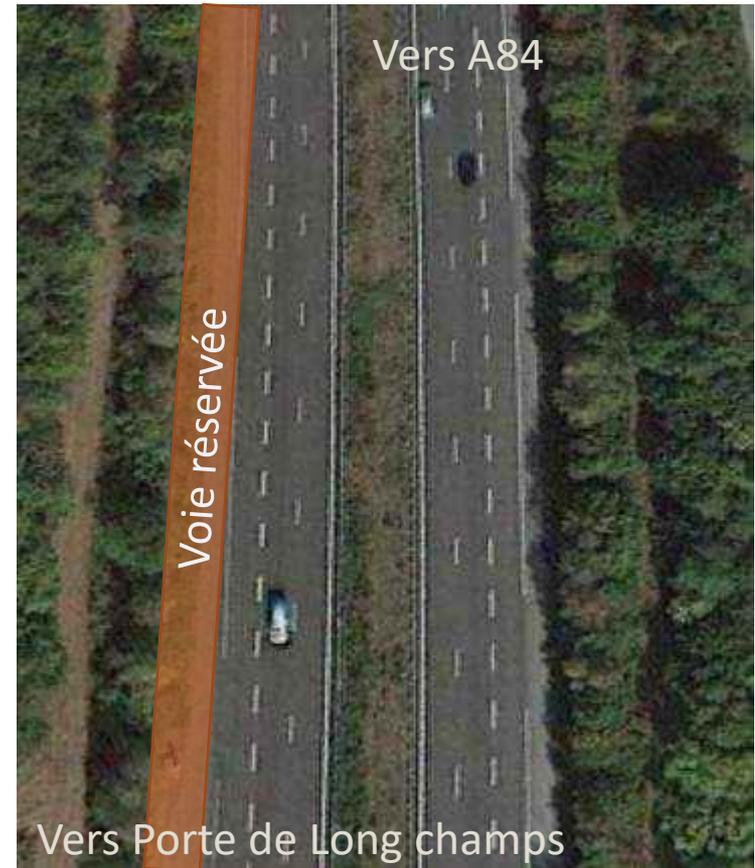


Création voies réservées exclusivement pour TC sur bande d'arrêt d'urgence élargie à 3,50 m, création refuges tous les 500 m. Vitesse limitée à 70 km/h



Aménagements sur l'A84

Voies réservées à partir de Thorigné-Fouillard / Voie réservée sur N136 (Rocade)



Positionner ces extraits sur une carte

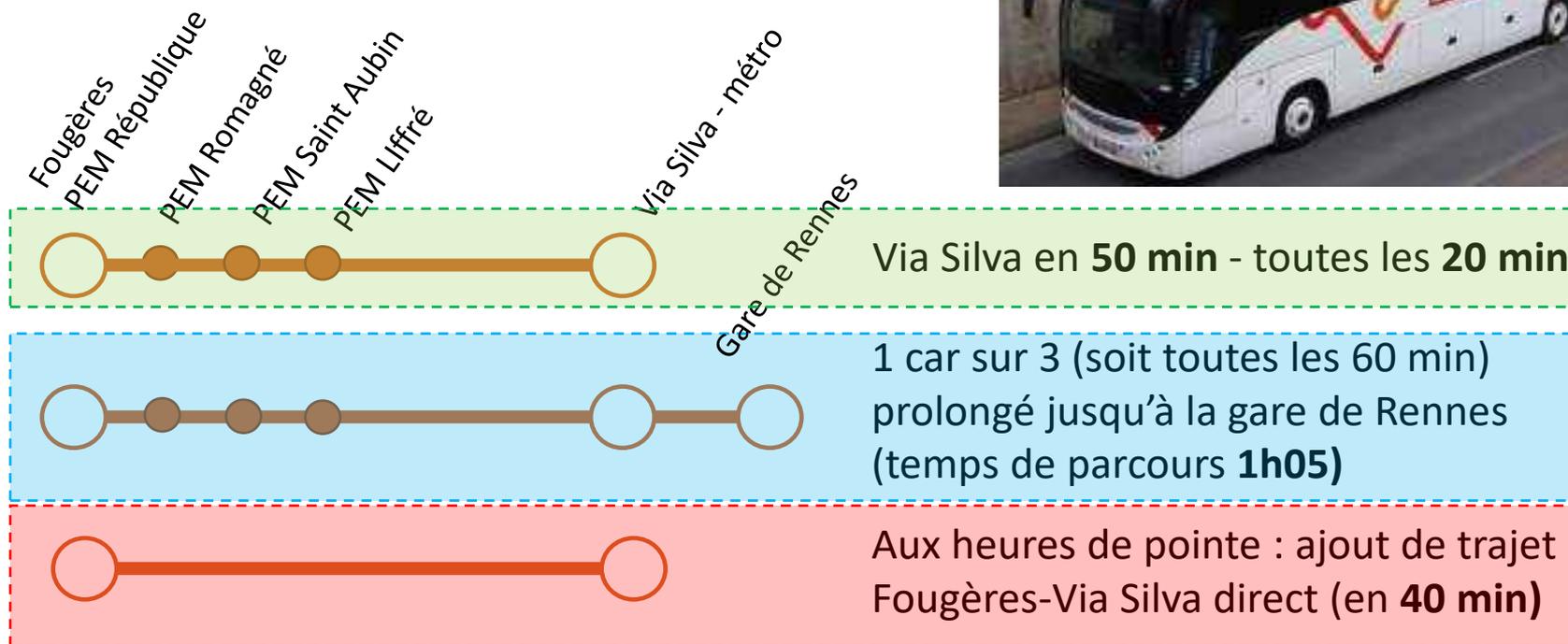
02 Scénario CHNS

Offre de transport

> En considérant la fréquentation potentielle avec un objectif d'offre attractive

- 1 départ toutes les 10 min aux heures de pointe
- 1 départ toutes les 20 min aux heures creuses

Les dessertes sont réparties comme suit :



Quelles suites à donner à l'étude d'opportunité « TCSP, retour du train » ?

- **Résultats à soumettre au débat du comité syndical du SCOT du Pays de Fougères dans le cadre du volet « mobilité » de la révision du SCOT du Pays de Fougères**
- **Partage des résultats avec la population** (*conseils de développement, réunions publiques organisées dans le cadre de la révision du SCOT du Pays de Fougères*).
- **Transmission des conclusions aux AOM compétentes** (*conventions de mobilité avec les AOM, plan de mobilité simplifié, schéma de mobilités, SRADDET, Grand projet de ligne ferroviaire pour l'ouest –LNOBPL ...*) **et aux gestionnaires de voirie** (*communale, départementale et nationale*).
- **Poursuivre le travail avec le groupe d'acteurs publics formalisés en 2020** (*Etat, DIRO, SNCF réseau, Région, Conseil départemental, Rennes Métropole, Liffré-Cormier Communauté, Fougères Agglomération, Couesnon Marches de Bretagne, territoires voisins ...*) **pour le portage et les suites à donner aux solutions de mobilité à court, moyen et long termes.**
- **Inscription des projets au contrat de Plan Etat/Région, volet transport.**
- **Identification du CHNS « Fougères/Rennes » au réflexion de la phase 2 du SDAGT** (Métropole/région), **sur l'axe routier A 84.**

SCOT PAYS de Fougères

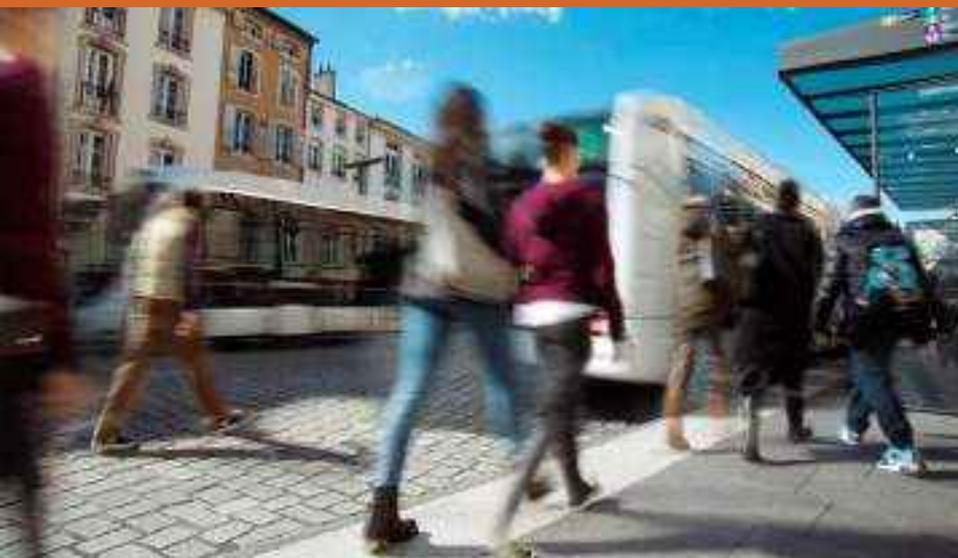
Contact technique

UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA



**L'Europe s'engage
en Bretagne**

Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural
l'Europe investit dans les zones rurales



David SORO,
Directeur SCOT Pays de Fougères



0772459383



dsoro.scot@pays-fougères.org

FOUGÈRES
AGGLOMÉRATION



LIAISONS NOUVELLES

**OUEST BRETAGNE
PAYS DE LA LOIRE**

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ASSOCIATIONS

Commission « Aménagement des territoires et mobilités »

Rapporteurs : Michel BELLIER, Jean-Philippe DUPONT, Jean-Luc PELTIER, Jacques UGUEN

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) Contribution du CESER de Bretagne au dialogue territorial 2021-2022

1. Introduction

En 2014 et 2015, le CESER de Bretagne avait contribué au débat public sur le grand projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire (LNOBPL) par un cahier d'acteur. Depuis cette date, le contexte a évolué, avec la décision d'abandonner l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes le 17 janvier 2018, puis 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. Le projet a été réorienté et le 21 février 2020, le gouvernement a acté le lancement des études préliminaires de LNOBPL dont la première phase se déroule en 2021 et 2022. Cette première phase a pour objectif de produire un scénario préférentiel d'évolution du réseau ferroviaire sur les axes Bretagne Sud - Rennes - Nantes et Brest - Rennes.



Une phase de dialogue territorial est ouverte depuis le jeudi 2 décembre 2021 et ce jusqu'au lundi 28 février 2022. Le CESER de Bretagne souhaite y participer avec la contribution qui suit. Il y réaffirme les analyses et propositions qu'il porte depuis de nombreuses années et les actualise au regard d'un contexte qui a évolué.

En Bretagne comme ailleurs, les enjeux climatiques s'imposent à toutes et tous et d'un point de vue général les aspirations d'ordre environnemental sont aussi de plus en plus prégnantes. Cela réaffirme la nécessité de liaisons ferroviaires performantes, permettant de répondre à l'objectif des 3h entre la pointe finistérienne et Paris en alternative au mode aérien, et incluant l'objectif d'un temps de parcours de 1h30 entre la pointe finistérienne et Rennes.

Le CESER de Bretagne considère que la liaison Rennes-Nantes nécessite aussi une réponse ferroviaire permettant de traiter la question de la saturation de la RN137 et cela compte tenu des projections démographiques concernant ces deux métropoles.

Le CESER, dans ses différentes contributions, insiste sur la nécessité que ce projet profite à tous les territoires. Comme il l'avait indiqué dans son cahier d'acteur, la desserte du Centre Bretagne doit être intégrée dans le périmètre du grand projet LNOBPL. La capacité supplémentaire donnée au réseau classique offre de nouvelles opportunités pour un véritable redéploiement ferroviaire en Centre Bretagne mais aussi pour traiter l'absence de liaison transversale entre Saint-Brieuc et Auray Vannes Lorient.

En outre, le CESER souligne l'inscription, le 14 décembre 2021, des ports de Brest et Roscoff dans le réseau central du RTE-T, à considérer désormais comme un projet structurant pour le territoire et les mobilités, et donc pour le grand projet LNOBPL. Le CESER considère que ce projet doit également être corrélé à la programmation du volet « Mobilités » du CPER 2021-2027 et à la programmation des CPER suivants, conduisant ainsi à la construction d'un véritable schéma directeur des infrastructures indispensable à des projets de cette ampleur et défini sur des horizons temporels aussi lointains.

2. Liaison Brest - Rennes

Dans son cahier d'acteur de novembre 2014, le CESER considérait que la priorité devait être donnée à une réalisation phasée du projet LNOBPL, commençant par la partie la plus à l'ouest de la péninsule bretonne.

Ce choix reste d'actualité pour plusieurs raisons :

- d'une part, les meilleurs temps de parcours voyageurs en TGV actuels entre Brest et Paris se situent autour des 3h20, ce qui handicape le mode ferroviaire par rapport à l'aérien qui permet des allers-retours dans la même journée ;
- d'autre part, les évolutions réglementaires et législatives en lien avec la réduction des émissions de Gaz à effet de serre (GES) qui touchent les vols intérieurs pourraient conduire à une réduction de l'offre aérienne entre la Bretagne Ouest et la capitale, déjà fortement fragilisée par la pandémie de Covid-19 ;
- en outre, l'augmentation de la fréquentation sur les TER bretons pour les déplacements domicile-travail notamment, les ambitions de cadencement autour des deux métropoles bretonnes, risquent de saturer rapidement le réseau existant ;
- enfin, l'inscription dans le réseau central du RTE-T des ports de Brest et Roscoff est une opportunité pour la région mais nécessite d'importants investissements sur le réseau ferroviaire actuel afin d'étendre l'hinterland de ces deux ports et augmenter ainsi leur capacité à traiter de nouveaux flux de marchandises.

Pour le CESER, la réalisation de nouveaux tronçons ferroviaires semble s'imposer car il paraît difficile dans les conditions actuelles d'exploitation ferroviaire de traiter l'ensemble de ces enjeux.

Le CESER soutient la création d'infrastructures nouvelles proposées entre Morlaix et Brest et Rennes et Lamballe. Cela permettra, d'une part, de traiter la partie la plus lente de la liaison Rennes-Brest (tronçon Morlaix-Landerneau) et, d'autre part, de libérer de la capacité sur la ligne classique pour renforcer l'offre TER, tant pour la métropole rennaise que pour la métropole brestoise. En outre, cette proposition permet de maintenir à l'identique la desserte des villes moyennes sur cet axe.

3. Liaisons Bretagne Sud - Rennes - Nantes

Le CESER, dans son cahier d'acteur, proposait que concomitamment à l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Rennes et Redon, le projet LNOBPL inclue le tronçon Rennes-Nantes par Châteaubriant. Le CESER réaffirme ce choix qui permettrait de désenclaver les territoires situés au sud-est de Rennes et de répondre à la saturation du trafic routier à l'entrée de la métropole rennaise. Le trajet Rennes-Nantes via Châteaubriant ne constitue pas, et ne constituera pas à court-moyen terme, une alternative optimale au trajet Nantes-Redon-Rennes, pour les liaisons de bout en bout. Même avec des travaux de modernisation, les temps de trajets via Châteaubriant ne pourront pas

égaler ceux de la ligne actuelle via Redon. Toutefois, du point de vue de l'aménagement des territoires, le CESER considère que ces liaisons sont complémentaires et que le trajet via Châteaubriant doit être intégré au grand projet LNOBPL.

Le CESER soutient le tracé proposé entre Rennes et Redon. Le raccordement de la ligne nouvelle au sud-est de Redon répond à la fois aux objectifs de réduction de temps de parcours entre les deux métropoles et d'optimisation de la desserte de la Bretagne Sud, constituée de villes moyennes toutes desservies par le TGV (Quimper, Lorient, Auray, Vannes, Redon) ce à quoi le CESER est très attaché, tout en rapprochant Quimper de Rennes et de Paris.

Le CESER restera attentif aux solutions techniques retenues ainsi qu'aux bénéfices attendus, pour aboutir à un temps de trajet concurrentiel avec la voiture sur l'axe routier Rennes-Nantes très proche de la saturation. Un temps de trajet en-deçà d'une heure serait pour le CESER un objectif permettant d'offrir une véritable alternative à l'automobile. En ce sens, la partie Redon-Nantes doit bénéficier d'une remise à niveau afin d'accroître d'une part les vitesses d'exploitation et d'autre part les fréquences de circulation, toutes deux nécessaires à l'amélioration du service.

A ce titre se pose la question de la densité de l'offre ferroviaire, de son accroissement et de la capacité du réseau à l'absorber avec pour corollaire le traitement des nœuds ferroviaires de Rennes et de Nantes actuellement proches de la saturation aux heures de pointes.

Pour le CESER, les études et travaux concernant les gares de Rennes et Nantes doivent être priorités notamment au travers des prochaines contractualisations entre l'Etat, les Régions concernées ainsi que les collectivités. Cela devient d'autant plus crucial suite à l'inscription de l'axe Brest-Rennes-Nantes dans le réseau central étendu du RTE-T. Dans ce cadre, le CESER considère que toutes les solutions techniques doivent être étudiées rapidement (contournement, nouvelles gares...).

4. Un projet pour développer les mobilités du quotidien et relancer le fret ferroviaire

Pour le CESER, le projet LNOBPL doit prendre en compte les déplacements du quotidien pour tous les publics et considérer les nouveaux modes d'approche des gares et haltes ferroviaires (vélo...).

Le projet LNOBPL doit de la même façon intégrer la nécessité de développer le fret ferroviaire dans les deux régions Bretagne et Pays de la Loire. A ce titre, l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux ports de Brest et Roscoff fixe désormais un calendrier pour constituer un corridor de fret Brest-Nantes, à l'horizon 2040.

Néanmoins, le CESER relève que dans l'état actuel des installations toute circulation fret venant de Brest par la ligne nord doit aujourd'hui inéluctablement traverser la gare de Rennes pour être ensuite redirigée vers Nantes, ce qui devient problématique compte tenu du niveau de trafic actuel. Le projet LNOBPL doit par conséquent inclure un raccordement Ligne nord Bretagne - Ligne sud Bretagne.

Du reste cet équipement permettrait d'imaginer des liaisons directes vers Nantes nécessaires pour tous les territoires situés entre Brest et Rennes.

Le CESER relève que le sud de la Bretagne, entre Redon et Brest, ne semble pas a priori être une priorité du projet. Pourtant l'amélioration récente de la ligne Quimper-Landerneau offre aussi des opportunités pour rejoindre Nantes et au-delà les métropoles de Bordeaux, Toulouse... Cela permettrait d'envisager une connexion ferroviaire performante entre la Bretagne et les villes du littoral Atlantique. Ces connexions constitueraient en outre une alternative à la saturation de la gare de Rennes au même titre que la revitalisation de l'axe Saint-Brieuc Vannes Lorient. A ce titre, le CESER souhaite que soit intégrée dans le périmètre soumis à concertation la modernisation de la liaison Brest-Quimper.

Enfin, le projet LNOBPL est complémentaire des autres projets d'infrastructures permettant de relier la Bretagne au reste de la France, en particulier l'électrification de la section Nevers-Chagny pour favoriser la desserte ferroviaire du grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire ainsi que des ports bretons via la Voie ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA), et la section est de la liaison Massy-Valenton concernant le contournement TGV sud de Paris. Cela permettrait aussi de créer de véritables corridors de fret ferroviaire via des sillons dédiés dont l'absence est actuellement un obstacle au développement des trafics.

Au regard de l'investissement en Bretagne sur le coût de la minute gagnée, le projet d'interconnexion sud de Paris est nécessaire pour rapprocher la Bretagne des réseaux européens.

5. LNOBPL : une réponse aux enjeux environnementaux ?

Le CESER considère que les aspects environnementaux inhérents à ce type de projet doivent être pris en considération. En effet la création de portions de ligne nouvelle entre Brest et Rennes et entre Rennes et Redon a des impacts significatifs en termes de foncier mobilisé (terres agricoles, zones naturelles). Entre Rennes et Redon, cet ouvrage traverserait de nombreuses zones sensibles déjà bien identifiées (20 Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) répertoriées) et des paysages remarquables s'agissant des Vallons de Vilaine.

La concertation avec l'ensemble des représentants de la société civile est un élément incontournable à tout projet aussi structurant, et ce afin de bâtir le meilleur consensus possible. Pour le CESER, ce projet doit être d'abord celui de toutes les populations concernées : son appropriation par tous les acteurs socio-économiques (notamment du monde agricole) ainsi qu'environnementaux est en ce sens incontournable. Le CESER réaffirme la nécessité de mettre en place, à l'instar de ce qui s'est fait pour la LGV Bretagne Pays de la Loire et en s'appuyant sur ses enseignements, un observatoire pérenne des conséquences socio-économiques et environnementales du projet.

Pour le CESER ce projet n'a de sens que s'il s'accompagne d'une véritable stratégie visant à contenir voire diminuer le flux de véhicules routiers qui ne cesse de croître. De plus LNOBPL est pour le CESER une alternative au transport aérien. En ce sens il s'agit bien de définir les besoins de mobilités à long terme, lesquels ne peuvent s'envisager sur la base du modèle actuel de déplacements essentiellement tourné vers le mode routier.

Pour le CESER, le volet énergétique de ce projet doit être réellement pris en compte, a fortiori en Bretagne qui est très dépendante des autres régions en matière d'approvisionnement. Ce projet doit s'accompagner d'une évaluation rigoureuse de la consommation énergétique globale permettant une estimation fiable des gains envisagés notamment en termes de limitation des émissions de CO₂.

6. Conclusions

L'ensemble de ce projet ne pourra pas se réaliser simultanément. Pour le CESER il est indispensable de co-construire avec l'ensemble des acteurs dans les territoires un schéma directeur afin de dessiner les priorités du projet LNOBPL en fonction des besoins et des financements mis à disposition permettant d'en assurer la réalisation à terme.

Le CESER pointe le risque majeur que le phasage du projet ne conduise de facto à la seule construction d'infrastructures nouvelles entre Rennes et Nantes (via Redon) qui laisserait de côté toute la Bretagne Nord et favoriserait essentiellement l'émergence d'une « mégapole » Nantes-Rennes. A ce titre le CESER de Bretagne souhaite que la période de concertation aboutisse à des avancées concrètes à court terme pour un projet qui priorise l'axe nord Brest-Rennes et ne se limite pas à l'amélioration du seul axe Rennes-Nantes via Redon. Ce projet doit répondre à l'ensemble des besoins de mobilités décarbonées dans toute la Bretagne.

Le CESER souhaite que cette nouvelle période de concertation soit constructive et débouche rapidement sur des décisions et actions concrètes, pour un projet dont l'émergence est ancienne et qui est resté en sommeil de nombreuses années. Plusieurs échéances imposent d'accélérer la mise en œuvre de ce projet, parmi lesquelles la

négociation du volet « Mobilités » du CPER 2021-2027 au cours de l'année 2022, et les exigences européennes pour l'aboutissement du réseau central du RTE-T en 2030.

Le CESER salue donc cette concertation qui doit contribuer à éclairer les décideurs sur des choix qui peuvent constituer une réponse aux enjeux démographiques, socio-économiques et environnementaux des prochaines décennies, pour une Bretagne accessible dans tous ses territoires et ouverte sur le monde.

**Contribution adoptée à l'unanimité
par le Bureau du CESER de Bretagne
réuni le 25 février 2022**

Le projet LNOBPL **Contribution au dialogue territorial 2021-2022**

■ Bureau du 18/01/2022

■ Contribution présentée par Yvic Kergroac'h au nom de la Commission n° 4 "Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Energies"

Version du 13/01/22

Introduction

A l'occasion du dialogue territorial 2021-2022 lancé dans le cadre du projet LNOBPL, le CESER des Pays de la Loire réaffirme, tout en les actualisant, les axes qu'il a portés depuis le lancement du projet.

Le CESER des Pays de La Loire se félicite de la relance de ce dossier qui doit permettre de définir un schéma directeur pour les années à venir afin de répondre aux besoins de mobilité des habitants de nos deux régions.

Liaison Nantes - Rennes

Axe Nantes-Redon-Rennes

Le CESER considère que pour le trajet entre Nantes et Rennes, l'optimisation du parcours via Redon est la solution à privilégier à court et moyen terme.

Des études préliminaires devraient être lancées en 2022 pour l'amélioration de cette liaison. Le CESER se félicite du lancement de ces études, qui permettront de déterminer les solutions techniques optimales, en fonction des coûts financiers et environnementaux et des bénéfices attendus, pour aboutir à un temps de trajet concurrentiel avec la voiture. Un temps de trajet d'une heure serait un objectif permettant au train d'offrir une alternative crédible à l'automobile. Même si à long terme, une liaison parallèle à la RN137 pourrait être étudiée, il est impératif d'obtenir rapidement des gains de temps sur le trajet actuel.

L'amélioration du service doit également concerner les fréquences. Le CESER soutient l'idée de viser à terme une desserte toutes les heures (voire à la demi-heure en heure de pointe).

De manière générale, le CESER préconise d'améliorer et de moderniser prioritairement partout où c'est possible, ce qui n'exclut éventuellement pas à terme des segments de lignes nouvelles au départ de Rennes vers la Bretagne-Sud et Nord, en mutualisant ce tronçon qui permettrait une desserte Rennes-Nantes accélérée.

Il est nécessaire également de traiter de la capacité des gares de Nantes et Rennes, de leur périphérie et d'envisager la mise en place de terminus techniques permettant des dessertes périurbaines (par exemple pour les Pays de La Loire : Savenay, Saint-Etienne-de-Montluc).

Une attention devra être portée à la saturation et la sécurité du tunnel de Chantenay, point stratégique et critique à l'entrée Ouest de Nantes, avec des risques de paralysie du trafic en cas de sinistre important dont les analyses de risques doivent être actualisées régulièrement. Le cas échéant, des réflexions devraient être menées sur un trajet alternatif.

Le déplacement d'une partie du triage de Chantenay vers Blottereau devrait contribuer à reporter une partie du trafic supporté par le tunnel.

Le CESER considère que l'ensemble du projet LNOBPL doit prendre en compte les déplacements du quotidien et la nécessité de développer le fret ferroviaire sur les deux régions Bretagne et Pays de la Loire.

L'extension du cœur du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour le fret ferré de Nantes jusqu'au port de Brest doit être l'occasion de bénéficier de financements qui pourront être complémentaires pour l'amélioration du réseau ferroviaire.

Parmi les investissements à réaliser, le CESER pointe la virgule de Savenay, nécessaire pour le trafic fret lié au Grand Port Maritime, mais aussi pour le trafic voyageur de Saint-Nazaire et de la presqu'île guérandaise vers la Bretagne.

Le CESER souhaite que la desserte de l'Ouest de la Loire Atlantique soit intégrée au projet LNOBPL.

Une alternative complémentaire via Châteaubriant

Le trajet Nantes-Rennes via Châteaubriant ne constitue pas, et ne constituera pas à court-moyen terme, une alternative optimale au trajet Nantes-Redon-Rennes, pour les liaisons de bout en bout. Même améliorés, les temps de trajets via Châteaubriant ne pourront pas être concurrentiels avec ceux de la ligne actuelle via Redon. Toutefois, le CESER considère que ces liaisons sont complémentaires et que le trajet via Châteaubriant devrait être intégré à LNOBPL. Il s'agit de faciliter le désenclavement du Nord de la Loire-Atlantique, et de maintenir l'attractivité de ce territoire.

Il n'est, de plus, actuellement pas possible de réaliser un trajet direct entre Nantes et Rennes via Châteaubriant pour des raisons techniques : absence d'électrification de la ligne entre Châteaubriant et Rennes, et impossibilité de faire rouler des TER classiques sur la ligne de tram-train entre Nantes et Châteaubriant.

Cependant, il serait souhaitable que les temps de correspondances entre le tram-train et le TER Rennes-Châteaubriant soient optimisés pour faciliter les trajets locaux sur une partie du trajet. A terme, l'évolution des matériels roulants (et si nécessaire de l'infrastructure) pourrait permettre de réaliser ces trajets sans correspondance.

Des études seront lancées en 2022 pour diminuer le temps de trajet entre Nantes et Châteaubriant. Elles permettront de déterminer le coût et l'opportunité de la réduction d'une dizaine de minutes de ce temps de trajet. Le CESER sera attentif au résultat de ces études.

Autres liaisons vers la Bretagne

LNOBPL, un projet qui concerne aussi les Pays de la Loire

Actuellement, le projet LNOBPL concerne, de manière directe, principalement la Bretagne. Le seul projet d'amélioration de liaisons sur le territoire ligérien concerne l'axe Nantes-Redon. La Région des Pays de la Loire peut apparaître comme étant un peu traitée à la marge. Or le CESER considère que le projet LNOBPL intéresse l'ensemble des territoires ligériens.

Il sera donc attentif à la mise en œuvre de l'amélioration des liaisons entre Rennes et la pointe de la Bretagne. Cette amélioration bénéficiera aux départements de la Mayenne et de la Sarthe, ainsi qu'au Maine-et-Loire, grâce à la virgule de Sablé. Toutefois, le CESER souligne la nécessité de maintenir des fréquences de desserte optimales entre les départements du Nord des Pays de la Loire et la Bretagne. Cela passe en particulier par le maintien d'une desserte TGV de haut niveau en Pays de la Loire, en particulier au Mans et Laval qui ne doivent pas faire les frais de la volonté d'améliorer les temps de trajet vers la Bretagne.

Par ailleurs, les fréquences sur l'axe Nantes-Angers-Paris ont diminué depuis le début des années 2000. Elles doivent être également maintenues à un haut niveau pour permettre aux Pays de la Loire de bénéficier pleinement du projet LNOBPL.

Liaison de la Loire-Atlantique au Sud Bretagne

Le CESER souhaite que le projet LNOBPL puisse permettre d'améliorer les liaisons des Pays de la Loire avec les villes du Sud de la Bretagne et Brest.

Actuellement les projets de modernisation/création de lignes concernent, outre l'axe Nantes-Rennes, le Nord de la Bretagne. Le Sud de la Bretagne, entre Redon et Brest, ne semble pas concerné.

Le CESER souhaite donc, en particulier, que soit intégrée dans le périmètre soumis à concertation la modernisation de la liaison Brest-Quimper, ce qui n'est pas le cas actuellement. Elle permettrait d'envisager une desserte ferroviaire performante des villes du littoral Atlantique, de Brest à Nantes, voire Bordeaux. Elle constituerait une alternative à la saturation de la gare de Rennes. Le CESER souhaite l'étude de la mise en place d'une desserte directe entre la pointe bretonne et Bordeaux via Nantes (au titre des trains d'équilibre du territoire (TET)). Il rappelle également le soutien à la rénovation des deux voies sur la ligne Nantes-Bordeaux.

Un schéma directeur à construire

Le CESER considère nécessaire de construire un Schéma directeur pour "phaser" le projet LNOBPL et dessiner les priorités en fonction des besoins et des financements (à horizon 2035 et après pour les portions de lignes nouvelles). Il faut se féliciter que l'approche de cette concertation mette bien en avant la possibilité de dérouler ce projet dans le temps par la possibilité de réaliser les investissements de manière séparée.

Enfin, le projet LNOBPL est complémentaire des autres projets d'infrastructures du territoire permettant de relier les Pays de la Loire au reste de la France, en particulier l'électrification de la section Nevers-Chagny pour favoriser la desserte ferroviaire du GPM via la Voie Ferrée Centre-Europe-Atlantique (VFCEA), et la section Est de la liaison Massy-Valenton concernant le contournement TGV Sud de Paris.

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)

Dialogue territorial

Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Bretagne ouest

En juillet 2017 s'est ouverte la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL). Cette nouvelle liaison ferroviaire a rapproché sensiblement Rennes de Paris et réduit de ce fait les temps de trajet de Brest, Quimper et Morlaix avec la capitale nationale. Pour autant, le gain de temps obtenu n'est pas encore au niveau de ce qui reste nécessaire pour un développement durable de la Bretagne occidentale, ni à la hauteur de l'ambition collective qui avait été rappelée lors de la première consultation en 2015 : mettre Brest et Quimper à 3h00 de Paris, en vitesse et exploitation commerciale.

La Bretagne occidentale souffre de sa périphéricité. L'écart croissant du développement entre l'Est et l'Ouest de la Bretagne s'explique pour l'essentiel par l'éloignement persistant de la Bretagne occidentale des principaux centres de décision nationaux et européens et par une accessibilité plus longue et plus coûteuse, tant pour les entreprises, que pour les habitants les étudiants ou les visiteurs. Cette inégalité des chances, imposée par la géographie, insuffisamment corrigée par l'aménagement du territoire, continue de peser sur l'attractivité de notre territoire et de pénaliser la compétitivité de nos entreprises.

Rappelons d'abord que l'objectif de placer Brest et Quimper à 3h00 de Paris, en condition commerciale, avait été reconnu d'intérêt national par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) en décembre 2003. Le rapport Duron de 2013 avait par la suite vérifié, étayé et justifié l'intérêt de la mise en œuvre de cette stratégie. En 2019, la signature du Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne entre l'Etat et la Région Bretagne avait confirmé cet objectif stratégique. Rappelons ensuite que les premières lignes à grande vitesse ralliant Paris à Lyon, Strasbourg et Lille ont été mises en service dès l'année 2000. Que Marseille, distante de 750 km, est connectée à Paris en 3h02. Que Bordeaux, située comme Brest à près de 600 km de la capitale, est à 2h03 de Paris... Et que, d'ores et déjà, des projets accélèrent dans le sud de la France, dont la liaison Bordeaux-Toulouse qui mettrait la capitale occitane, distante de 680 km, à 3h15 de Paris.

Le projet LNOBPL revêt donc de nombreux enjeux majeurs pour les entreprises du Finistère dont les intérêts sont défendus par la Chambre de Commerce et d'industrie métropolitaine Bretagne ouest (CCIMBO). Ces enjeux sont polymorphes, car les territoires du Finistère ne font pas tous face aux mêmes problématiques :

- Accompagnement du développement économique des entreprises finistériennes (notamment dans le domaine de l'économie maritime, du tourisme et de l'agroalimentaire) : solutions performantes de transport des personnes et des marchandises vers le reste du territoire français et l'Europe ;
- Accessibilité aux services publics essentiels ;
- Accompagnement de la croissance démographique ;
- Maintien des actifs, et notamment de jeunes ;
- Attractivité d'une main d'œuvre qualifiée et adaptée aux besoins des entreprises locales ;
- Attractivité des porteurs de projets (création d'emplois et d'activités nouvelles) ;
- Accessibilité des territoires pour les touristes.

Au-delà de ces enjeux primordiaux pour le Finistère, la concrétisation du projet LNOBPL est, depuis le 14 décembre 2021, guidée par la décision de la Commission européenne de classement du port de Brest-Roscoff au réseau central

du RTE-T (réseau transeuropéen de transport) et son raccordement ferroviaire au corridor atlantique (incluant la mise aux normes ERTMS [European Railway Traffic Management System] du réseau ferré).

SNCF Réseau, ainsi que tous les acteurs publics concernés sont dans l'obligation de respecter les aspects techniques et calendaires liés à cette décision, notamment s'ils prétendent pouvoir bénéficier des financements européens permettant l'amélioration des infrastructures portuaires et ferroviaires. SNCF Réseau et la CCIMBO partagent cette analyse et ont convenu d'unir leurs efforts afin d'obtenir les engagements nécessaires au financement des dépenses relatives à la mise aux normes ERTMS de la voie Brest-Morlaix-Rennes-Nantes, et plus largement à la concrétisation du projet LNOBPL, via le contrat de plan Etat-Région notamment. Cette vision commune fait l'objet de courriers en dates du 21 janvier 2022 et du 25 février 2022 annexés à la présente contribution.

Les arbitrages et la mise en œuvre rapide du projet LNOBPL doivent permettre de répondre à ces enjeux et d'éviter une marginalisation de la pointe bretonne. Le seul projet ferroviaire qui reste et demeure, pour les entreprises et les territoires du Finistère défendus par la CCIMBO, la priorité des priorités est le suivant : Brest et Quimper à 3h00 de Paris et à 1h30 de Rennes, en conditions commerciales, couplée à la mise en œuvre de solutions performantes de fret connectées aux ensembles portuaires, aux principaux parcs d'activités économiques et plateformes logistiques.

A. Une accessibilité améliorée vers Brest, Quimper, Morlaix, Rennes et Paris

La liaison Paris-Rennes s'effectue à plusieurs reprises quotidiennement dans des durées inférieures à 1h30 avec un trajet optimisé à 1h26. La CCIMBO est soucieuse que les liaisons TGV Brest-Rennes et Quimper-Rennes à 1h30 en situation commerciale soient une réalité et l'a rappelé par le passé lors de plusieurs assemblées générales. Il convient également que les temps d'accès de Morlaix à destination de Rennes soient améliorés.

L'objectif recherché par le projet LNOBPL de liaisons optimisées Brest-Paris et Quimper-Paris en 3h00 doit donc être impérativement confirmé avec :

- Soit un arrêt à Morlaix (s'agissant de la ligne nord) puis à Rennes (pour les deux lignes) ;
- Soit deux arrêts en intra-Bretagne (dont un Morlaix s'agissant de la ligne nord), sans arrêt à Rennes.

Ainsi, outre l'objectif de placer Brest et Quimper à 3h00 de Paris en situation commerciale, Morlaix serait accessible de Paris en 2h30 (la liaison Morlaix-Rennes pourrait s'envisager en 1h00 apportant ainsi un gain significatif par rapport aux liaisons routières).

Au sud, la réalisation de la liaison Rennes-Nantes par Redon qui associe les villes de Vannes, Lorient et Quimper devra placer la Cornouaille dans une même dynamique d'accessibilité que ces deux agglomérations.

En tout état de cause, les fréquences et horaires des trains devront permettre un aller-retour compatible avec la réalisation d'une journée professionnelle complète, au départ de Brest, Quimper, Morlaix et Paris. Des trajets directs Brest-Rennes et Quimper-Rennes au départ ou arrivée de Paris devront également être proposés.

Dans ce contexte, la création de « clubs TGV », conformes à ceux mis en place lors de la modernisation de la LGV Paris-Rennes, apparaît pertinente afin d'associer les forces économiques finistériennes et notamment la CCIMBO, les pouvoirs publics et la SNCF.

Les premiers investissements doivent être réalisés en priorité sur le Finistère, avec pour effets attendus sur :

- Un rééquilibrage indispensable au profit du Finistère des potentiels de développement économique concentrés dans l'est breton autour de l'axe Rennes/Nantes depuis 2017 (et l'arrivée de la LGV) ;
- L'amélioration des déplacements vers les capitales régionales, nationales et européennes pour les acteurs économiques et notamment des allers-retours facilités sur une journée ;
- L'attractivité économique (pour les entreprises, les salariés), la visibilité, le rayonnement de notre territoire en le connectant plus rapidement aux métropoles ;

- L'attractivité touristique par un accès plus rapide rendant possible notamment le développement d'un tourisme de courts séjours et le renforcement du tourisme sur les ailes de saison ;
- Une offre supplémentaire proposée aux passagers piétons du transmanche via la connexion avec la ligne Morlaix-Roscoff quand cette dernière sera de nouveau opérationnelle.

B. Un renforcement du réseau permettant de (re)lancer une véritable politique de développement du fret ferroviaire

Le développement de la LNOBPL doit s'inscrire dans une double logique compatible : transport de voyageurs et transport de fret. En effet, l'ouest breton dispose de nombreuses industries productives (alimentaires notamment) et de plateformes logistiques, ainsi que des points d'accès de fret maritime (Roscoff, Brest) nécessitant un renforcement de l'activité fret ferroviaire nationale ou internationale.

Cette ambition nécessite une concertation sur l'accroissement des sillons dédiés au transport de fret pour lancer une réelle dynamique économique, fiable et rentable du transport de marchandises sur le réseau.

Par ailleurs, la concrétisation du projet LNOBPL doit respecter la cadre technique et calendaire posé par le règlement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Les effets attendus portent sur :

- Le renforcement de l'activité des structures portuaires de Brest et Roscoff, portes d'entrée de l'Europe ;
- L'activité des plateformes logistiques du département ;
- Une massification et une décarbonation des transports de fret ;
- Les potentiels de développement de l'activité fret en lien avec la reprise souhaité de la liaison ferroviaire Morlaix-Roscoff.

C. Une amélioration des mobilités de proximité

Le développement de la LNOBPL doit permettre l'amélioration des mobilités de proximité. Ce projet ne doit pas ainsi être opposé au transport de proximité mais bien jouer la complémentarité.

Au nord, cela implique le renforcement du pôle de desserte principal et d'échange multimodal de Morlaix pour faciliter les mobilités du quotidien dans un ensemble Brest-Lannion-Landivisiau-Roscoff-Carhaix (via Guingamp).

Au sud, les arbitrages de SNCF Réseau devront prendre en compte l'ambitieux projet « Gare Parc » lancé par Quimper Bretagne Occidentale, véritable porte d'entrée ferroviaire de la Cornouaille, pour répondre et anticiper les quatre enjeux cette proposition de nouvelle liaison ferroviaire :

- Capacitaire : adapter la gare à une augmentation de la fréquentation ;
- Intermodal : favoriser le développement des transports collectifs et faciliter les échanges intermodaux ;
- Accessibilité : améliorer l'accessibilité à tous aux différents modes de transports et urbain ;
- Attractivité : contribuer au projet global d'aménagement et de développement de l'attractivité du quartier gare.

Il est donc primordial que la création de sections de ligne nouvelle intervenant dans le cadre de la LNOBPL puisse préserver les possibilités d'augmentation de la desserte de proximité pour des effets attendus sur :

- La mobilité des résidents dans le cadre des navettes domicile/travail et domicile/pôle d'enseignement ;
- L'accès à ces différents pôles pour les voyageurs extérieurs au territoire (étudiants, touristes d'agrément et/ou de santé, touristes d'affaire, séminariste, etc.) ;
- Une connexion renforcée avec la ligne Morlaix/Roscoff dans sa dimension touristique (notamment connexion avec l'Irlande et l'Angleterre) et d'enseignement supérieur et de recherche via la station biologique de Roscoff.

D. Une démarche adaptée aux enjeux climatiques

Dans ce même esprit, le développement de la LNOBPL doit s'inscrire dans un enjeu d'adaptation au changement climatique. En proposant une alternative sérieuse, concurrentielle et fiable aux déplacements quotidiens des populations et des marchandises, le ferroviaire doit permettre le recul de l'usage de véhicules individuels et de poids lourds, et un renforcement de l'attractivité du territoire de l'Ouest Bretagne pour des effets attendus sur :

- La progression de l'utilisation des transports collectifs ;
- La progression du fret ferroviaire ;
- Le maintien des équilibres Est-Ouest,
- La décarbonation des déplacements.

Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nantes St-Nazaire au Dialogue Territorial sur le projet LNOBPL - Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire

Février 2022

Le Dialogue Territorial qui s'est ouvert jusqu'à fin février 2022 vise à construire la feuille de route du projet LNOBPL à la suite de la décision ministérielle de février 2020 de relancer ce projet ferroviaire majeur pour les territoires de l'ouest français.

La CCI Nantes St-Nazaire souhaite ainsi contribuer à la réflexion collective et réaffirmer son soutien au projet.

LES OBJECTIFS DU PROJET LNOBPL :

Après plusieurs phases de concertation dans les années 2010 et à la suite d'évolutions notables du contexte territorial (arrêt du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes notamment), le projet LNOBPL a dû être réactualisé, il reste néanmoins un projet majeur pour la desserte ferroviaire des territoires bretons et ligériens.

En améliorant les connexions entre les villes bretonnes et ligériennes (Nantes, Rennes, Brest, Quimper...) et en optimisant les dessertes régionales et locales, ce projet, via l'aménagement du réseau, vise plus particulièrement les objectifs suivants :

- Faciliter et améliorer les déplacements du quotidien (les dessertes périurbaines sont une composante très significative du projet) et longue distance.
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux mobilités et contribuer à la transition bas carbone.

Concrètement, cela se traduirait par l'augmentation du nombre et fréquence des trains (ex. 2 trains par heure entre Nantes et Rennes au lieu de 1 actuellement) et la réduction des temps de parcours (ex. Nantes Rennes en 1h au lieu d'1h15) sur le réseau ferroviaire LNOBPL.

LES ENJEUX DU PROJET POUR LA CCI NANTES ST-NAZAIRE :

Bien que LNOBPL constitue un projet global pour le grand Ouest, la CCI Nantes St-Nazaire porte particulièrement son attention sur le secteur Loire-Atlantique / Liaison Nantes-Rennes.

Pour la CCI, le projet LNOBPL doit répondre aux enjeux suivants :

➤ **Un enjeu de développement économique local**

La desserte ferroviaire des bassins de vie et d'emploi constitue un enjeu majeur, à partir des pôles d'équilibre disposant pour nombre d'entre eux de gares et pôles d'échanges multimodaux, comme Saint-Etienne de Montluc, Savenay, Pontchâteau, Redon... et qui constituent des points d'appui prioritaire pour le développement économique et l'accueil de nouveaux habitants / logements. L'accessibilité ferroviaire est un facteur majeur d'attractivité pour ces territoires ruraux et périurbains sous influence métropolitaine.

Le projet LNOBPL doit contribuer à soutenir cette armature territoriale à travers, pour ce qui concerne la Loire-Atlantique, le renforcement de l'étoile ferroviaire nantaise.

➤ **Un enjeu de temporalité**

Nos territoires du Grand Ouest demeurent très attractifs, les perspectives démographiques annoncent une croissance de plus d'un million d'habitants à horizon 2050. Il est donc important de préparer l'avenir dès aujourd'hui et d'anticiper ces besoins croissants en matière d'aménagement du territoire et de structuration des réseaux.

L'horizon du projet LNOBPL est d'environ 20 ans. Or, les besoins sont déjà forts actuellement : saturation de certaines lignes ferroviaires périurbaines comme Nantes Savenay par exemple. C'est pourquoi, et compte tenu de la complexité actuelle de mener à bien des projets d'infrastructures nouvelles, consommateurs de foncier et à des coûts plus importants, nous optons pour une intervention rapide sur les lignes existantes, compatible avec les besoins immédiats des territoires.

Aussi, de notre point de vue, l'aménagement de la ligne Nantes – Redon doit être conduit rapidement, notamment pour répondre aux besoins de la mobilité du quotidien. Il nous semble important de mettre prioritairement l'accent sur l'amélioration de l'existant pour des gains significatifs à court terme.

➤ **Un enjeu de développement des entreprises**

La mobilité constitue une préoccupation croissante pour les entreprises tant elle est liée au sujet de l'emploi et du recrutement. Avec l'éloignement entre lieu de résidence et lieu d'emploi, la question des mobilités est cruciale pour de nombreux salariés, apprentis ou stagiaires, à la recherche de solutions plus efficaces, moins coûteuses et plus durables que la voiture individuelle. A ce titre, le train constitue une alternative évidente à condition que les fréquences et temps de parcours soient compétitifs.

La CCI soutient donc fortement le projet LNOBPL dans son objectif d'améliorer les dessertes du quotidien sur l'axe Nantes Rennes pour ce qui concerne la Loire-Atlantique, et de répondre ainsi aux besoins de nombreux actifs ligériens empruntant le réseau ferroviaire pour leurs déplacements domicile – travail.

Construire un vrai réseau express régional, au service des habitants et des salariés qui veulent se reporter vers une mobilité plus durable, doit donc être une priorité dans la feuille de route de LNOBPL.

➤ **Un enjeu de connexion des métropoles de l'ouest**

A l'écart des grands axes de flux européens, mais situé sur une façade littorale atlantique très attractive, le Grand Ouest doit anticiper ses besoins de mobilité et de connexion au reste du territoire national et européen. Après l'abandon du projet aéroportuaire à Notre Dame des Landes, la solution ferroviaire devient plus que jamais le facteur de connexion majeur notamment entre métropoles, vers Paris essentiellement.

Au sein du Grand Ouest, l'amélioration des connexions entre métropoles, et notamment entre Nantes et Rennes, contribuera à intensifier les liens physiques et donc économiques entre les deux villes, pour continuer à attirer des compétences, développer l'accès aux équipements, jouer sur les complémentarités et spécificités de chacune et enfin soutenir l'emploi.

Le projet LNOBPL doit ainsi permettre de mieux connecter les territoires et métropoles de Bretagne et Pays de la Loire et sera nécessaire pour rendre notre système de transport compatible avec la croissance attendue sur la Bretagne et les Pays de la Loire qui vont gagner 1 million d'habitants à horizon 2050.



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire

Grand projet ferroviaire

Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Le 25 février 2022

Les Chambres d’agriculture, les FDSEA et Jeunes Agriculteurs de Bretagne continuent de s’associer pour porter d’une voix la position de la profession agricole relative aux Liaisons Nouvelles Ouest-Bretagne – Pays de Loire et défendre l’intérêt général de l’agriculture.

Le croisement des perspectives d’évolution démographique et des enjeux environnementaux et climatiques nous amène tous à projeter nos activités et leurs nécessaires évolutions à des horizons qui paraissent à la fois lointains mais aussi proches au regard des mutations à opérer.

Ainsi l’agriculture bretonne, véritable force économique territoriale, s’est résolument engagée dans des transitions économiques, sociétales et climatiques pour continuer à garder cette place et créer plus de valeur dans les territoires.

Le réseau ferré régional a contribué et continue à concourir au développement social et économique de la Bretagne.

Toutefois, son évolution projetée peut conduire jusqu’à la consommation de 4000 ha et à la partition de vastes espaces agricoles aux fonctionnalités bien établies.

C’est bien en croisant l’ensemble de ces paramètres que nous tenons à partager la contribution suivante.

L’agriculture en Bretagne :

En Bretagne, 62 % du territoire régional est consacré à l’agriculture. Notre secteur génère 4 % des emplois bretons (2,3 % en France). En Bretagne, les 68 000 actifs (38 000 actifs familiaux chefs d’exploitation et 30 000 actifs salariés) sur 26 500 exploitations agricoles, cohabitent sur les territoires ruraux ou périurbains avec 3 329 000 habitants. 52 % des chefs d’exploitation vont être concernés par une cessation d’activité dans les 10 ans.

Les productions agricoles bretonnes génèrent un chiffre d’affaires de 9 milliards d’euros, dont 67 % proviennent des productions animales.

Le secteur agroalimentaire réalise 20,2 milliards d’euros de chiffre d’affaires, soit 12 % du chiffre d’affaires des IAA françaises. 5,2 % des salariés bretons travaillent dans l’agroalimentaire, ils représentent 42 % des emplois industriels de la région. Les ventes de produits agricoles et agroalimentaires bretons exportés représentent un chiffre d’affaires de 4,6 milliards d’euros. Notre secteur irrigue ainsi l’économie de tous les territoires bretons.



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Vers le Zéro Artificialisation Net : oui. Mais n’y aurait-il pas toujours une bonne raison de consommer du foncier agricole ?

Le projet est essentiellement présenté en termes positifs : plus de trains, des trajets plus rapides, avec une empreinte carbone moins importante.

Qui s’opposerait à cela ?

Mais il faut aussi mettre dans la balance les impacts qu’auront les lignes nouvelles sur les territoires traversés.

La réalisation de la LGV Paris Rennes a conduit à la consommation moyenne de 17 ha de foncier par kilomètre de voie nouvelle. L’impact sur l’économie agricole locale n’est toujours pas résorbé et les agriculteurs paient encore à ce jour le stress foncier généré par l’opération.

C’est malheureusement au moins un tel ratio qui sera mobilisé pour les voies nouvelles que cela soit sur la portion Redon-Rennes ou les portions Rennes-Montauban de Bretagne/Lamballe et Morlaix –Landerneau de l’axe Rennes-Brest.

Comme lors du débat public 2014- 2015, nous constatons que l’impact sur l’agriculture n’est aucunement abordé dans la présentation du projet. N’a également pas été pris en compte la contribution des terres agricoles à la captation du carbone.

Or c’est bien au regard d’un véritable bilan coûts-avantages que les décisions doivent être prises.

Quelques chiffres sur le foncier agricole et sa diminution en Bretagne :

La surface agricole utile (SAU) des exploitations agricoles bretonnes est de 1 625 990 hectares en 2019 (6 % de la SAU nationale) sur une surface régionale totale de 2 750 667 hectares.

8 % de la SAU bretonne est en système biologique (7e rang parmi les nouvelles régions). Si 62 % du territoire régional est consacré à l’agriculture, on observe une consommation foncière préoccupante au détriment du foncier destiné à la production agricole. Celle-ci a en effet diminué de 32 000 hectares depuis 2006, alors que les surfaces artificialisées ont augmenté de plus de 38 000 hectares sur la même période.

Les surfaces artificialisées représentent 13 % de la superficie régionale, contre 9,4 % en France métropolitaine, du fait d’une densité de l’habitat pavillonnaire.

Pourtant dans l’intervalle, la loi Climat et résilience est venue fixer un objectif de zéro artificialisation nette à l’horizon 2050 tandis que le SRADDET Bretagne se veut encore plus volontariste avec l’atteinte de ce même objectif à l’horizon 2040 .

Nous voulons croire que la gestion économe du foncier n’est pas un vœu pieux mais qu’elle est bien un enjeu partagé par tous. Elle doit donc prévaloir dans tous les actes d’aménagement du territoire.

C’est donc principalement au constat des atteintes au foncier et à l’économie agricole générées par le projet LNOBPL que nous émettons la présente contribution.

Notre contribution

1. Une contribution qui différencie les enjeux des axes bénéficiaires de la LNOBPL

- **Un axe Rennes – Brest qui doit contribuer au développement du fret**

La profession agricole renouvelle son attachement au désenclavement de la pointe finistérienne tel qu’elle l’avait exprimé pendant le débat public 2014/2015. Moderniser l’axe Rennes-Brest est la suite logique des travaux LVG Paris –Rennes qui se sont achevés par la circulation des premiers TGV en 2017.

Mais pour atteindre pleinement son objectif de désenclavement de la pointe bretonne, le projet de modernisation de l’axe Rennes-Brest doit également bénéficier au transport des marchandises, dont les marchandises agricoles.

Les bénéfices en seront multiples : outre le désenclavement de la pointe bretonne, le développement du fret et du ferroutage contribueront au désengorgement du réseau routier et à la réduction de l’empreinte carbone des marchandises.



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

L'agriculture est une des forces vives de l'économie bretonne.

Il convient de tirer parti des enseignements de la LGV Rennes-Paris qui en bénéficiant exclusivement au transport des voyageurs, a contribué au développement économique de tous les secteurs d'activité SAUF à l'agriculture.

Ainsi, d'un statut de contributrice quasi exclusive au projet LNOBPL (dans la mesure où le projet va notablement consommer du foncier agricole), l'agriculture doit accéder au statut de bénéficiaire.

En intégrant le fret, l'axe Brest-Rennes-Paris sera également un véritable atout pour la circulation des denrées agricoles, en leur permettant d'accéder à plus de marchés et plus aisément au label Bas-Carbone.

Le fret ferroviaire : une solution de circulation des marchandises qui va évoluer.

D'autres éléments plaident en la faveur d'un projet dédié également au fret ferroviaire et au ferroutage.

Il est vrai qu'à ce jour le fret ferroviaire est peu développé. Mais les modèles devraient rapidement évoluer.

L'article 131 de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets donne comme objectif national de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire[...] d'ici 2030, en mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés concernés.

La proposition retenue par la Commission européenne d'intégrer le port de Brest-Roscoff au réseau central du réseau transeuropéen de transport est une véritable opportunité de désenclavement et de développement pour la Bretagne. Ce levier ne peut produire ses effets que s'il s'articule avec d'autres moyens comme celui du fret ferroviaire et du ferroutage.

La LNOBPL doit se projeter sur du moyen et du long terme. Il est donc indispensable qu'elle ne vise pas qu'à répondre à l'enjeu du transport des voyageurs mais aussi de celui des marchandises.

Par conséquent, la profession réitère avec insistance sa demande de voir le projet accompagné d'un véritable volet relatif au développement du fret et du ferroutage, qui contribuera à une meilleure circulation des produits dont les produits agricoles.

■ **Un axe Rennes – Nantes qui doit se concentrer sur l'amélioration de la voie existante**

Le projet met en évidence la création d'une ligne nouvelle entre Rennes et Redon.

Cette solution contribue à rapprocher en temps Nantes et Rennes au vu de l'engorgement de la RN 137.

Le remède nous semble porter en lui le renforcement des maux.

Les déplacements des voyageurs doivent être appréhendés dans leur globalité, c'est-à-dire de de porte à porte. Notre armature territoriale rend la voiture indispensable. Par conséquent, la facilitation du trajet en train Rennes-Nantes va accroître les déplacements automobiles, ce qui conduira rapidement à la paralysie du trafic de la rocade.

Un train peut en cacher un autre ?

Le projet n'engage pas que SNCF Réseau mais également les collectivités des territoires bénéficiaires. Certaines d'entre elles s'expriment déjà en faveur de projets d'accompagnements de la LNOBPL comme par exemple celui de la création d'une seconde gare dans la capitale régionale.

Or ces projets annexes seront par effet domino également consommateurs de foncier.

Par conséquent et dans un souci de transparence **il nous paraît indispensable que la métropole rennaise et le Département d'Ille et Vilaine garantissent que ni une seconde gare, ni à terme une seconde rocade ne seront des solutions envisagées.**



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Un territoire à l'agriculture fragilisée.

La métropole rennaise est déjà victime de son succès. Sa grande attractivité conduit les collectivités locales à devoir sans cesse mettre plus de logements, de zones d'activités ou d'infrastructures sur le marché. Par ricochet, tout le territoire breillien développe son attractivité et s'y adapte en construisant sans discontinuer. Subissant cette attractivité, l'agriculture se fragilise de plus en plus au rythme de l'émiettement des territoires.

De plus la création d'une nouvelle ligne entre Redon et Rennes va traverser des territoires ruraux à forte densité agricole et spécialisés en élevage. Ces territoires voient leur fonctionnement déjà conditionnés par des obstacles naturels (La Vilaine) ou artificiels (actuelle voie de chemin de fer, 2x2 voies Rennes Redon, 2x2 voies Rennes Nantes). L'économie agricole va subir pendant encore de nombreuses années la perturbation liée à la mise à 2x2 voies de la D 177.

Un nouvel ouvrage Nord-Sud va conduire à compartimenter encore plus ces territoires agricoles et leur fonctionnalités.

De fait il nous paraît indispensable de prioriser la solution de la modernisation de l'actuelle ligne à toute création de nouvelle voie.

2. LNOBPL : un grand projet ferroviaire qui doit prioritairement Eviter et Réduire l'atteinte aux espaces agricoles ...

Les projets de voies nouvelles (Redon-Rennes, Rennes-Montauban ou Rennes-Lamballe, Morlaix-Landerneau) amènent à penser que 3500 à 4000 ha pourraient être consommés pour leur réalisation.

A l'heure de la trajectoire du ZAN, la consommation d'une telle superficie de terres choque encore plus.

Quelque soit l'axe concerné, Brest/Rennes ou Redon/Rennes, la profession agricole interpelle l'ensemble des décideurs sur la nécessité de :

- préserver la viabilité économique des exploitations en amont en évitant les sièges et sites de production et reconstruire les outils à la hauteur des impacts subis,

- réduire la consommation de foncier grâce aux choix retenus et en innovant en matière de compensation écologiques, qui seront à mutualiser sur l'ensemble des territoires bénéficiaires de la LNOBPL (et non concentrés sur les seuls territoires contributeurs, au risque de voir ceux-ci doublement lésés),

- prévoir les mesures de diminution des enveloppes constructibles prévues par les collectivités ainsi que les mesures renaturation des sols au bénéfice de l'agriculture permettant de s'approcher d'un bilan « zéro artificialisation nette » de la LNOBPL.

3. ... et compenser prioritairement l'agriculture à l'environnement

Agriculture et environnement :

Modernisation de l'existant ou création de nouvelles voies : le projet LNOBPL sera confronté à la prise en compte de zones de protections environnementales ou de sujets écologiques notamment au sud de Rennes.

Ceux-ci bénéficient d'un degré protection ou le cas échéant de ratio de compensation importants, faisant toujours passer leur prise en compte en priorité à l'évitement ou à la compensation agricole.

Dans un contexte de forte pression foncière et environnementale pesant déjà sur l'agriculture, la profession demande :

- à ce que **les enjeux et les réparations agricoles soient prioritaires sur les enjeux environnementaux;**
- une mise en œuvre de mesures compensatoires environnementales :
 - ✓ qui ne soit pas concentrée dans les seuls territoires perturbés (au risque d'une double peine pour l'agriculture) mais bien répartie sur l'ensemble des territoires bénéficiaires, y compris la Loire Atlantique,
 - ✓ qui limite toute consommation de foncier agricole en innovant, notamment par la voie de la contractualisation et de la fongibilité des mesures.



Liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire Grand projet ferroviaire Contribution au dialogue territorial 2021- 2022

Mobiliser tous les moyens des réparations des atteintes à l'agriculture :

Les études préparatoires et la mise en œuvre du projet devront être dotées de tous les moyens techniques, administratifs et financiers destinés à compenser tous les champs des préjudices agricoles :

- Les compensations individuelles des entreprises agricoles (foncier, bâtiment, accompagnement administratif..) et leur préservation des perturbations dues aux modifications de l'écoulement des eaux pluviales comme constaté sur la ligne LGV,
- Les compensations collectives telles que les aménagements fonciers (qui devront porter au-delà des territoires perturbés) ou encore des retenues d'eau collinaires,
- La constitution de réserves foncières via la SAFER, sans perturber les marchés fonciers et les besoins de développement des exploitations en place,
- Et les compensations des effets négatifs au sens de l'article L 112-1-3 du Code rural.

Les Chambres d'agriculture de Bretagne et les syndicats agricoles majoritaires, FNSEA et JA renouvellent leur demande d'être les interlocuteurs uniques du maître d'ouvrage et souhaitent être associés au plus tôt à l'analyse des territoires contributeurs, aux choix opérés et aux modalités de prise en compte et de réparation de l'économie et des espaces agricoles.



Pour la Chambre régionale
d'agriculture de Bretagne

Le Président
André Sergent



Pour la FRESA
Bretagne

Le Président
Thierry COUE



Pour les Jeunes agriculteurs
de Bretagne

Le Président
Kevin THOMAZO



Les Chambres d'agriculture sont des établissements professionnels publics qui ont pour comme principales missions – confiées par le législateur – de :

- Contribuer à l'amélioration de la performance économique, sociale et environnementale des exploitations agricoles et de leurs filières;
- Accompagner dans les territoires, la démarche entrepreneuriale et responsable des agriculteurs ainsi que la création d'entreprises et le développement de l'emploi;
- D'assurer une fonction de représentation auprès des pouvoirs publics et des collectivités territoriales;
- De contribuer par les services qu'ils mettent en place, au développement durable des territoires ruraux et des entreprises agricoles, à la préservation et à la valorisation des ressources naturelles, à la réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et à la lutte contre le changement climatique.

Le projet stratégique 2019-2025 des Chambres d'agriculture de Bretagne est consultable [ici](#)



Les Fédérations des Syndicats d'Exploitants agricoles (départementales et régionale) assurent la représentation et la défense des intérêts des agricultrices et agriculteurs. C'est le syndicat majoritaire dans la profession agricole de la région. Avec son réseau de syndicats locaux, la FRSEA est présente dans chaque département, chaque canton, chaque commune.

La FRSEA est constituée de femmes et d'hommes qui partagent les valeurs de mutualisme, de solidarité, d'équité et d'esprit d'entreprise et qui se sentent concernés par l'avenir de l'agriculture. Ensembles, ils œuvrent pour :

- La défense collective et individuelle des intérêts des agriculteurs et de l'agriculture;
- Leur représentation auprès des pouvoirs publics, des institutions et des élus politiques;
- L'information et la formation.



Jeunes Agriculteurs est le seul syndicat agricole entièrement dédié à la cause des jeunes. Apolitique et indépendant, il est représenté sur l'ensemble du territoire par des agriculteurs âgés de moins de 38 ans.

Jeunes Agriculteurs défend une vision de l'agriculture familiale, où les agriculteurs prennent leurs décisions de façon indépendante et autonome et où se développent des exploitations viables, vivables et transmissibles. Jeunes Agriculteurs œuvre pour que demain, les agriculteurs soient nombreux, les territoires vivants et que notre alimentation ait du sens.

La vocation de Jeunes Agriculteurs est d'assurer le renouvellement des générations en agriculture en facilitant les conditions d'accès au métier et en assurant des perspectives de long terme pour les jeunes qui s'installent.



CONTRIBUTION DE LA FDSEA35 AU DIALOGUE TERRITORIAL SUR LA LNOBPL

La FDSEA d'Ille et Vilaine, syndicat majoritaire représentant les intérêts des agriculteurs, souhaite apporter sa position relative aux Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de Loire. Les 2 axes de ce projet Rennes Nantes et Rennes Lamballe, impacteront fortement l'agriculture du département puisqu'avec un ratio 17 ha minimum de terres agricoles au kilomètre consommées pour créer des voies nouvelles, ce sont près de 4 000 hectares de terres agricoles qui pourraient artificialiser si l'ensemble des voies nouvelles sont réalisées. Au moment où les pouvoirs publics se targuent de vouloir préserver les terres agricoles avec les objectifs du Zéro Artificialisation Nette, l'impact de tels projets nous apparaît démesuré.

Démesurés comme le sont ces projets, qui pour gagner 10 mn entre Rennes et Nantes ou 15 mn vers Brest, vont faire disparaître l'équivalent d'une centaine d'exploitations au moment où l'objectif du Conseil Régional de Bretagne est d'installer 1 000 nouveaux agriculteurs.

Démesuré un projet ferroviaire destiné quasi-exclusivement au transport de passagers alors que le fret, le ferroutage devraient être intégrés au projet, permettant l'export des produits issus de l'agriculture et de l'agroalimentaire.

Démesurés comme le sont les efforts demandés une nouvelle fois aux agriculteurs d'Ille et Vilaine, département le plus soumis aux grands travaux d'infrastructures : LGV, 2x2 voies Rennes-Redon, Rennes-Angers, projets de déviations de Vitry, de Fougères. Ces travaux seront comme à chaque fois, source de stress et de mal être chez les agriculteurs, soumis à la pression des travaux, des aménagements parcellaires, aux changements de parcours aux déplacements des parcelles. Les conséquences se font encore sentir sur le secteur de la LGV Le Mans-Rennes.

Démesuré l'impact sur le foncier agricole, l'Ille et Vilaine étant aussi le département dont la population se développe le plus rapidement entraînant une demande de nouveaux logements, la création de zones d'activités, une inflation du prix de l'immobilier et du foncier sans pareil.

Démesurée la demande en énergie, que ces projets vont générer, la Bretagne n'étant déjà pas autonome en électricité. Lors de la création de la LGV, il a été nécessaire de construire une ligne de 400 000 volts de Flamanville à Vitry. Ces travaux ont aussi eu des impacts sur des terres agricoles et sur des troupeaux.



Démésuré aussi l'objectif d'augmenter la population d'un demi-million de nouveaux habitants à l'échelle régionale, alors que le département est confronté à des tensions sur l'eau potable. De plus, ces projets, du fait des surfaces artificialisées, auront un impact certains sur de futures inondations. Pas assez d'eau l'été, trop d'eau l'hiver, les terres agricoles faisant office d'éponges naturelles ayant disparu.

Démésuré le bilan carbone réel, la réduction des GES du fait du report sur le train des voyageurs du quotidien ne compensant pas la perte de capacité de capter le carbone des 4 000 ha de terres agricoles artificialisées.

Démésurées les compensations environnementales liées aux projets qui se feront elles aussi sur des terres agricoles productives ou bien l'impact sur les zones Natura 2000 du sud du département proche de la Vilaine par exemple.

Démésurées ces nouvelles liaisons entraînant un flux de voyageurs dont les trajets de porte à porte vont rapidement saturer la rocade et les axes pénétrants, relançant le spectre de seconde rocade extérieure à Rennes. On le voit ce ne sont pas seulement 3 000 hectares de terres agricoles qui vont être consommés en Ille et Vilaine mais à terme le double pour les aménagements et conséquences qui en découleront en cascade. De plus la gare de Rennes est déjà saturée comme le montre le projet 2 TMV (2 Trains sur la même voie). La construction d'une seconde gare à Rennes n'est donc plus une hypothèse.

Au vu de l'impact agricole, économique et social, nous demandons que

- La modernisation des voies existantes soit seule option retenue, à la fois pour des raisons financières et par rapport à l'impact sur l'agriculture.
- Cette modernisation s'accompagne d'un véritable plan stratégique de ferroutage et de fret
- Les travaux de modernisation doivent s'accompagner d'un plan de stockage des eaux pluviales et les compensations environnementales ne doivent pas être situées sur des terres agricoles productives
- Les exploitations impactées doivent bénéficier d'un véritable plan de soutien financier à la hauteur des enjeux, et ce, dès à présent. La mise en réserve de terres agricoles devant commencer au plus tôt pour avoir un impact minime sur les exploitations restantes.
- Un bilan carbone soit réalisé en comparant la situation actuelle et la situation après projet, et pas seulement sur l'impact du report passager, mais aussi sur l'impact captage de carbone de l'agriculture.
- Les différents partenaires s'engagent à ne pas construire une nouvelle gare sur des terres agricoles mais privilégient les friches industrielles.

DIALOGUE TERRITORIAL LNOBPL

Contribution Investir en Finistère

Investir en Finistère est le réseau des principaux acteurs finistériens (26 membres / 55 000 emplois) engagés pour le développement économique du Finistère et son attractivité. Notre association se mobilise depuis sa création en 2001 sur les sujets en lien avec les infrastructures desservant le territoire finistérien.

I. LE CONTEXTE : UN FINISTÈRE QUI RECULE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS, UNE RÉALITÉ « INSULAIRE » ACCRUE

Le COVID et ses conséquences conjoncturelles sur les déplacements a bouleversé durablement le paysage de l'offre de mobilités pour le Finistère et rendu très compliquée la possibilité pour les entreprises de satisfaire à leurs besoins de déplacements professionnels.

- **Desserte aérienne : l'offre entre Brest et Paris Orly est devenue quasiment inexistante** et la solution est appelée à perdurer, le groupe Air France ayant renoncé à sa mission de desserte du territoire français en courte distance et profondément modifié son modèle industriel. Or c'était la solution privilégiée, malgré son coût (500/700 € l'aller-retour), par de nombreux acteurs économiques (570 000 passagers pour Brest/Paris en 2019), comme la seule permettant d'arriver à Paris pour 9h et de faire l'aller-retour dans la journée. Quant à la desserte Quimper / Orly, ligne subventionnée qui bénéficie d'une obligation de Service Public, son avenir au-delà de 2023 semble déjà acté, le Président de la Région Bretagne ayant déclaré le 25 février 2022 qu'il faudrait que **l'aéroport de Quimper « vole de ses propres ailes »**.
- **Desserte ferroviaire** : le temps moyen de trajet entre Paris – Brest/Quimper est de près de 4h10 (3h50 dans l'autre sens) ; les meilleurs temps s'établissant entre 3h27 et 3h37. Il faut donc déjà **passer au mieux plus de 7h dans le train**, sans compter les modes de transports complémentaires (jonction gare, lieu de rendez-vous), si on souhaite faire l'aller-retour dans la journée. L'offre proposée ne permet pas, en outre, aujourd'hui d'atteindre Paris avant 10h03 depuis Brest et 9h04 ou 10h03 depuis Quimper. Et le retour doit se faire à 17h59 pour une arrivée entre 21h25 ou 21h30. **L'offre est difficilement compatible avec les attentes et contraintes d'une entreprise**. A noter également qu'il est encore difficile de travailler en mobilité dans le train et que les **solutions de connectivité mobile doivent être améliorées**.
- **Desserte routière** : la Bretagne bénéficie d'un maillage routier intéressant, qui s'achève, lentement, par la mise en 2x2 voies de la RN 164. Toutefois, la gratuité des voies est, certes, un avantage mais également une contrainte puisqu'elle limite la vitesse à 110 km/h et place donc la pointe Finistère à près de **6h de Paris en voiture**, sans perspective d'amélioration dans les prochaines années et alors même que des engorgements sont de plus en plus présents sur les différents axes routiers et aux périphéries des agglomérations.

En résumé, le Finistère a accru sa péninsularité ; l'offre de mobilités ne permet pas de répondre aux besoins des entreprises, obérant leur capacité de développement voire de poursuite de leurs activités. Et également, la capacité des dirigeants finistériens à poursuivre leurs engagements auprès d'instances nationales, qui nécessitent de fréquents déplacements sur Paris. C'est un fort risque de perte d'influence des territoires périphériques.



Le contexte Covid a aggravé le décrochage Est/Ouest breton. Avec des effets qui ne seront pas simplement conjoncturels mais beaucoup plus structurels si rien n'est fait pour remédier au déficit de solutions de mobilité. En effet, chacun s'accorde à penser que l'offre route n'évoluera plus significativement, que l'avion décarboné pour tous n'est pas encore inventé, et donc, que seule l'amélioration du fer peut constituer une solution crédible à ce jour.

II. L'AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE BRETON DOIT ÊTRE AU CŒUR DES ENGAGEMENTS DE LA RÉGION EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES UN TRAITEMENT ÉQUITABLE DES TERRITOIRES NATIONAUX DOIT ÊTRE OBSERVÉ

En 2017, après la mise en service de la LGV Bretagne Pays de la Loire, **le Finistère, malgré un gain significatif sur la durée de trajet, est resté l'un des rares territoires français, disposant d'une métropole, situé à plus de 3 heures de Paris.** À la même période, Bordeaux, équidistant de Paris que Brest ou Quimper, était relié en à peine plus de 2 heures. Par ailleurs, Rennes n'est plus qu'à 1 h 30 de Paris mais reste toujours à plus de 2 heures de Brest ou Quimper ce qui a pour effet d'accentuer le fossé entre l'Est Breton, tiré par Rennes et Nantes, et l'Ouest Breton, handicapé économiquement et démographiquement par sa périphéricité. **Rennes, Capitale régionale, est aujourd'hui plus éloignée de Brest et Quimper qu'elle ne l'est de Paris.**



Figure 1 : La France ferroviaire en 2035
(avec la réalisation de Toulouse/Bordeaux)

Or, le Finistère est un territoire dynamique économiquement, équilibré socialement et à la qualité de vie indéniable. **La pointe Bretagne observe aujourd'hui une perte de chance par rapport à son potentiel d'attractivité du fait de moyens de mobilité insuffisants.**

Après une période de « gel » des projets de lignes à grande vitesse, certains projets ont bénéficié d'une forte accélération. Le Grand Projet du Sud-Ouest semble sur de bons rails et permettra de mettre Toulouse à 3h10 de Paris alors que 100 km supplémentaires séparent les 2 villes comparativement à la pointe Bretagne. Le budget de 15 Mds € ne semble pas, là, un obstacle. De même pour le projet Montpellier – Perpignan, qui avance positivement.

Le Finistère, département comptant plus de 900 000 habitants, 30 000 établissements/entreprises, 340 000 salariés et plus de 30 000 étudiants ne pourra pas assurer son développement économique, maintenir ses emplois et attirer de nouvelles populations, dans une situation de concurrence avec les autres territoires, si les conditions d'une mobilité et d'une intermodalité efficaces ne sont pas réunies.

III. LE SCENARIO LNOBPL EST NÉCESSAIRE MAIS NON SUFFISANT UN ENGAGEMENT FORT ET DE PRÈS DE 30 ANS DE L'ÉTAT : METTRE BREST ET QUIMPER À 3 HEURES DE PARIS



Le projet LNOBPL, après un débat public en 2014/2015 et une mise en sommeil, a été réactivé et reprecisé dans le cadre du « Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne » signé en février 2019 et de la décision ministérielle du 21 février 2020.

Le scénario concernant l'axe Sud consiste en l'amélioration de la desserte entre Rennes et Nantes qui aurait pour effet de faire **gagner 10 min aux gares de la Bretagne Sud**.



Le scénario de l'axe Nord avec des travaux entre Rennes et Lamballe et entre Le Ponthou / Landerneau, permettrait de faire **gagner 18 minutes** avec la construction d'une ligne nouvelle.

Ces travaux sont indispensables et doivent se faire en retenant l'option de création de lignes nouvelles. Une simple amélioration du réseau existant, outre qu'il provoquerait pendant une période longue de fortes

perturbations du trafic, ne permettrait pas de doubler les voies et d'améliorer ainsi la cohabitation TGV / TER qui a déjà été mise à mal lors de la concrétisation de la LGV BPL. Et le tronçon prévu à l'Ouest entre Morlaix et Landerneau ne doit pas se voir sacrifié au profit de seuls équipements à l'Est de la Région.

Mais ce **projet reste encore insuffisant au regard de l'objectif des 3h**, engagement ancien de l'Etat. En réalité, il faudrait pouvoir mettre sur la table **un scénario plus ambitieux, sur des linéaires de ligne nouvelle plus importants, permettant de gagner une trentaine de minutes**. Ce n'est qu'à cette condition que la pointe Bretagne pourra être à 1h30 de Rennes et 3h de Paris en condition commerciale d'exploitation. Ce n'est qu'à cette condition aussi que le trafic TER ou le fret ferroviaire pourront se développer et que les finistériens pourront envisager une décarbonisation de leurs mobilités.

Et cette ambition se voit confortée, pour la ligne Nord tout du moins, par **l'inscription du port de Brest au réseau central RTE-T, qui fixe des conditions (signalisation, vitesse minimale) et un calendrier (2040). Ces nouvelles exigences doivent être prises en compte dès aujourd'hui dans le projet LNOBPL.**

IV. UNE NÉCESSAIRE GOUVERNANCE TRANSVERSALE

Les projets ferroviaires concernant la Bretagne sont aujourd'hui trop compartimentés et non suffisamment partagés auprès de toutes les parties prenantes. Les sujets concernant la ligne Nord, la ligne Sud, la gare de Rennes, les études prospectives concernant les besoins TER ou le fret de marchandises sont regardés dans des instances distinctes. Or le ferroviaire est un système où l'on voit bien que chaque sujet interfère. Quelle desserte de l'Ouest Bretagne si la problématique d'engorgement de la gare de Rennes n'est pas réglée ? Quelle desserte TER si la cohabitation TGV/TER amène trop de contraintes ?

Ce manque de partage, de mise en commun de l'ensemble des sujets ferroviaires, qu'ils concernent une desserte fine du territoire, les liaisons inter-régionales ou nationales ont pour effet **d'opposer les partisans de la grande vitesse et des trains du quotidien, les thématiques d'accessibilité et de mobilité. Or ces enjeux ne s'opposent pas mais sont complémentaires.**

En conclusion et résumé : le Finistère fait face à de graves difficultés de mobilités et n'a pas d'autre alternative que de se montrer très exigeant sur la poursuite de son désenclavement ferroviaire et donc sur la solution LNOBPL. Ne pas prendre une telle posture, serait de fait choisir le repli et les difficultés.

Investir en Finistère demande donc que le projet LNOBPL :

- **confirme les options de lignes nouvelles envisagées, sur les lignes Nord et Sud,**
- **intègre des hypothèses complémentaires à l'Ouest de la Région tenant compte des exigences de l'inscription au réseau central RTE-T et des gains supplémentaires à obtenir pour avoisiner réellement l'objectif d'être à 3h de Paris et donc à 1h30 de Rennes,**
- **soit examiné au sein d'une instance associant largement les parties prenantes et intégrant l'ensemble des sujets ferroviaires concernant la Bretagne.**

CONTRIBUTION MEDEF BRETAGNE AU PROJET LNOBPL

18 février 2022

1. Le MEDEF Bretagne, en qualité de représentant des entreprises bretonnes, exprime, en responsabilité, un avis sur le projet LNOBPL

Le MEDEF Bretagne représente **les 4 MEDEF départementaux bretons, 18 branches professionnelles régionales** et 3 membres associés (SNCF, EDF, ENEDIS), **soit plus de 20 000 entreprises employant plus de 300 000 salariés**. 98 % des entreprises adhérentes sont des TPE et PME situées sur l'ensemble du territoire breton.

L'avis du MEDEF Bretagne est le **fruit de l'expression de ses 4 MEDEF départementaux et de ses 18 branches professionnelles adhérentes** (cf infra liste des branches adhérentes).

En qualité de représentant des entreprises bretonnes, le MEDEF Bretagne a estimé qu'il était de sa responsabilité de permettre à ses organisations adhérentes d'assister à une présentation du projet.

La présentation effectuée le 2 février par SNCF Réseau a mis en évidence deux grandes séries de choix :

- ❖ **Quelles portions de lignes** doivent être modernisées ou construites ?
- ❖ Lesdites portions doivent-elles être **modernisées ou construites** (nouveaux tracés) ?

2. La position constante du MEDEF Bretagne réaffirmée en juin 2021 dans « Nos Priorités pour la Bretagne » rédigées à la faveur des élections régionales

Atténuer le caractère périphérique de la Bretagne par un lien ferroviaire densifié et plus qualitatif

La Bretagne contemporaine a réduit son caractère périphérique par un attachement tout particulier au ferroviaire. Au point qu'elle nourrit toujours de grandes ambitions dans ce domaine, à commencer par la mise de Brest et Quimper à trois heures de Paris.

A cette ambition légitime, d'autres ambitions à court et moyen termes existent.

Proposition 1

- Améliorer la coordination et développer l'offre de transport (trains, autocars, transports urbains, covoiturage) afin de favoriser la diffusion de l'effet « grande vitesse » sur toute la Bretagne en facilitant le « porte à porte ».

Proposition 2

- Développer une offre ferroviaire plus étoffée sur l'axe Brest-Quimper-Lorient-Vannes – Redon - Nantes par une meilleure collaboration entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire sur les horaires et la tarification.

Proposition 3

- Outre l'objectif réaffirmé de mettre Brest et Quimper à trois heures de Paris, disposer à minima d'un réseau 4G performant sur tous les axes de transport ferroviaire et les axes structurants routiers de Bretagne. Améliorer la couverture des réseaux téléphoniques pour que les trajets soient « mieux vécu » et plus productifs par les particuliers et les professionnels.

Proposition 4

- **Faire de la gare de Landerneau un « hub » TGV** à 3h de Paris avec connexion Tram/Train vers Brest (la ligne du Tram irait à Landerneau) et un temps de trajet vers Quimper nécessairement réduit.

Proposition 5

- Développer le fret ferroviaire et améliorer les transferts multimodaux avec les ports bretons.

3. La situation des entreprises bretonnes en 2022

Au terme de la présentation du projet et de ses alternatives, effectuée par SNCF Réseau, les prises de parole des présidentes et présidents **ont confirmé la nécessité de réduire les temps des trajets ferroviaires, entre Brest et Quimper et Paris mais aussi entre les différentes villes bretonnes, Nantes comprise.**

Un témoignage fut particulièrement révélateur des conséquences de l'extrême périphéricité de la Bretagne : celui d'un recrutement conclu pour un emploi à Brest puis refusé, deux jours après, par un salarié au motif que Brest était dépourvue de liaisons rapides vers d'autres villes françaises où résidaient des proches du recruté. Cette situation se répète chaque jour. Nombre d'entreprises finistériennes et plus globalement bretonnes (Morbihan Côtes d'Armor) se heurtent à une incapacité à recruter pour des raisons de dessertes ferroviaires et aériennes. Cette situation génère **une perte d'activité, de croissance économique particulièrement préjudiciables.**

Les entreprises bretonnes demandent aux pouvoirs publics et à leurs partenaires d'engager **une politique volontariste permettant de construire les infrastructures nécessaires afin de réduire de façon significative les temps de trajets.**

Si les entreprises finistériennes ont une forte attente en la matière, il en est de même des entreprises situées sur les autres départements bretons. Ces dernières bénéficieraient aussi des réductions de temps de parcours entre Rennes et Redon, Redon et Nantes, Quimper – Lorient – Vannes et Rennes, Saint-Brieuc et Rennes, etc.

4. La position du MEDEF Bretagne

Compte tenu :

- de la situation décrite ci-dessus,
- de la position de longue date du MEDEF Bretagne en faveur de la réduction des temps de parcours,
- de la nécessaire augmentation des fréquences et
- du projet et des alternatives présentées,

le MEDEF Bretagne :

- **Regrette l'échéance de 2035 – 2040, jugée beaucoup trop tardive compte tenu de l'ampleur des problématiques et demande que cette échéance soit avancée au plus tôt,**
- **Souhaite que l'objectif de 3 heures de trajet entre Brest/Quimper et Paris, soit nettement ramené sous les 3 heures avec un objectif à 2 h 40/45,**
- **Prône la construction de nouvelles voies et non une modernisation** afin de réduire au maximum les temps de parcours et d'éviter les perturbations de trafic inhérentes à toute modernisation de voie,
- **Faire de la gare de Landerneau un « hub » TGV à nettement moins de 3 h de Paris (objectif 2 h 40/45) avec connexion Tram/Train vers Brest (la ligne du Tram ira à Landerneau) et un temps de trajet vers Quimper nécessairement réduit,**
- **Mettre à profit ce projet pour améliorer les conditions de transport ferroviaire du fret,**
- **Créer les conditions d'une offre de transport par TER et par autocar permettant de diffuser l'effet grande vitesse et l'effet lignes nouvelles sur l'ensemble du territoire breton.**

Le MEDEF Bretagne représente 20 000 entreprises employant 300 000 salariés via ses

4 MEDEF départementaux

MEDEF Ille-et-Vilaine
MEDEF Côtes d'Armor
MEDEF Morbihan
MEDEF Finistère

18 branches professionnelles

Union des Industries et Métiers de la Métallurgie de Bretagne
Association bretonne des Entreprises Agroalimentaires
Polyvia
France Chimie Ouest Atlantique
Union des Industries de Carrières et Matériaux de Construction de Bretagne
Fédération régionale du Bâtiment de Bretagne
Fédération régionale des Travaux Publics de Bretagne
Fédération Nationale des Transports Routiers de Bretagne
Fédération des Transports de Voyageurs Bretagne
Fédération de l'Hospitalisation Privée de Bretagne
Professionnels de l'Intérim, Services et Métiers de l'Emploi
Comité des Banques de Bretagne de la Fédération Bancaire Française
Fédération Française de l'Assurance
Fédération des Entreprises d'Insertion Bretagne
Les Acteurs de la compétence
Compagnie régionale des Commissaires aux Comptes Ouest Atlantique
Syndicat des Sociétés du Numérique, de l'Ingénierie, des Etudes et du Conseil, de la Formation Professionnelle et de l'Évènementiel
Fédération des Entreprises de Propreté de l'Ouest

3 entreprises associées

SNCF Bretagne
EDF Bretagne
ENEDIS Bretagne



Mouvement
des **Entreprises**
de **France**
Pays de la Loire



Contribution du MEDEF Pays de la Loire
Au Projet LNOEPL



Contribution du MEDEF Pays de la Loire au projet Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL)

Le MEDEF Pays de la Loire a été consulté comme d'autres acteurs économiques du territoire sur le projet LNOBPL. Le MEDEF Pays de la Loire représente 13 branches professionnelles et 6 MEDEF territoriaux soit plus de 18 000 entreprises et plus de 635 000 salariés.

Le grand projet ferroviaire de liaisons nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL) consiste à améliorer la performance des liaisons existantes sur les axes Nantes – Rennes – Bretagne Sud et Rennes – Brest, à l'horizon 2035 et au-delà. Ce grand projet ferroviaire s'inscrit en réponse à plusieurs enjeux de territoire, notamment aux besoins de mobilités à la fois longue distance et du quotidien et en cohérence avec l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Cette contribution s'inscrit en complément de la contribution du MEDEF Bretagne et du CESER Pays de la Loire

Il faut rappeler que le projet LNOBPL concerne principalement la Bretagne. Le MEDEF Pays de la Loire est, de fait, attentif à d'autres projets ferroviaires inscrits dans le contrat d'avenir signé le 8 février 2019 en compensation de l'abandon du projet Notre Dame des Landes pour permettre d'accélérer le désenclavement de la région et renforcer son attractivité.

Dans son livre blanc, « Nos priorités pour la Région Pays de la Loire » présenté en avril 2021 pour les élections régionales, le MEDEF Pays de la Loire rappelait (en complément de ses positions sur le SRADDET) que **notre région doit relever le défi d'un aménagement équilibré du territoire afin de conforter son attractivité.** Pour se faire, le MEDEF proposait de d'adapter les axes de mobilité physique au regard de l'évolution des flux (périphérique nantais, franchissement de la Loire, hinterland du Grand Port Maritime Nantes St Nazaire) et de muscler d'urgence les infrastructures portuaire et aéroportuaire de notre région pour éviter son décrochage. **Le MEDEF insistait aussi sur la nécessité de renforcer l'intermodalité** (Port/rail, rail/route ...).

Le MEDEF Pays de la Loire continue de faire, du désenclavement de son territoire, une priorité. Les principales villes et métropoles ligériennes doivent continuer de se rapprocher des autres métropoles régionales en temps de parcours tout autant qu'en quantité de dessertes. En ce sens, cela concerne



bien entendu Nantes, mais aussi Angers, Le Mans, Laval, La Roche sur Yon ... Rapprocher les villes, et aussi rapprocher nos villes des infrastructures aéroportuaires. Dans cet objectif, le MEDEF Pays de la Loire salue les avancées du projet d'aménagements de la ligne Massy Valenton et l'accord de co-financement de la Région Pays de la Loire.

La position du MEDEF Pays de la Loire sur le Projet LNOBPL

Le MEDEF Pays de la Loire confirme la nécessité de réduire les temps de trajets ferroviaires entre Nantes et Rennes. Cette amélioration bénéficiera à la Loire Atlantique mais aussi aux départements de la Mayenne et de la Sarthe, ainsi qu'au Maine et Loire. Le MEDEF souligne tout comme le CESER la nécessité de maintenir des fréquences de desserte optimales entre les départements du Nord de Pays de la Loire et la Bretagne (maintien d'une desserte Le Mans - Laval). Il conviendra aussi de maintenir un haut niveau de fréquences sur l'axe Nantes-Angers-Paris pour que les bénéfices du projet LNOBPL soient entiers.

Ainsi, le MEDEF Pays de la Loire, pour optimiser le trajet Nantes Rennes, opterait pour **un parcours via Redon**. Le MEDEF Pays de la Loire partage la proposition du MEDEF Bretagne de **développer une offre ferroviaire plus étoffée sur l'axe Brest-Quimper-Lorient-Vannes-Redon-Nantes** par une meilleure collaboration entre les Régions Bretagne et Pays de la Loire sur les horaires et la tarification.

Le MEDEF Pays de la Loire sans prendre de positions arrêtées note la vigilance émise par le MEDEF Bretagne pour des projets de modernisation et non de constructions nouvelles qui dans ce cas perturberaient le trafic sur les lignes existantes.

MEDEF territoriaux

MEDEF Anjou
MEDEF du Pays Choletais
MEDEF Loire-Atlantique
MEDEF Mayenne
MEDEF Sarthe
MEDEF Vendée

Organisations professionnelles

Comité régional de la Fédération bancaire française
CRCC Ouest Atlantique (Compagnie régionale des Commissaires aux Comptes)
FEPI (Fédération des entreprises de propriété) Région Ouest
FFB Pays de la Loire (Fédération française du bâtiment)
FHP Val de Loire Ouest (Fédération de l'hospitalisation privée)
France Chimie Ouest Atlantique
FRTP des Pays de la Loire (Fédération régionale des travaux publics)
Polyvia (Union des transformateurs de polymères)
Pfam'Emploi (Professionnels de l'insertion, services et métiers de l'emploi)
SINTEC - Délégation régionale
UMM Pays de la Loire (Union des industries et métiers de la métallurgie)
UNICEM (Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction)
UTPL (Union des transporteurs Pays de la Loire - FNTR et FNTV)

Partenaires





ASSOCIATION LOGISTIQUE TRANSPORT OUEST

RELANCER

LES

RELATIONS FERROVIAIRES INTRA-ATLANTIQUES

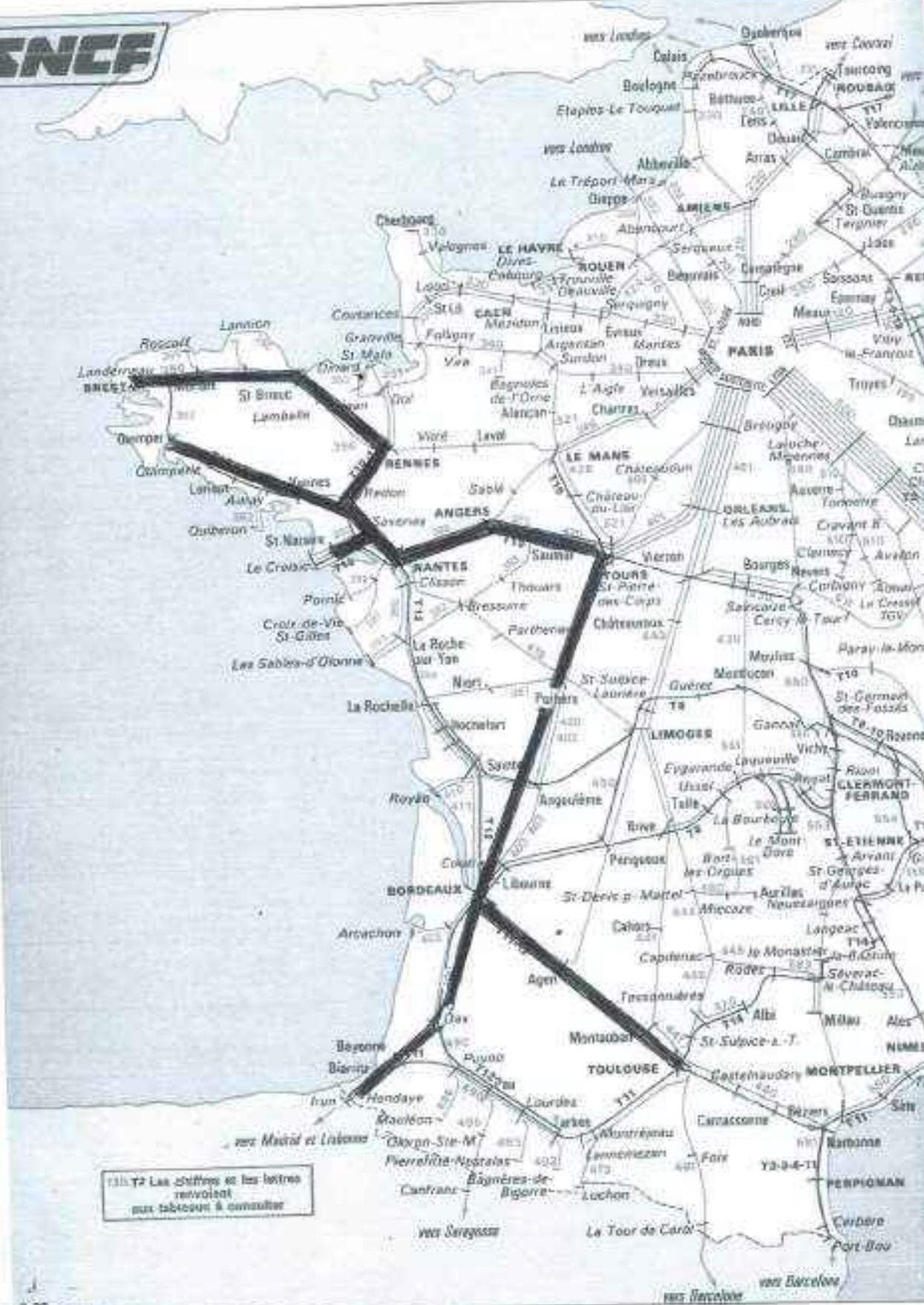
AFIN QU'ELLES CONTRIBUENT AUX TRANSITIONS

ENERGETIQUE ET ECOLOGIQUE

**Remettre le train dans le marché de la mobilité sur ce territoire
constitué par 4 régions : Bretagne, Pays de Loire, Nouvelle Aquitaine
et Occitanie.**

ALTRO BP 104 17004 La Rochelle cedex 1 altro.michel21@orange.fr

SNCF



13h T2 Les chiffres et les lettres renvoient aux tableaux à consulter

*« Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. »
Jacques Chirac Johannesburg, 2002.*

**Il est plus que temps de regarder les faits en face et de prendre les
mesures en conséquence.**

CONTEXTE NATIONAL

Dépendance pétrolière, enjeux climatiques, aménagement équilibré du territoire...trois sujets qui dépendent fortement de la mobilité responsable pour 26% des émissions de gaz à effet de serre, avec la route incriminée pour plus de 90%. La nécessité d'une rupture s'impose. Le transport personnel représente 40 à 68% des émissions du transport routier selon les pays.

Des doutes quant à la volonté gouvernementale d'opérer la rupture nécessaire pour tendre vers une mobilité durable économe en émissions de gaz à effet de serre et en énergies fossiles, malgré de grandes déclarations entendues depuis des décennies dans le cadre de campagnes électorales aux annonces multiples.

Protestations vis à vis du coût des carburants de la part de ceux dépourvus d'alternatives ferroviaires.

Des décideurs pro-routiers . Pendant trop longtemps, il était dit aux porteurs de projets ferroviaires, de ne pas opposer le rail et la route, phrase anésthésiante pour tout faire sauf du ferroviaire. Aujourd'hui, vu le contexte , il faut désormais opposer le rail et la route. Le rail ne doit plus être perçu comme appoint symbolique « bonne conscience » mais doit bien devenir la colonne vertébrale de la mobilité durable, la route venant en complément. Ainsi, le projet Via Atlantica, apparu en 1997, et n'ayant toujours pas donné lieu à une étude de faisabilité pour voir dans le détail les apports d'un tel projet au niveau des défis à relever.

Regénération du réseau ferroviaire, c'est la moindre des choses, mais s'il n'y a pas de saut qualitatif, saut de performances, il n'y aura pas de véritable développement de l'offre entraînant un report modal significatif en faveur du rail. En France, on répare pour retrouver une situation avant dégradation. En Allemagne, dans son plan climat, on annonce vouloir doubler le trafic ferroviaire d'ici 2030, ce pays étant conscient qu'il ne pourra atteindre ses objectifs climatiques qu'au prix d'un transfert massif vers le rail.

Urgence à agir suite aux rapports alarmants du GIEC qui se succèdent, tous aussi pessimistes les uns que les autres.

La France, en pointe dans les années 70/80, est désormais quasi lanterne rouge des grands pays européens en matière de développement de l'offre ferroviaire.

CONTEXTE ATLANTIQUE

Aujourd'hui, le rail est sorti du marché de la mobilité intra-atlantique Brest-Espagne(Hendaye) /Toulouse, suite à la dégradation des services offerts tant au niveau des temps de parcours que de la multiplication des ruptures de charge augmentant le temps du voyage et les risques d'aléas dus à cette multiplication.

La ligne structurante de ces relations fut celle de Nantes-La Rochelle-Bordeaux qui vient de bénéficier d'une remise à niveau pour retrouver les performances d'antan et non offrir un saut qualitatif, d'autant plus qu'un nouvel élément est intervenu propre à changer la donne : la mise en service de la LGV Océane entre Tours et Bordeaux en juillet 2017. Enfin, pour ne rien arranger, la relation souffre d'un service déplorable avec l'absence d'un service minum de restauration style minibar pour un trajet d'une durée de 4 heures environ.

Dès lors, Nantes-La Rochelle-Bordeaux apparaît déclassée pour ce qui est des relations Nantes et en-deça à Bordeaux et au-delà, et vice-versa. Cette ligne conserve néanmoins un rôle clé pour la desserte fine du territoire : péri-urbains de Bordeaux, Rochefort-La Rochelle et Nantes, emprunts par des trains de nuit, desserte des villes du littoral, sans oublier le fret.

Pour obtenir un saut de performance, qualitatif, sur cette ligne, il faudrait :

- shunter Velluire par un barreau Marans-Luçon à voie unique de 22 km et parcourable à 220 km/h, sans pour autant abandonner la section via Velluire pour desserte de Fontenay-le-Comte,
- mettre à 220 km/h La Roche-sur-Yon - Nantes, soit un trajet La Rochelle-Nantes en 1h05
- opérer quelques relèvements de vitesse là où c'est possible entre La Rochelle et Bordeaux pour arriver à un temps de parcours de 1h55 pour couvrir la distance totale en 3h,
- électrification de la partie qui ne l'est pas encore.

C'est pourquoi, il faut s'appuyer sur la LGV Océane afin d'accélérer ces relations. L'apport de 12 circulations supplémentaires serait bénéfique sur la rentabilité de cette ligne LGV Océane aux sillons pléthoriques et sous-exploitée, notamment ente Poitiers et Bordeaux.

Il s'agit de rendre absurde le passage par Paris pour nombre de ces relations qui entraîne un coût supplémentaire pour le voyageur et donc la recherche d'un mode alternatif moins coûteux qui repose essentiellement sur la route (voiture individuelle, Blablacar ou bus).

PRIORITES

Utiliser au maximum de leurs capacités les infrastructures existantes pour bâtir une offre offensive par ses effets sur un report modal significatif.

Montrer une réelle volonté d'améliorer les choses.

Faire le lien entre des territoires aujourd'hui séparés et à la coopération entravée.

Donner les moyens aux citoyens de cet espace la possibilité de changer leurs habitudes en matière de mobilité en offrant une alternative ferroviaire crédible.

QUOI POUR LA RELANCE DES RELATIONS FERROVIAIRES INTRA-ATLANTIQUES ?

Un schéma de relance constitué de 6 allers-retours structurants

-dans le sens nord-sud :

St-Nazaire – Toulouse
Rennes-Bordeaux
Quimper-Hendaye
Brest-Bordeaux
Quimper-Toulouse
Nantes-Bordeaux

Dans le sens sud-nord

Bordeaux-Brest
Toulouse-Quimper
Hendaye-Quimper
Toulouse-Rennes
Bordeaux-St Nazaire
Bordeaux-Nantes

7 rames TGV Duplex nécessaires pour ce service

RAPIDITE – PRIX -FREQUENCE - CONFORT

Rapidité : une heure gagnée sur l'itinéraire classique aux performances d'antan retrouvées.

Prix : des prix alignés sur ceux de la ligne classique.

Fréquence : 6 allers-retours Nantes-Tours-Bordeaux contre 3 actuellement, et 6 , dont 2 trains de nuit, au temps de la splendeur (années 1973-2001), sur la ligne via La Rochelle. Fréquence augmentée sur les différentes sections empruntées par ces trains ou des circulations en place pour multiplier les correspondances (Toulouse-Bordeaux, Hendaye-Bordeaux, Nantes-Quimper, etc...).

Confort : suppression de correspondances par des trajets directs, service de restauration...

29 villes mises en relations directes, soit 812 combinaisons de relations.

OSER UN PARI NECESSAIRE pour une action et des résultats rapides

Jouer le volontarisme et se mettre en situation d'urgence pour rendre ce schéma opérationnel dans les meilleurs délais à l'instar de celle qui se produirait suite à une catastrophe d'ampleur et à laquelle il s'agirait de remédier en toute urgence, par des détournements, si ligne bloquée comme ce fut le cas sur la ligne de la Maurienne en juillet 2019 pendant 20 jours.

Considérer que quotidiennement 1800 personnes de la Bretagne, de Nantes et Angers, désirant se rendre à Bordeaux et au-delà, et vice-versa , constitue un potentiel raisonnablement atteignable. Soit 300 personnes sur 510 places offertes par un TGV Duplex, soit un taux de remplissage de 59% en moyenne, soit 3600 personnes par jour, un million par an. Environ 3000 voitures en moins par jour sur les routes et suppression des vols Nantes-Bordeaux.

A condition de le faire savoir par une communication adaptée, avec des noms pour identifier ces

trains, comme au temps des TEE, et les rendre ainsi visibles pour l'usager . Campagne de sensibilisation pour inciter à être un acteur de la lutte contre le réchauffement climatique en prenant le train et en permettant à cette offre rénovée d'être pérenne. Faire retrouver le chemin du train à ceux qui l'avait abandonné suite à l'offre déplorable résultant d'une lente dégradation commencée depuis quelques décennies et amener ceux qui n'ont pas connu le train à l'essayer pour finalement l'adopter grâce à cette offre de relance de qualité.

Ce pari s'inscrit dans le nécessaire droit à l'expérimentation grandeur nature qui permet d'aller vite et de se passer d'études longues, fastidieuses et souvent erronées, tout en ayant la possibilité d'opérer les ajustements nécessaires au vu de l'utilisation.

QUI ?

La réponse aux défis des changement climatique devient urgente. L'Etat se doit d'agir dans l'urgence pour mettre en place ce schéma le plus rapidement possible. Suite à des catastrophes qui nécessitent des détournements, la SNCF sait faire vite et bien.

Ces circulations pourraient être pris dans le giron InterCités en reliant 5 métropoles Bordeaux, Brest, Nantes, Rennes et Toulouse ainsi qu'un chapelet de villes moyennes Lorient, Vannes, St-Brieuc, St-Nazaire, Angers, Saumur, Tours, Poitiers, Angoulême, Bayonne, Agen...

L'Etat prend en charge l'éventuel déficit d'exploitation des deux premières années.

L'Etat décide de ce schéma au nom d'une première action forte en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique illustrant un premier pas vers cette rupture en termes de mobilité, et la SNCF exécute. Suite à des catastrophes qui nécessitent des détournements, la SNCF sait faire vite et bien. La Sncf peut encore améliorer ce schéma au niveau des correspondances en repositionnant certains TER, IC voire TGV, pour optimiser les correspondances qui contribuent à l'efficacité du schéma en provoquant un report modal significatif.

UNE RELANCE QUI CONSTITUE LA PHASE 1 DE LA VIA ATLANTICA

Si la Via Atlantica est avant tout une réponse à l'absence d'une transversale européenne Atlantique-Alpes, elle impacte aussi les relations nord-sud, Bretagne-Aquitaine-Espagne évitant naturellement l'Ile de France. Rappelons que la force de la Via Atlantica, c'est trois transversales en une (Bordeaux-Lyon, Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux).

Cette relance est donc une manière d'amorcer la Via atlantica qui, avec un barreau Nantes-Poitiers permettrait de réduire d'une nouvelle heure le trajet entre Nantes et Bordeaux, la relation étant couverte en 1h45. Cumulé avec GPSO (Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse) + ligne nouvelle jusqu'à la connexion avec le Y basque, nous obtenons un gain de deux heures pour les relations au départ de Toulouse, Bayonne et Hendaye vers Angers et-au-delà.

CONCLUSION PROVISOIRE

Donner les moyens aux citoyens la possibilité de changer leurs habitudes en matière de mobilité en offrant une alternative ferroviaire crédible. Le schéma de la relance des relations intra-atlantiques le permet pour les 4 régions concernées.

Désormais, il faut des actes ! Le schéma proposé pour les relations intra-atlantiques permet un changement important dès maintenant par un report modal significatif.

GAINS DE TEMPS OFFERTS PAR LE SCHEMA DE LA RELANCE

Les gains de temps sont obtenus :

-par l'utilisation de la LGV Océane,
ET

-par la suppression des nombreuses correspondances, jusqu'à 4, qui émaillent ces parcours.

Des gains de temps très importants et déterminants pour un report modal significatif sont obtenus pouvant dépasser les trois heures. Les temps ferroviaires s'établissent au niveau des temps routiers et s'affirment comme une alternative crédible à la route. Le train revient dans le marché de la mobilité intra-atlantique.

	Meilleur temps 2022	Meilleur temps projet	Gains	Temps route
Bayonne-Quimper	08h24 (1) via Paris	6h47 (0)	1h37	6h57
Montauban-Vannes	09h05 (3)	5h49 (0)	3h16	5h48
Bayonne-Nantes	06h20 (1)	4h32 (0)	1h48	4h41
Bayonne-Rennes	09h08 (4)	5h45 (1)	3h13	5h49
Bayonne-Brest	08h21 (1) via Paris	8h07 (1)	0h14	7h37
Bordeaux-Quimper	08h32(4)	5h07 (0)	3h25	5h16
Bordeaux-Rennes	06h02 (2)	3h14 (0)	2h48	4h11
Bordeaux-Lorient	07h55 (4)	4h35 (0)	3h20	4h45
Bordeaux-Brest	08h27 (4)	5h58 (0)	2h29	5h55
Toulouse-Quimper	08h58 (1) via Paris	7h30 (0)	1h28	7h16
Agen-Nantes	05h37 (1)	3h58 (0)	1h39	4h07
Toulouse-Nantes	06h41 (1)	5h03 (0)	1h38	5h03
Bordeaux-St Briec	07h15 (4)	4h49 (0)	2h26	5h05
Nantes-Bayonne	06h08 (1)	4h31 (0)	1h37	4h39
Angers-Bayonne	05h30 (2)	3h54 (0)	1h36	4h59
Angers-Toulouse	06h39 (2)	4h22 (0)	1h15	5h22
Nantes-Bordeaux	04h08 (0)	2h48 (0)	1h20	3h02
Angers-Bordeaux	03h29 (1)	2h10 (0)	1h19	3h23
Angoulême-Nantes	03h10 (1)	2h38 (0)	0h32	3h01
St-Pierre-Lorient	04h18 (1)	3h11 (1)	1h07	3h45
Toulouse-Rennes	07h01 (1)	5h50(1)	1h11	6h09
Toulouse-Brest	08h53 (1) via Paris	8h16 (1)	0h37	7h55

(2) Changements

Des itinéraires via Paris Montparnasse mais avec un battement de 10 minutes au plus n'ont pas été retenus considérant que 15 minutes minimum sont nécessaires pour évoluer sans stress dans cette grande gare.

PREMIERS TRAINS – DERNIERS TRAINS

Le nouveau schéma permet très souvent de partir plus tard et d'arriver plus tôt grâce à un temps de parcours raccourci que ce soit à l'aller ou au retour.

	Premiers trains		Derniers trains	
	2022	projet	2022	projet
Nantes-Bordeaux	4h55-9h02	6h18-9h06	17h55-22h03	19h01-21h50
Bordeaux-Nantes	5h58-9h46	6h18-9h06	18h34-23h07	18h53-22h03
Angers-Bordeaux	5h33-9h02	6h56-9h06	17h58-22h02	19h39-21h50
Rennes-Bordeaux	5h57-12h02	7h00-10h18	15h39-21h42	19h-22h47
Bordeaux-Rennes	5h58-12h00	6h58-10h12	13h55-20h25	18h30-21h47
Brest-Bordeaux	6h27-16h07	4h57-10h18	13h08-21h42	15h57-21h08

LONGS PARCOURS EN TGV

Des voix se sont élevées contre l'utilisation par des TGV sur des distances trop importantes sur les lignes classiques. Il y a eu des précédents qui ont permis d'installer le rail sur le marché de longues relations. Eternel débat entre rentabilité et aménagement équilibré du territoire. Aujourd'hui, la dimension écologique vient s'ajouter et fait pencher définitivement la balance en faveur de trains structurant le territoire comme il en existe en Allemagne ou en Italie.. Le tableau ci-dessous montre le pourcentage sur LGV des circulations envisagées et les précédents qu'il y a, ou eu, dans l'histoire du TGV.

Ces circulations pourraient être identifiées par des noms du style de ceux proposés ici pour rendre l'offre plus sexy qu'avec de froids numéros.

Relations	km		% en LGV
	rail	route	
Quimper-Toulouse Odet-Garonne	1021	815	28,00%
Quimper-Hendaye Le Littoral Bretbask	999	795	29,00%
Brest-Bordeaux Penn ar Bed-Gironde	908	645	31,00%
Toulouse-Rennes	917	677	30,00%

St-Nazaire-Toulouse Atlantique-Occitanie	830	650	34,00%
Rennes-Bordeaux Vilaine-Gironde	660	459	43,00%
Nantes-Bordeaux	509	348	59,00%
Autres relations			
Paris-Milan	870	809	45,00%
<i>Avant LGV 2017</i>			
Paris-Tarbes	876	831	26,00%
Paris-Toulouse	825	683	27,00%
Paris-Brest	613	596	29,00%
<i>Avant LGV Valence et Med</i>			
Paris-Nice	999	935	42,00%

Itinéraires plus longs mais plus rapides

L'habitude a été prise au fur et à mesure de l'extension du réseau LGV de privilégier l'itinéraire à la meilleure distance-temps.

	Itinéraire direct km	Itinéraire allongé km	Différentiel km	% supplémentaires	Gains de temps
Paris-Toulouse	720	825	105	14,6	1h50
Nantes-Lyon	618	794	176	28,5	1h39
Nantes-Bordeaux	376	509	133	35,4	1h
Bruxelles-Strasbourg	446	708	262	58,7	56'

Des trains au long parcours qui font le lien, qui unissent...

	Temps de parcours	Arrêts intermédiaires
Barcelone-La Corogne	13h	22
Rome-Palermo	11h59	18
Bergen auf Rügen-Stuttgart	11h30	22
Marseille-Francfort	07h48	11
Milan-Paris	07h48	6
Par comparaison la circulation la plus longue du schéma proposé		
Quimper-Hendaye	07h26	13

Une utilisation optimale journalière des rames pour une meilleure rentabilité du schéma de relance

	Km/jour	Heures/jour
St-Nazaire-Toulouse Toulouse-Rennes	1747	12h38
Rennes-Bordeaux Bordeaux-Rennes	1320	7h49
Quimper-Hendaye	999	7h26
Hendaye Quimper	999	7h24
Toulouse-Quimper Quimper-Toulouse	2042	15h16
Bordeaux-Brest Brest-Bordeaux	1816	13h05

1. Du lundi au vendredi Nord-Sud

Vert : trains de la relance/bleu : circulations classiques ajoutées pour améliorer les performances du schéma.

BREST		04h57				15h57			
Morlaix		05h30							
Guigamp		05h56							
St-Brieuc		06h13				17h06			
QUIMPER									
D.			06h06					16h44	
LORIENT			06h41					17h19	
Auray			06h57					17h35	
VANNES			07h10					17h48	
Redon								18h15	
RENNES		06h57		6h30	7h25	17h47			
D.		07h00				17h50	19h30		17h30
ST-NAZAIRE	05h43			07h10	12h35	16h35		18h10	
NANTES	06h13		08h15	07h48	13h13			18h58	
D.	06h18		08h18					19h01	18h52
Angers	06h56 06h58	07h58 08h04	08h56			18h48 18h54	20h28 20h34	19h39	
Saumur						19h16			
TOURS	07h45 07h51	08h56 09h02	09h45 09h51	10h13	15h02	19h45 19h51	21h26 21h32	20h28 20h33	20h38
BORDEAUX	09h06	10h18	11h06			21h08	22h47	21h50	
D.			11h09	11h12	16h30	21h02		21h53	22h00
Dax			12h16						23h09
BAYONNE			12h46						23h38
Biarritz			12h57						
St-Jean de Luz			13h12						
HENDAYE			13h25						
Agen				12h42		22h08		22h56	
Montauban				13h37		22h43		23h33	
TOULOUSE				14h05		23h14		00h01	

2. Lundi à vendredi Sud-Nord

TOULOUSE				7h37	11h48		16h19		
----------	--	--	--	------	-------	--	-------	--	--

Montauban				8h05	12h15				
Agen				8h42	12h51			16h23	
HENDAYE			05h48			13h35	15h33		15h23
St-Jean dL			06h01			13h48	15h45		15h36
Biarritz			06h13			14h00	15h59		15h48
BAYONNE			06h27			14h14	16h10		16h03
Dax			07h17			14h51	16h40		16h37
BORDEAUX			08h42	09h45	13h58	16h13	17h47	17h49	17h58
D.	06h18	06h58		09h48			17h50	18h53	18h30
Angoulême	06h56		09h46		13h46			19h28	
Poitiers			10h28		14h28				
TOURS	07h45 07h51	08h13 08h19	10h58	11h05 11h10	14h58		19h05 19h11	20h28 20h33	19h47 19h53
Saumur				11h40				21h03	
Angers		09h08 09h14		12h00 12h02			19h59 20h01	21h26 21h28	20h43 20h49
NANTES	09h06			12h40	12h50		20h36	22h03	
D.			09h55	12h43		17h10	20h39	22h06	
ST-NAZAIRE								22h36	
RENNES		10h12			14h05	18h25			21h47
D.		10h15			14h26	18h33			21h50
Redon			10h39	13h27			21h23		
VANNES			11h04	13h54			21h48		
Auray			11h15	14h07			22h00		
LORIENT			11h31	14h25			22h16		
Quimperlé			11h43	14h39			22h28		
Rosporden			11h58	14h55			22h43		
QUIMPER			12h09	15h07			22h57		
D.				16h40					
ST-BRIEUC		10h59			15h10	19h17			22h34
Guingamp						19h31			
Morlaix						20h00			
BREST		12h11		18h00	16h22	20h35			23h45

3.Samedis Nord-Sud

BREST			06h29			9h30		14h58	
-------	--	--	-------	--	--	------	--	-------	--

Morlaix										
Guigamp										
St-Brieuc			07h40						16h09	
QUIMPER							10h51			
D.	06h08						11h10	14h55		
Rosporden	06h21							15h08		
Quimperlé	06h36							15h23		
LORIENT	06h49						11h42	15h36		
Auray	07h05						11h58	15h52		
VANNES	07h17						12h11	16h03		
Redon	07h44						12h38	16h28		
RENNES			08h24						16h53	
D.			08h27						16h54	
ST-NAZAIRE	05h40			08h11						16h10
NANTES	06h10	8h42		08h48			13h22	17h12		16h48
D.	06h13						13h25			
Angers	06h47 06h49		09h25				13h59		17h52 17h58	
Saumur	07h10						14h22			
TOURS	07h40 07h45		10h14 10h19		11h02		14h52 14h55	15h02	18h47 18h52	
Poitiers					11h32			15h33	19h22	
Angoulême	08h45				12h13			16h14	20h04	
BORDEAUX	09h23		11h36				16h12		20h42	
D.	09h26	10h02	12h02	12h30		16h45	16h15	16h30	21h02	20h50
Dax		11h19	13h22			18h16	17h22			22h20
BAYONNE		11h52	13h52			18h51	17h52			22h50
Biarritz		12h03	14h03			19h02	18h03			23h00
St-Jean dL		12h15	14h17			19h17	18h18			22h10
HENDAYE		12h33	14h35			19h33	18h31			23h25
Agen				13h39				17h07	22h08	
Montauban				14h18				17h38	22h43	
TOULOUSE	11h22			14h43				18h17	23h14	

Samedis Sud-Nord

TOULOUSE					11h57			14h57	16h19		
----------	--	--	--	--	-------	--	--	-------	-------	--	--

Montauban				10h45			15h25			
Agen				11h21			16h02	17h19		
HENDAYE						12h05	13h30			16h35
St-Jean dL						11h17	13h43			16h46
Biarritz						12h29	13h56			16h57
BAYONNE						12h40	14h11			17h07
Dax						13h10	14h42			17h36
BORDEAUX				12h30	14h00	14h17	15h58	17h05	18h28	18h43
D.		06h58				14h20		17h08		18h53
Angoulême	06h41		09h46		13h46			17h46		19h28
Poitiers	07h23		10h28		14h28			18h28	19h23	
TOURS	07h54		10h58		14h58	15h37		18h58	20h17	20h28
		08h15				15h42		19h03		20h33
Saumur						16h12				21h03
Angers		9h05				16h40		19h52		21h26
NANTES		9h42				17h17		20h29		22h03
D.	10h04	9h45	09h50		18h04	17h20		20h32	20h39	20h54
ST-NAZAIRE	10h44				18h43					21h25
RENNES		11h00						21h00		
D.		11h03						21h35		
Redon			10h34			18h04	18h10		21h23	
VANNES			10h59				18h37		21h48	
Auray			11h10				18h49		21h59	
LORIENT			11h26				19h09		22h15	
Quimperlé			11h38				19h21		22h27	
Rosporden			11h53				19h36		22h42	
QUIMPER			12h04				19h49		22h53	
D.										
ST-BRIEUC		11h47						22h25		
Guingamp								22h42		
Morlaix								23h14		
BREST		12h56						23h54		

3. Dimanches Nord-Sud

BREST					9h30		14h39				16h40
-------	--	--	--	--	------	--	-------	--	--	--	-------

Montauban				08h05	09h14					
Agen				08h42	09h52					
HENDAYE			07h26			12h05	15h16			16h19
St-Jean dL			07h38			11h17	15h28			16h32
Biarritz			07h50			12h29	15h40			16h45
BAYONNE			08h01			12h40	15h51			16h58
Dax			08h31			13h10	16h21			17h28 17h36
BORDEAUX			09h38	09h45	10h58	14h17	17h28	17h33	18h28	18h43
D.		07h51		09h48	11h48	14h20		17h38		18h53
Angoulême	07h28		09h46		11h46		13h46			19h28
Poitiers	08h10		10h28		12h28		14h28		19h23	
Châtelleraut									19h48	
TOURS	08h42	09h08 09h13	10h58	11h05 11h10	13h05 13h11	15h37 15h42	14h58	18h53 18h58	20h17 20h23	20h28 20h33
Saumur		09h43		11h40		16h12				21h03
Angers		10h05		12h03	14h00	16h35		19h47		21h26
NANTES		10h42		12h40	14h37	17h12		20h24		22h03
D.	12h04	10h45	10h50	12h43	14h40	17h15		20h27	20h34	22h06
ST-NAZAIRE	12h40				15h33			21h25		22h36
RENNES		12h00			15h55			21h42		
D.		12h05			16h28			21h50		
Redon			11h33	13h27		17h59	18h10			21h17
VANNES			12h00	13h54		18h26	18h37			21h44
Auray			12h12	14h07			18h49			21h56
LORIENT			12h32	14h25		18h50	19h09			22h16
Quimperlé			12h44	14h39			19h21			22h28
Rosporden			12h59	14h55			19h36			22h40
QUIMPER			13h11	15h07		19h25	19h50			22h52
				16h00		19h32				
ST-BRIEUC		12h51				17h14		22h40		
Guingamp						17h32		22h55		
Morlaix						18h01		23h25		
BREST		14h03		17h12	18h36	20h33		00h03		

REMARQUES sur les grilles horaires.

Trains en vert : trains structurants du schéma créés.
Trains en bleu = création de circulation en correspondance.
Italique : trains en correspondance existants.

Lundi au vendredi :

-nord – sud :

Création d'une circulation type TER Quimper (14h55)-Nantes (17h12) pour correspondance sur le Bordeaux avec continuité sur Toulouse par une deuxième correspondance.

Création d'une circulation type TER St-Pierre des Corps (20h38) pour Châtellerauld, Poitiers (21h24) et Angoulême (22h18), pour voyageur en provenance de Quimper et au-delà.

Création d'une circulation type TER pour relever la correspondance du Quimper à destination de Dax (23h09) et Bayonne (23h38) au départ de Bordeaux (22h).

2 TER avancés de 8 minutes au départ de St-Nazaire (12h35 et 16h35) pour assurer la correspondance vers Bordeaux et vers Toulouse.

-sud-nord :

Création d'un Nantes-Rennes direct relevant la correspondance du train en provenance de Toulouse et permettant d'assurer à Rennes la correspondance pour Brest.

Création d'un Rennes (22h)-Brest (00h13) relevant la correspondance du Toulouse.

Création d'un Nantes (20h39)-Quimper (22h57) qui reprend la correspondance du Toulouse. .Suppression du Nantes-Redon de 20h26 qui permettait par une correspondance à Redon d'arriver à Quimper à 23h49.Gain de temps d'1h05 sur cette relation.

Ces créations viennent enrichir l'offre intra-Bretagne notamment en mettant un service des trains de soirée qui en leur absence contraigne les citoyens à prendre leur voiture.

Samedi

-nord-sud

TER Redon (7h44)-Nantes (8h42) amorcé à Quimper (6h08) pour relever à Nantes la correspondance du Bordeaux ;

Création TER Bordeaux (20h50)-Hendaye (23h25) pour correspondance avec train en provenance de Brest

-sud-nord

Retarder TER Nantes (9h25) de 25 minutes pour départ à 9h50 pour correspondance avec Bordeaux.

Création TER Nantes (20h39)-Quimper (22h57).

Dimanche :

-nord-sud

Suppression TER Rennes (10h37)-Nantes

Création TER Brest-Rennes

-sud-nord

Suppression du TER Nantes (12h56)-Quimper

Retardé de 15' le ter Rennes (21h35)-Brest

Suppression ter Nantes (20h26)-Redon

Retardé TER Quimper (19h17)-Brest

Marche du TGV Hendaye (7h21) avec temps de la splendeur des années 1993/94

TGV Hendaye (15h23) avancé de 7' + marche du temps de la splendeur 1993/94

TGV Dax (17h38) avancé de 2' + marche du temps de la splendeur 1993/94

2ème CONFIGURATION : SE CONCENTRER SUR NANTES-

BORDEAUX

Développer l'axe Nantes-Bordeaux en tant que liaison entre deux métropoles et en ne s'attachant pas particulièrement aux dessertes intermédiaires, dont Angoulême et Poitiers, sachant que la desserte de ces villes entraînent un allongement du temps de parcours de 33 minutes, soit des relations inter-métropoles en 3h24 au lieu de 2h51.

7 allers-retours dont un avec correspondance à St-Pierre des Corps.

Ces 7 allers-retours constituent le service minimum pour offrir des relations pratiques pour le client d'affaires avec un train :

- pour arriver à une réunion matinale entre 8h30 et 9h30/19h,
- pour arriver à l'heure du déjeuner,
- pour partir après la réunion du matin,
- pour arriver à une réunion d'après-midi,
- pour partir après le déjeuner,
- pour partir après la réunion de la journée ou de l'après-midi,
- ultime circulation qui conclut une journée bien remplie.

Les autres types de clientèles, dont celle de loisirs, y trouvant leur compte dans cette large palette ainsi à disposition.

Permet aussi une desserte matinale et de début de soirée pour les pendulaires Bordeaux-Angoulême-Poitiers, et répond à la demande d'Angoulême.

Ce service ne nécessite que 4 rames. Il peut être la phase 1 de la relance des relations intra-atlantiques.

Monsieur Emmanuel Berthier
Préfet de région Bretagne
3 avenue de la Préfecture
35 026 RENNES CEDEX 9

Monsieur le Président
Conseil régional de Bretagne
283 Avenue du Général Patton
CS 21101
35 711 RENNES CEDEX 7

Nos réf. : MLM/VC n° 14

Brest, le 22/02/2022

Objet : LNOBPL, dialogue territorial

Monsieur le Préfet, Monsieur le Président,

Une nouvelle phase de dialogue territorial concernant le projet majeur pour notre économie de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) a été officialisée ce 2 décembre 2021.

La société portuaire Brest Bretagne a souhaité participer à ce dialogue et cela alors également que le 14 décembre 2021, la Commission européenne a présenté officiellement sa proposition de révision du règlement du RTE-T et de la cartographie associée et le port de Brest a été inscrit au réseau central du RTE-T. Ce reclassement s'accompagne de l'inscription au réseau central étendu de la ligne fret ferroviaire Brest-Morlaix-Rennes-Redon Savenay.

Les points principaux que nous souhaitons vous proposer sont les suivants :

- L'inscription de la ligne ferroviaire au réseau central étendu engage maintenant l'ensemble des acteurs au respect du calendrier du RTE-T concernant ce classement à savoir, un achèvement pour 2040. Les mises à niveau des voies permettant une circulation de trains fret à 100 Km/h, de trains long de 740 mètres et le changement de la signalisation pour mettre en place le système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS (European Rail Traffic Management System).
- Les programmes de financement du prochain CPER et des suivants doivent être définis en intégrant le niveau d'exigence du RTE-T et son calendrier.
- La dualité d'utilisation des voies entraîne la nécessité que les infrastructures ferroviaires soient dimensionnées et modernisées avec le double usage passagers et fret traités sur un pied d'égalité.

- Le développement du fret ferroviaire suppose d'offrir un service depuis l'ouest breton et la qualité de service à assurer de bout en bout impose que le renforcement du réseau se fasse sur toute sa longueur d'ouest en est

Vous trouverez ci joint notre contribution plus détaillée.

Restant à disposition, nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président, à l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Mériadec LE MOUILLOUR
Président du Directoire



Copie : Site LNOBPL dédié au dialogue territorial

Liaison Nouvelle Ouest Bretagne et Pays de la Loire

Le Pacte d'accessibilité et de mobilité pour la Bretagne signé le 8 février 2019 entre l'Etat et la Région Bretagne a fixé un objectif de porter une révision du RTE-T et du MIE, cet engagement faisant lui-même suite aux engagements issus du Pacte d'avenir pour la Bretagne de 2013.

Objectif atteint car, le 14 décembre 2021, la Commission européenne a présenté officiellement sa proposition de révision du règlement du RTE-T et de la cartographie associée et le port de Brest a été inscrit au réseau central du RTE-T. Ce reclassement s'accompagne de l'inscription au réseau central étendu de la ligne fret ferroviaire Brest-Morlaix-Rennes-Redon-Savenay.

Ces changements permettent au port de Brest et à la ligne fret ferroviaire Brest-Rennes-Redon-Savenay d'intégrer le corridor de transport européen Atlantique qui relie l'Irlande à la péninsule ibérique à travers les ports français du Havre, de Brest et de Nantes-Saint-Nazaire.

L'inscription de la ligne ferroviaire au réseau central étendu engage maintenant l'ensemble des acteurs au respect du calendrier du RTE-T concernant ce classement à savoir, un achèvement pour 2040, des mises à niveau des voies permettant une circulation de trains fret à 100 Km/h, de trains long de 740 mètres et le changement de la signalisation pour mettre en place le système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS (European Rail Traffic Management System).

S'exprimant le 14 décembre 2021, Adina Valean a déclaré : « Aujourd'hui, nous proposons des normes plus élevées le long du réseau RTE-T, en stimulant le rail à grande vitesse et en intégrant la multimodalité, ainsi qu'un nouveau corridor nord-sud en Europe de l'Est. Avec notre directive sur les systèmes de transport intelligents, nous adaptons les technologies numériques et le partage de données. Nous voulons rendre les déplacements dans l'UE plus efficaces -plus sûrs pour les conducteurs, les passagers, les entreprises. Les villes reliées par les infrastructures de l'UE sont nos moteurs économiques... »

Le RTE-T, sa structuration et son calendrier sont indissociables du projet LNOBPL.

Les instances partenariales qui se réunissent pour examiner l'avancement du projet LNOBPL, définir ses priorités, programmer les investissements et mettre en place les financements devront programmer et s'assurer du plein et entier achèvement de la voie ferroviaire fret Brest-Morlaix-Rennes-Redon-Savenay conformément aux normes plus élevées du RTE-T et conformément à son calendrier.

Les programmes de financement du prochain CPER et des suivants doivent être définis en intégrant le niveau d'exigence du RTE-T et son calendrier.

Le renforcement du réseau sur toute sa longueur d'ouest en est nécessaire pour permettre le développement du fret ferroviaire

La décarbonation des transports et l'impact important du transport par camions sur la saturation des axes routiers et leur dangerosité impose de réorganiser les flux de transport et faire basculer le fret vers la mer et le rail. L'ouverture de liaisons maritimes fret au port de Brest-Rostoff est fortement assujettie à des liaisons ferroviaires performantes, c'est-à-dire des convois ferroviaires qui au départ de Brest et de Morlaix atteignent tôt le matin du jour J+1 les plateformes d'éclatement de Paris, de Lyon, de l'Est et plus loin de l'Italie. L'addition des trafics à destination de la mer et de ceux origine-destination Bretagne permet de concevoir des services ferroviaires fret vers la gare de Brest. Celle-ci est intégrée à la plate-forme multimodale du port (fer-mer-route) avec une connexion directe aux navires rouliers, au porte-containers et aux navires mixtes (containers + rouliers)

Développer le fret ferroviaire suppose de développer la performance de l'infrastructure ferroviaire tout au long des voies pour augmenter le nombre de sillons dédiés au fret, permettre la circulation de trains longs c'est-à-dire d'avoir également des installations terminales qui permettent de traiter ses trains longs. Les services de fret ferroviaire au départ de l'ouest breton n'ont pas pour terminus la partie est de la région mais les terminaux ferroviaires des régions françaises et des pays voisins ; les rectifications de tracés et les nouvelles voies sur le segment Brest Rennes doivent être incorporées au planning de la LNOBPL avec le même rang d'urgence que la voie nouvelle Rennes-Redon et la modernisation de la voie entre Rennes et Nantes.

La mise aux normes ERTMS doit être engagée pour la totalité de la voie en commençant par les secteurs le plus urgents de Brest à Morlaix et de St Brieuc à Rennes.

La prise en compte de la modernisation des installations terminales et de leur complémentarité

Les études concernant les installations terminales de fret de Brest, de Morlaix et Rennes doivent être conduites rapidement pour définir les aménagements à réaliser pour un fret performant. Le transfert de la gare de Brest à la Région Bretagne et sa concession à la Société portuaire doivent également être mis en œuvre. Les financements doivent être mis en place pour permettre les travaux de modernisation des installations terminales de Brest, Morlaix et Rennes.

La gestion des Installations terminales fret doit permettre une complémentarité entre les installations terminales de Brest, de Morlaix et de Rennes. Des outils digitaux communs doivent être développés.

Le nœud de Rennes

La performance du nœud ferroviaire doit être amélioré pour permettre le passage aux heures de pointes des trains de fret et de passagers. La construction d'une ligne ferroviaire nouvelle vers Lamballe dans le même timing que la ligne nouvelle vers Redon peut concourir à cet objectif.

Priorité Ouest

Les travaux d'infrastructures doivent être réalisés avec une priorité ouest Bretagne chaque fois que cela est possible.

Fret et passagers traités de façon équitable

Les enjeux de mobilité concernant les passagers sont perçus et les expressions des demandeurs sont aussi celles des usagers. Un container ne s'exprime pas.

Les enjeux de la décarbonation sont aussi ceux du fret qui est un des plus gros émetteurs de CO2. Le maintien de l'industrie en Bretagne et plus encore à l'ouest de la Bretagne nécessite la mise en place de services massifiés maritimes et ferroviaires complémentaires

Le projet LNOBPL doit examiner le dimensionnement et la modernisation des infrastructures ferroviaires avec le double usage passagers et fret sur un pied d'égalité. Les contraintes (fret et passagers) liées notamment aux vitesses différentes, aux longueurs de trains différentes, aux arrêts doivent être bien identifiées dans les phases d'études sur toute la longueur du réseau

Brest le 25 février 2022

Contribution CHU Brest

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, le ministre des transports actait un an plus tard, en février 2020, la réactivation du grand projet ferroviaire de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire (LNOBPL).

Dans ce cadre, un dialogue territorial est engagé jusqu'au 28 février prochain afin de recueillir l'avis des usagers des transports, du grand public, des élus des territoires concernés, des associations et des acteurs économiques sur ce grand projet.

La réalisation de ce grand projet est un enjeu crucial pour l'accessibilité et l'attractivité de nos territoires, de manière prégnante l'ouest breton. En confirmant le projet LNOBPL, le Pacte d'accessibilité breton consacre l'ambition initiale et l'objectif stratégique d'une liaison quotidienne entre la pointe bretonne, Brest et Quimper à 3 heures de Paris et à 1H30 de Rennes.

Aujourd'hui, les risques d'un décrochage des améliorations sur l'axe Nord par rapport à celles d'ores-et-déjà programmées sur l'axe Nantes – Rennes Bretagne Sud sont réels. Dans le même temps, de grands projets de LGV sont accélérés dans le Sud de la France.

Aujourd'hui, l'impact de la crise sanitaire, l'urgence climatique, la dépression du transport aérien que subit de plein fouet la pointe bretonne, confortent la nécessité d'une offre ferroviaire à grande vitesse performante et à l'entrée effective du projet LNOBPL en phase opérationnelle de mise en travaux.

C'est pourquoi le CHU de Brest appelle à une accélération du projet LNOBPL et une entrée en phase opérationnelle au service des distances pointe bretonne-Paris afin de répondre ainsi aux besoins des populations et des acteurs économiques, aux usagers d'aujourd'hui et de demain.



Florence FAVREL-FEUILLADE
Directrice générale du CHU Brest



**Contribution des Comités régionaux CGT de
Bretagne et des Pays de la Loire au dialogue territorial**

Un projet pour le développement humain durable

La présente contribution réactualise les propositions que les Comités Régionaux Bretagne et Pays de la Loire de la CGT avaient émises lors des précédentes consultations sur le projet LNOBPL, en 2014 et 2017.

La CGT rappelle le droit fondamental à la mobilité pour tous et toutes. Elle fait des propositions sociales, économiques, environnementales, culturelles, permettant un **développement humain durable** fondé sur l'accès garanti aux services publics, basé sur une réindustrialisation des territoires permettant d'éviter des transports inutiles et polluants.

La CGT, un acteur dans le débat pour l'avenir du territoire

La CGT a toute légitimité pour participer aux débats sur le projet LNOBPL. Elle regrette qu'elle n'ait pas été invitée à participer en tant que telle aux échanges qui ont été organisés dans le cadre du dialogue territorial 2021/2022, avec les acteurs institutionnels et les associations d'usagers. Les salariés sont, dans leur ensemble, concernés par le projet, qu'ils soient cheminots, usagers des transports et avant tout citoyens.

Un projet qui doit répondre aux enjeux d'un aménagement du territoire qui correspond aux besoins des populations

Pour la CGT, la priorité doit être de répondre aux besoins de l'ensemble des populations, alors que plus d'un million de nouveaux habitants sont attendus sur les deux régions Bretagne et Pays de la Loire d'ici à 2050.

Cette croissance démographique devrait concerner tout à la fois les actifs et actives, les jeunes et les retraité.e.s et ce avec des besoins de déplacement qui ne sont pas strictement identiques.

Le projet LNOBPL doit donc dépasser le seul enjeu des dessertes entre métropoles ; il doit bien viser l'amélioration du service ferroviaire pour l'ensemble des Breton.ne.s et des Ligérien.ne.s.

L'offre de transport devra renforcer les synergies internes aux régions Bretagne et Pays de La Loire, (Universités, recherche, hôpitaux ...) et favoriser l'interconnexion avec des territoires plus éloignés, y compris européens. Il convient d'intégrer, dans la réflexion, la desserte des ports et des aéroports, des liaisons de qualités entre zones urbaines et rurales, une offre multimodale accessible en tout point du territoire. Le raccordement des Ports de Brest et Roscoff au réseau central du RTE-T constitue une nouvelle opportunité pour le développement de l'activité ferroviaire. Dans ce cadre, la ligne Morlaix-Roscoff, coupée suite aux inondations de 2018, doit absolument être réhabilitée et développée.

Le dossier d'enquête devrait comporter un volet fret, car les transports voyageurs et marchandises se complètent, et il faut répondre aux besoins de toutes les mobilités d'ici à 2050. A ce titre, il s'agit bien d'envisager des déplacements sous des formes différentes de ce qu'impose aujourd'hui le modèle du tout routier. Les plateformes multimodales et logistiques constituent des choix stratégiques pour favoriser les transferts modaux et donc réduire les consommations d'énergies et les émissions de gaz à effet de serre. La CGT porte également l'idée d'étudier, dans une démarche de logistique urbaine soutenable, le transport de petits colis (type livraison à domicile) dans les rames TER, en heures creuses. Cela contribuerait à offrir une alternative crédible au tout camion. Le sujet du statut des personnels intervenant dans ce secteur est primordial. Dans ce cadre, la CGT dénonce l'ultralibéralisme qui sévit dans le secteur des transports, qui font des salariés des variables d'ajustement économique.

Le projet a vocation de relier tous les territoires entre eux, qu'ils soient en Bretagne ou en Pays de la Loire. A ce titre, la CGT réaffirme la nécessité de remettre à niveau l'ensemble des lignes du réseau de maillage régional, qui contribuent à l'accessibilité pour l'ensemble des populations à l'offre ferroviaire. Le projet LNOBPL doit être vu comme un outil d'aménagement du territoire, au service de tous les citoyens. La CGT récuse toute politique visant à diminuer la desserte des villes quelle qu'en soit la raison. Ainsi, le gain de temps vers les métropoles ne doit pas se faire aux dépens des villes actuellement desservies.

La concurrence de l'exploitation du service ferroviaire est-elle inéluctable ?

L'ouverture à la concurrence des offres ferroviaires, telle qu'elle est prévue par la loi de 2008, conduit au développement d'offres concurrentes à celles proposées par l'opérateur national, entraînant un gaspillage de moyens humains et matériels, une désorganisation du trafic, une perte de visibilité pour les utilisateurs. La CGT demande une véritable évaluation des expériences menées ailleurs en Europe, en matière de coûts sociaux, économiques et environnementaux. La CGT observe que de plus en plus de pays ont fait le choix de revenir à un système unifié national.

Ces dernières années des dessertes ont été supprimées, les tarifs, les offres tarifaires se multiplient, trop souvent contre l'avis des cheminots ainsi que des usagers. La CGT dénonce le « yield management » (tarification en fonction de la demande) qui donne lieu trop souvent à la mise en œuvre de tarifications prohibitives. Elle propose le retour à la tarification kilométrique dégressive, gage d'égalité de traitement entre les voyageurs et une véritable péréquation tarifaire pour permettre l'égalité entre les territoires. Le découpage de l'entreprise en différentes entités rend les correspondances de plus en plus difficiles entre les offres nationales et régionales, notamment en cas d'incidents. En outre, cela risque de s'aggraver en cas d'ouverture à la concurrence de l'exploitation du TER.

La CGT considère que la gouvernance du système ferroviaire doit associer l'opérateur national, les autorités organisatrices (Etat, collectivités) et les usagers.

L'objectif d'améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne

La CGT acte les améliorations envisagées sur l'axe Nantes/Rennes -via Redon- et sur le nord de la Bretagne. En revanche, elle regrette que le sujet des transversales nord sud ne soit pas appréhendé par le projet. L'accessibilité de la pointe Bretonne passe aussi par une véritable modernisation de l'axe Brest-Quimper, permettant de réduire le temps de trajet en-deçà d'une heure, d'augmenter l'offre ferroviaire en réponse à la demande des usagers.

Il faut également rouvrir l'axe St-Brieuc-Auray tant d'un point de vue des voyageurs qu'en réponse aux besoins du Fret ferroviaire.

La métropole Rennaise a profité pleinement de la mise en service de la LGV vers la Bretagne avec un temps de parcours inférieur à 1h30 dans ses relations avec Paris. Cependant, les temps de parcours entre Paris et la pointe finistérienne restent supérieurs à 3h et sont supérieurs à 1h30 entre la capitale bretonne et le Finistère. Pour la CGT, ce projet LNOBPL doit permettre un véritable désenclavement de la pointe bretonne.

Pour tenir l'objectif d'une desserte à 3h entre Paris et le Finistère et d'une amélioration sensible des déplacements en Bretagne, compte-tenu de la progression envisagée des flux voyageurs entre Rennes et Saint Brieuc d'une part et entre Rennes et Redon d'autre part, la création de nouvelles infrastructures paraît incontournable.

Sur la ligne nord, la modernisation de la partie Morlaix-Brest, tronçon le moins rapide sur cet axe paraît indispensable pour améliorer sensiblement la desserte tant quantitativement (offre train) que qualitativement (temps de parcours).

L'objectif de renforcer le réseau d'inter-villes et l'irrigation des territoires par un maillage de dessertes rapides et performantes

L'ensemble des scénarios de modernisation du réseau doit pouvoir être étudié (contournement de Rennes, raccordement de la ligne nord sur la ligne sud, ...).

La CGT revendique la mise en œuvre d'une véritable offre permettant à l'ensemble de la population concernée par le projet de bénéficier d'une desserte améliorée, **en particulier pour les mobilités du quotidien.**

La CGT propose de développer sensiblement la relation Brest-Nantes, ainsi que vers les régions Centre Val de Loire, l'Est de la France et le Sud-Ouest notamment.

Dans ce cadre, elle propose également le développement d'une offre inter-villes rapide et d'une offre omnibus permettant la desserte fine du territoire pour les voyageurs du quotidien.

L'objectif de rapprocher les capitales régionales Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée

L'amélioration de la desserte Nantes/Rennes est un impératif pour opérer un véritable report de la route (95% des déplacements du quotidien) vers le rail (seulement 5%). La liaison actuelle n'est pas satisfaisante, au regard de la fréquence (un train par heure en heure de pointe), avec un temps de trajet d'1h 15 minimum. L'amélioration de ces deux points permettra de dynamiser la fréquentation de la ligne.

Compte-tenu du tracé actuel de la ligne, si l'on veut atteindre les temps de trajet visés par le projet LNOBPL, il faudra, pour la CGT, nécessairement créer une nouvelle infrastructure entre Rennes et Redon. Cela ne devra pas conduire à délaisser les gares et haltes actuellement présentes sur la ligne classique, qui devront être encore desservies pour préserver le maillage du territoire.

Concernant le trajet par Châteaubriant, la CGT revendique des liaisons de bout en bout entre Nantes et Rennes, en supprimant le heurtoir de Châteaubriant. Il s'agit de désenclaver le territoire pour les voyageurs. Cela nécessite de recourir à un matériel roulant ou à toute autre solution adaptée existant à ce jour.

L'objectif de dégager des possibilités d'évolution à long terme du réseau en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret)

Les points nœuds que constituent les gares de Rennes et Nantes doivent être traités prioritairement et préalablement à l'aboutissement du projet LNOBPL. Les solutions doivent être trouvées pour pallier à la saturation de l'axe Nantes-Angers-Sablé, et qui supporte des trafics très différents (TER, IC, TGV, fret).

La CGT propose une liaison ferroviaire classique permettant de contourner Rennes par le nord. Cette solution est peu mobilisatrice en terme de foncier et permettrait d'améliorer la capacité du réseau fret et voyageurs.

A Nantes, la CGT conteste la « déferrisation » de l'île de Nantes qui obère la possibilité de créer un franchissement ferroviaire de la Loire à la pointe de l'île (pont ou tunnel), permettant de rejoindre la voie ferrée existante et de constituer une alternative au passage par le tunnel de Chantenay, saturé et qui constitue un point de fragilité du réseau. Elle supprime toute possibilité de mise en œuvre d'une logistique urbaine ferroviaire.

Toujours à la gare de Nantes, la CGT souhaite que soit étudiée la réalisation d'un passage souterrain pour les voyageurs, desservant tous les quais, entre la gare routière et la station tramway « Manufacture ».

D'autre part, la construction d'une portion de voie à l'ouest de Savenay (une virgule en jargon ferroviaire) permettrait de relier St Nazaire à Rennes sans changement de sens à Savenay. Elle trouve son utilité pour l'acheminement du fret ferroviaire du Grand Port Maritime via Rennes et Le Mans libérant ainsi des sillons de circulation entre Savenay – Nantes et Nantes – Angers. Elle est également utile pour les voyageurs qui

pourront, sans rupture de correspondance, faire en direct Rennes - Saint Nazaire – La Baule – Le Croisic ou inversement.

Au-delà de l'infrastructure, un service ferroviaire à améliorer

La CGT souhaite l'interopérabilité de tous les trains, y compris le tram train afin de renforcer la performance du système ferroviaire. Les temps de parcours sont un élément fort dans le choix modal fait par l'utilisateur, mais fréquence et amplitude le sont tout autant.

Les fréquences doivent être améliorées, pour les dessertes périurbaines (avec création de terminus techniques) et pour les dessertes longues distances (il faut viser par exemple une desserte de 30 à 60 minutes entre Nantes et Rennes).

Le maintien, voire la réouverture, de points de vente en proximité sur l'ensemble du territoire, y compris métropolitain (ainsi, avec plus de 600 000 habitants, la métropole nantaise ne dispose par exemple que d'un seul point de vente SNCF), est indispensable pour n'exclure personne. La vente de titres en supermarché ou en maison de la presse ne peut pas suppléer le conseil des professionnels cheminots, en particulier pour les trajets les plus complexes ainsi que pour la prise en charge des personnes les moins à l'aise avec l'outil informatique, qui se retrouvent exclues de certaines offres tarifaires.

Ne pas attendre 2040 !

Les difficultés de transport sont quotidiennes pour les salariés et habitants : saturation des trains, fréquences insuffisantes, ... ceci alors que l'usage de la voiture individuelle est de plus en plus coûteux et que les flux de véhicules dans les principales villes conduisent à des pertes de temps toujours plus importantes.

Si les projets d'infrastructures nécessitent de travailler sur des temps longs, les possibilités d'améliorations immédiates doivent être étudiées sans délais, singulièrement pour les nœuds ferroviaires de Nantes et Rennes qui doivent être inscrits dans les prochains CPER.

La CGT s'interroge sur le délai prévu de réalisation du projet LNOBPL. Ainsi, il n'y a eu que 8 ans seulement entre l'annonce de la décision de construire la LGV Atlantique et la mise en service de sa branche sud-est. Après avoir été mis en sommeil durant des années, le projet LNOBPL doit maintenant rentrer dans sa phase opérationnelle pour répondre rapidement aux besoins des Ligérien·ne·s et des Breton·ne·s.

Dans un contexte de lutte à mener contre le changement climatique, il faut être au rendez-vous du changement de modèle de société. La CGT, elle, fait des propositions.

La CGT affirme que la seule solution pour le financement du projet LNOBPL et pour le rendre humainement et financièrement viable, est celle d'une maîtrise publique, lors des phases de réalisation et d'exploitation. Le coût devra être précisé, aucune évaluation n'ayant été faite depuis 2017¹.

La CGT est partie prenante du débat public, en portant la voix des salariés actifs et retraités. Il doit désormais aboutir à des décisions concrètes qui répondent à l'urgence climatique et sociale. À ce titre, le projet LNOBPL peut être une réponse, à condition qu'il soit appréhendé à l'aune de l'intérêt général, en réponse aux enjeux des mobilités du quotidien et du report modal du fret de la route vers le rail.

¹ Evaluation entre 3 et 6 Md€, mais qui incluait une nouvelle ligne Nantes Rennes via Notre Dame des Landes.



CDML-201705

Liaisons nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire Contribution du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest – Février 2017

Suite à la consultation organisée en 2015 par la commission nationale du débat public, SNCF réseau a décidé d'organiser une concertation complémentaire sur le projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL).

Le Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest est impliqué dans les réflexions liées à l'accessibilité ferroviaire de l'Ouest Breton depuis 2011.

Ainsi en octobre 2012, dans le cadre du projet Bretagne à Grande Vitesse, il avait formulé un avis favorable concernant le projet LGV, phase 1 et 2, visant à relier Brest et Quimper à moins de 3 heures de Paris, dont quelques extraits sont rappelés ci-dessous.

La liaison Brest-Quimper reste une priorité à l'Ouest de la Bretagne, afin de relier les deux axes (nord et sud). Les questionnements soulevés par le Conseil de développement renvoient en grande partie vers les interrogations déjà soulevées lors de l'analyse faite autour de Brest : fonctions métropolitaines 2025.

Il faut donc trouver l'offre de réseaux qui donne les meilleures chances de réussite à la coopération entre les acteurs du territoire en corrigeant le déséquilibre qui s'installe entre l'ouest et l'est de notre région.

Ce Projet doit être **un projet d'aménagement équilibré du territoire breton** en particulier pour les parties les plus éloignées.

Parallèlement, ce sont des territoires qu'il faut aménager en assurant une chaîne de déplacements en **affirmant l'importance des correspondances TER et l'accessibilité des pôles gares** en complémentarité avec les transports urbains et locaux.

La modernisation de la voie Quimper-Landerneau devra permettre des améliorations réelles en temps de trajet mais surtout en fréquence.

La liaison Brest-Quimper conditionne aussi les échanges avec le Pays de Lorient, le Sud-Bretagne et plus largement le bassin aquitain et le sud de l'Europe.

(lire l'avis du Conseil de développement d'octobre 2012)

Dans la continuité de ces réflexions et propositions, le conseil de développement a participé à cette nouvelle phase de concertation. Le conseil de développement a été invité à aux ateliers destinés aux les acteurs économiques et s'est réuni à deux reprises afin de formuler de nouvelles propositions.

➤ CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST

www.conseil-developpement-brest.fr

18 rue Jean Jaurès – BP 61321 – 29213 BREST CEDEX 1 – Tél. 02 98 00 62 30 – 02 98 33 51 79 – 07 83 34 21 74

Contact : conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr

Contribution du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest

Outre l'objectif Brest-Paris en 3h00, qui reste d'actualité et sous-entend une liaison Brest-Rennes en 1h30, il est nécessaire de soutenir fortement l'amélioration de la ligne Brest-Quimper et plus largement Brest-Nantes avec les objectifs de Brest-Quimper en 30 mn et Brest-Nantes en 2h30. C'est une question d'aménagement du territoire. Ils soulignent également que les liens économiques sont plus nombreux entre Brest et Nantes qu'entre Brest et Rennes et seront encore plus importants après l'installation du siège d'IFREMER à Brest et le développement des EMR. Ils préconisent donc un scénario Pointe Bretagne avec un démarrage des travaux par l'Ouest de la Région.

Concernant l'objectif d'amélioration des liaisons Brest-Paris, le conseil considère qu'il est nécessaire de travailler en priorité sur 2 liaisons matin et soir (dans les 2 sens) en se limitant à 2 arrêts à Morlaix et à Rennes. Les passagers de ces TGV à destination de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp, Plouaret ou Lannion pourraient prendre un TER en correspondance rapide sur le quai d'en face sans tarification supplémentaire car considéré en continuité du TGV. Il est à noter que les liaisons TGV entre Saint-Brieuc et Paris vont être nombreuses et d'une durée réduite à 2h15 dès le mois de juillet. La suppression des arrêts de Lamballe, Saint-Brieuc, Guingamp et Plouaret peut faire gagner au moins 20 minutes, ce qui contribuerait à parvenir à un temps de trajet de 1h30 entre Brest et Rennes.

Quant à la liaison Brest-Nantes, le Conseil de développement propose également des trains directs Brest-Quimper-Lorient-Nantes matin et soir de façon à réduire le temps de trajet. Même si la liaison vers Bordeaux n'est pas incluse dans cette consultation, les membres du Conseil considèrent qu'une amélioration de la ligne Nantes- Bordeaux est indispensable.

D'autre part, le problème de l'accessibilité de l'aéroport de Brest est également pointé, notamment du fait de liaisons multimodales peu efficaces gare/transports en commun/aéroport. Cette accessibilité est d'autant plus importante que la pérennité des aéroports de Lannion et de Quimper semble être menacée et que l'aéroport de Brest-Bretagne pourrait à l'avenir devenir l'aéroport de l'Ouest-Breton.

La question du coût du trajet pour les passagers et de l'accès internet à bord des trains demeure posée.

Le scénario du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest

Grâce au simulateur mis en ligne par SNCF Réseau, Le Conseil est parvenu à élaborer un scénario se rapproche de ses objectifs.

Ils tiennent néanmoins à faire part de leur étonnement quant au fonctionnement de ce simulateur. En effet, ils sont surpris par le fait que celui-ci provoque une alerte dès que l'on ne prend pas en compte la desserte de l'aéroport du grand-ouest, alors que ce n'est pas le cas lorsque l'on n'intervient pas sur l'amélioration de la ligne Brest-Quimper-Lorient-Nantes. Ceci pose question...

➤ CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST

www.conseil-developpement-brest.fr

18 rue Jean Jaurès – BP 61321 – 29213 BREST CEDEX 1 – Tél. 02 98 00 62 30 – 02 98 33 51 79 – 07 83 34 21 74

Contact : conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr

Ce scénario est le suivant :

Scénario n°3 du Conseil de développement de la Métropole et du Pays de Brest, scénario préférentiel.

Amélioration de la liaison Brest-Rennes (objectif Brest-Rennes 1h30) et Brest-Quimper-Lorient-Nantes en 2h30 avec un gain de 16 minutes sur Brest-Quimper, de 23 minutes sur Brest-Lorient et de 31 minutes sur Brest-Nantes. Ce scénario intéresse aussi Saint-Nazaire.

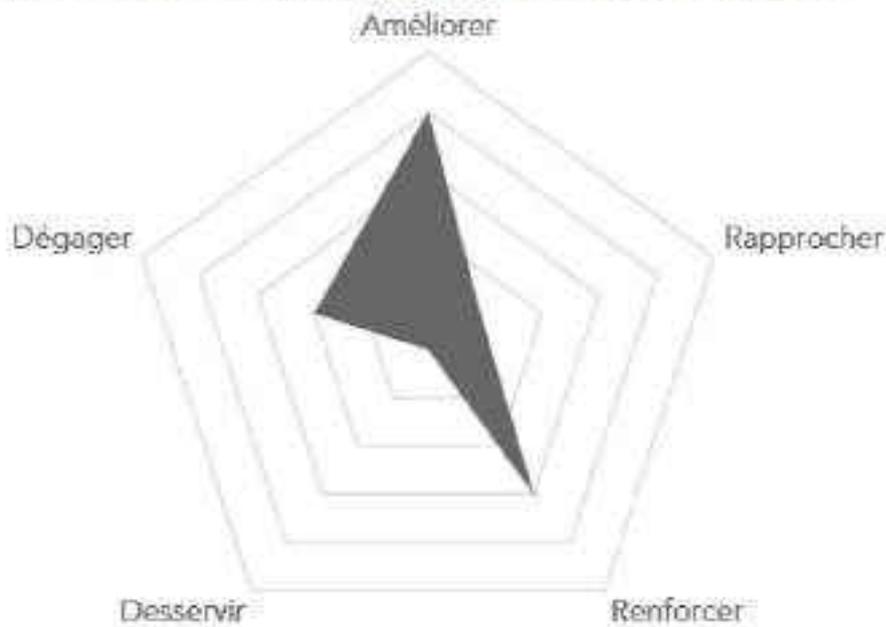
Ce projet de 5300 M€ permet de répondre à l'ensemble des critères de LNOBPL en restant dans l'enveloppe du débat public avec un gain de 16 minutes sur Brest - Quimper, 21 minutes sur Brest - Rennes avec une ligne nouvelle Landerneau - Morlaix et Lamballe - Rennes, 7 minutes sur Quimper - Rennes, 15 minutes sur Quimper - Nantes et sur Rennes - Redon... et 8 minutes sur Rennes - Nantes.



ZOOM SUR LES AXES D'AMÉNAGEMENT

	 Capacité du réseau	 Coût	 Gain de temps	 Impact environnemental
Brest-Quimper	⬇️	1 050 M€	-16 min	
Nantes-Quimper	⬇️	1 650 M€	-15 min	
Rennes-Brest	⬇️	2 500 M€	-21 min	
Rennes-Nantes	⬇️	500 M€	-8 min	
Rennes-Quimper	⬇️	1 150 M€	-7 min	

FOCUS SUR L'ENSEMBLE DE VOTRE SCÉNARIO



Votre scénario répond partiellement à tous les objectifs de LNOBPL.

Votre scénario répond à certains des objectifs de LNOBPL mais pourrait être amélioré en ce qui concerne :



L'objectif de **Rapprochement des capitales régionales Nantes et Rennes** par une desserte rapide et cadencée.



L'objectif de **Desserte du futur aéroport du Grand Ouest** pour toute son aire de chalandise.



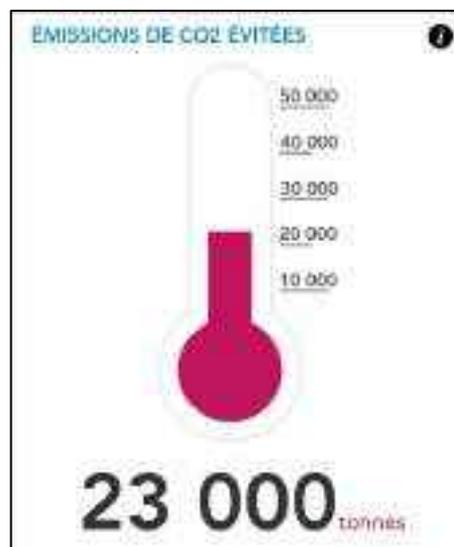
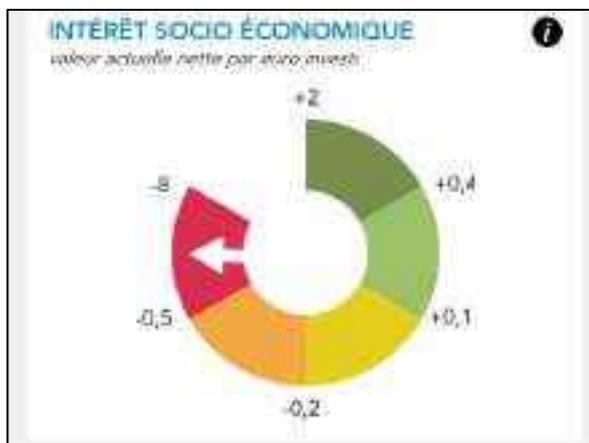
L'objectif de **Dégagement des possibilités d'évolution à long terme du réseau** en augmentant la capacité notamment aux abords des principales agglomérations (voyageurs et fret).

➤ CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA METROPOLE ET DU PAYS DE BREST

www.conseil-developpement-brest.fr

18 rue Jean Jaurès – BP 61321 – 29213 BREST CEDEX 1 – Tél. 02 98 00 62 30 – 02 98 33 51 79 – 07 83 34 21 74

Contact : conseil-developpement@conseil-developpement-brest.fr



COÛT : 5 200 M€

Votre scénario présente un coût d'un ordre de grandeur comparable à ceux des scénarios présentés au débat public.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL





Contribution 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

En février 2020, le ministre des transports a décidé le lancement d'études préliminaires du grand projet ferroviaire de [Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire \(LNOBPL\)](#). Dans le cadre de la première phase un dialogue territorial a été engagé pour permettre l'expression des usagers des transports, de la population, de la société civile organisée, des associations et des élus sur ce projet.

Plusieurs conseils de développement bretons s'étaient déjà exprimés lors des précédentes consultations de 2014 et 2017 par des cahiers d'acteur et des contributions. Ils le feront également dans le cadre de cette consultation encadrée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui fera un bilan de cette démarche.

Le réseau des conseils de développement bretons invité aux réunions de concertation par le maître d'ouvrage SNCF Réseau apporte en accord avec les Conseils une contribution sur des éléments communs.

Nous rappelons tout d'abord les principaux objectifs de ce projet suite aux débats publics :

- En priorité améliorer l'accessibilité de la pointe bretonne avec l'objectif de mettre Brest et Quimper à 3h de Paris et à 1h30 de Rennes.
- Renforcer le réseau inter villes et l'irrigation du territoire breton par un maillage de dessertes rapides et performantes en prenant en compte les besoins pour les trajets occasionnels de longue et courte distance comme pour les trajets du quotidien, l'enjeu étant de travailler en parallèle sur ces deux dimensions.
- De rapprocher Nantes et Rennes par une desserte rapide et cadencée.

Le réseau des Conseils de développement partage globalement ces objectifs portant sur les infrastructures et sur le réseau inter villes car ils auront à terme un effet structurant pour le développement et l'attractivité de l'ouest breton et de l'ensemble de la Bretagne, ce projet doit également répondre aux enjeux climatiques et environnementaux par un transfert de l'auto-solisme vers le fer dans le respect de la Breizh cop.

Enfin ce projet doit profiter à tous les Bretons et à tous les territoires, aussi les relations Nord/Sud et la structuration d'une dorsale sud de Brest à Nantes doivent être partie prenante de ce projet, tout comme la desserte du centre Bretagne.

Mais cela suppose aussi qu'il n'y ait pas de déséquilibre dans l'avancement des dossiers entre les axes Nantes Rennes-Bretagne Sud et l'axe Nord Rennes Brest or c'est ce qui semble se produire aujourd'hui au détriment de l'axe Nord.

Il faut donc accélérer le calendrier sur l'axe Nord les études opérationnelles et les travaux pour le transport de passagers et le Fret ferroviaire, le port de Brest ayant- été intégré au [Réseau Central du Réseau Transeuropéen de Transport](#) (RTE-T).

Le tronçon Brest-Morlaix-Rennes-Nantes est inscrit au corridor Atlantique du réseau central étendu. Cela implique le relèvement de vitesse avant 2040 et la mise en place sur cet axe du [Système de Gestion du Trafic ferroviaire européen](#) (ERTMS). Ce dispositif qui est également prévu sur l'axe Rennes-Nantes permettra des gains de temps et des cadencements plus importants et le développement du fret ferroviaire. **Ces réalisations doivent impérativement être inscrites dans les deux Contrats de Plan Etat Région (CPER) à venir en démarrant les travaux par l'Ouest comme pour le plan routier breton.**

Il faut faire du rail (passagers et fret ferroviaire) le grand dossier breton des 15 prochaines années

Après le 28 février 2022 poursuivre le dialogue territorial

Le dialogue territorial engagé a permis d'informer sur le projet et de recueillir l'avis du public et des acteurs territoriaux. Il est indispensable de définir avec la CNDP les modalités du suivi de LNOBPL et de l'association de tous les acteurs, des élus et de la société civile organisée aux différentes étapes.

Les conseils de développement et leur réseau peuvent apporter leurs contributions et favoriser les débats dans leurs bassins de vie et d'emploi.

Actuellement une grande partie des Conseils de développement, au travers leurs commissions mobilités, font des propositions concrètes aux élus de leur territoire afin d'accompagner les nouvelles pratiques de mobilités qui intègrent l'utilisation de différents modes de transports qui devront, à terme, permettre à tout le monde de se déplacer en augmentant la part décarbonée.

Force est de reconnaître que pour les habitants des territoires les plus éloignés des pôles d'activités, la mobilité est un facteur déterminant d'autonomie et d'accès à l'emploi et aux loisirs. Il ne s'agit pas de chasser l'automobile du territoire, mais d'améliorer l'offre des autres modes de déplacements afin de maintenir la fluidité de la circulation pour tous.

Le trajet domicile-travail est un élément majeur de la structuration des transports collectifs.

Les Conseils de Développement considèrent que ce projet doit répondre aux enjeux d'un aménagement du territoire permettant le développement de tous les territoires, répondant aux besoins des populations et corrigeant le déséquilibre Est/Ouest qui s'accroît.

Le projet LNOBPL doit donc dépasser le seul enjeu des dessertes entre métropoles à grande vitesse. Il doit viser l'amélioration du service ferroviaire pour l'ensemble des Breton.ne.s et des Ligérien.ne.set le développement du fret.

Aussi les CD bretons :

- D'une part, demandent que la gouvernance du système ferroviaire associe opérateur national, autorités organisatrices (Etat, collectivités, société civile organisée et usagers.)
- D'autre part, décident, en collaboration avec les associations d'usagers de faire, d'ici trois mois en lien avec la SNCF, une proposition d'amélioration du projet afin de mieux intégrer les besoins de la population permettant de répondre à l'urgence climatique et sociale. On peut déjà citer :
 - La structuration de la dorsale Sud de Brest à Nantes notamment par la modernisation de la ligne Brest-Landerneau-Quimper et Redon Nantes via Pontchâteau
 - Le développement des liaisons Nord/Sud (St Briec Auray...)
 - Les lignes Roscoff/Morlaix, Rennes/Fougères, Rennes/Chateaubriand, Auray Quiberon..

Pour le réseau des conseils de développement ce projet doit être co- construit avec l'ensemble des acteurs dans un dialogue territorial continu encadré par la CNDP

Pour la coordination du réseau : Martine Morel, Jean Verger, Daniel Caillarec, Guy Jourden, Jérôme Arbez

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,

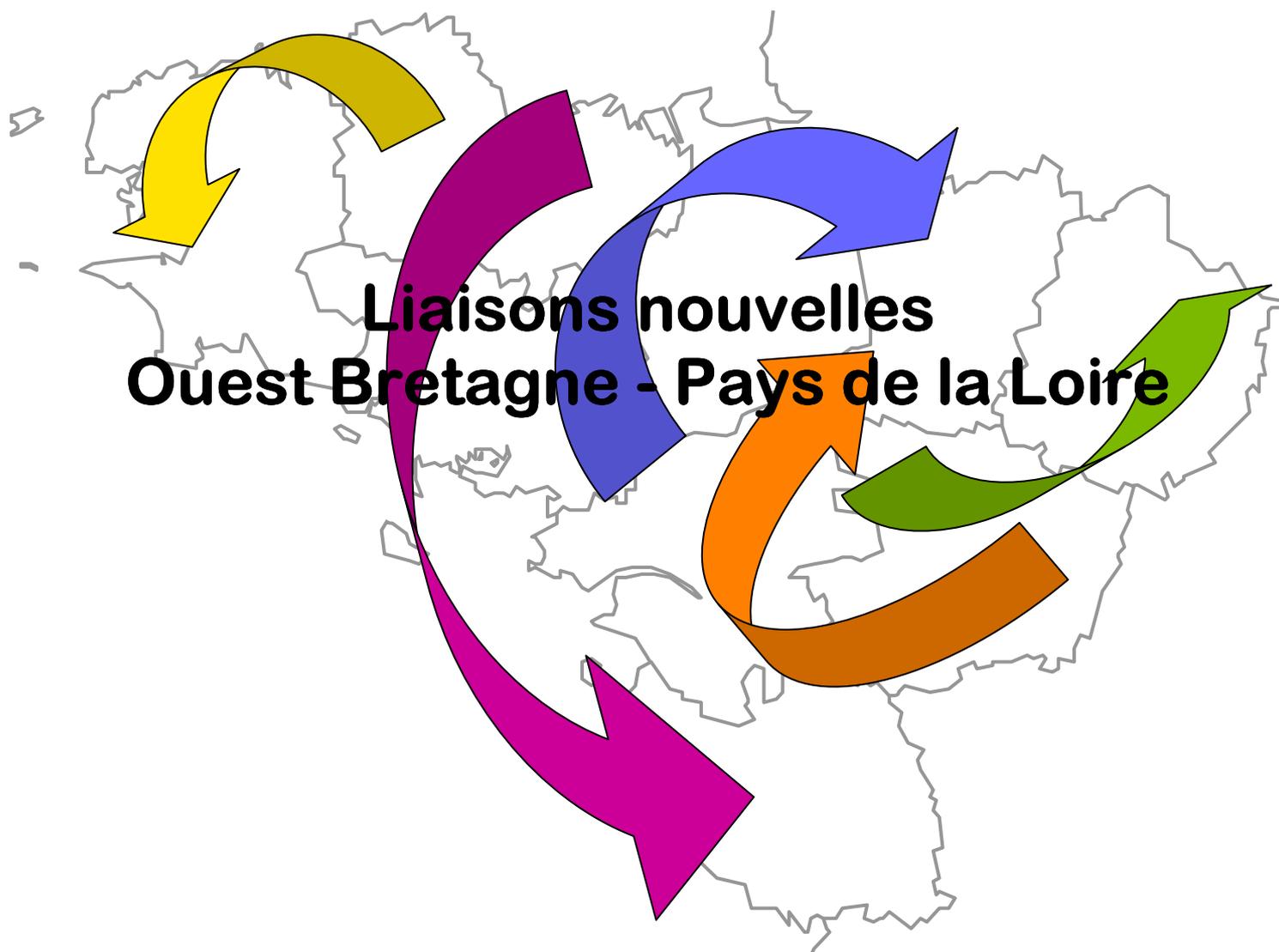
- Dans un premier temps, il serait plutôt intéressant d'augmenter les capacités du site de chargement / transbordement de Rennes et de faire du rabattement vers ce point en utilisant des véhicules routiers propres
- Puis ensuite développer le fret ferroviaire et améliorer les transferts multimodaux avec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





Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de la Loire

Une liaison nouvelle, pourquoi ?

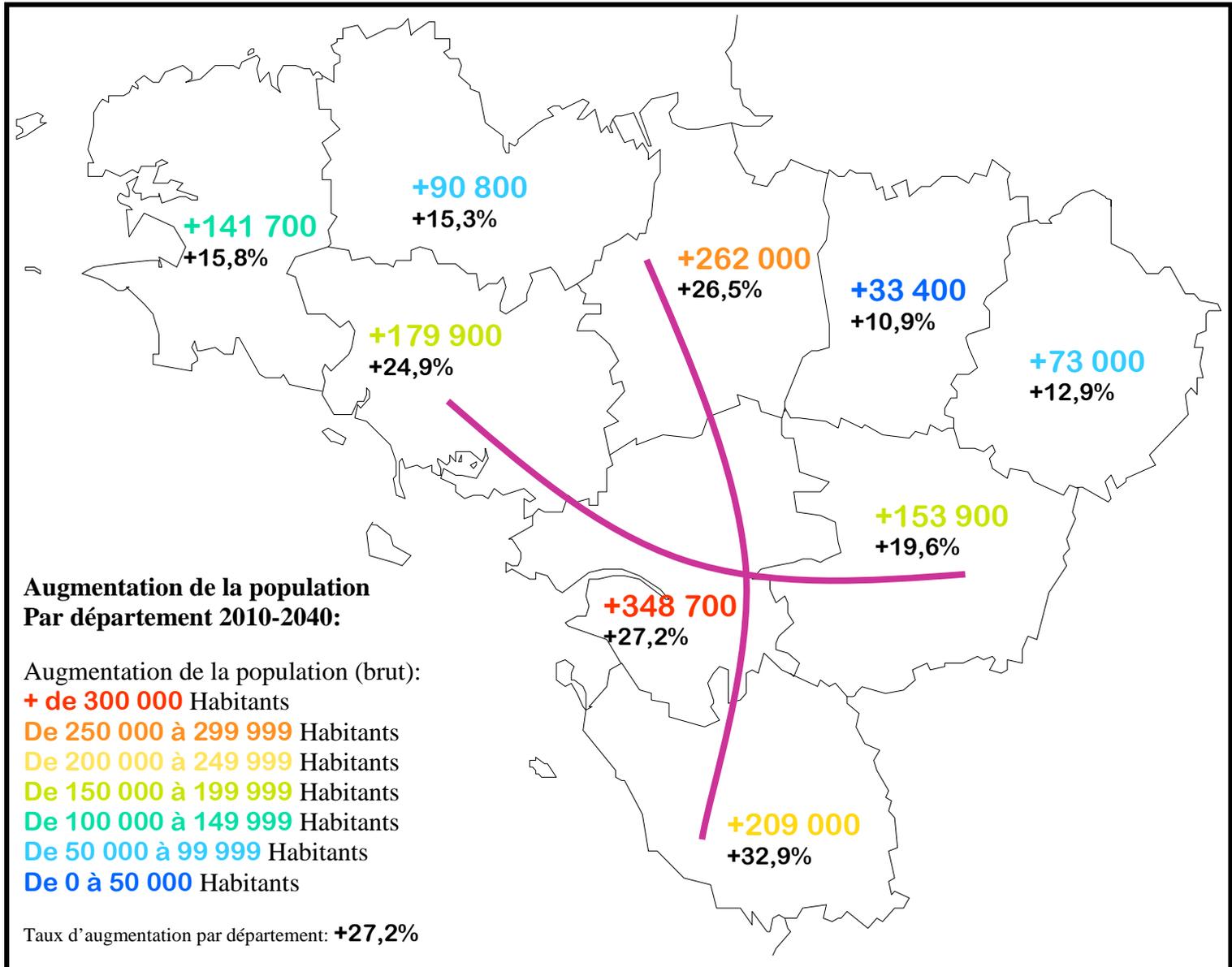
- Pour plus de rapidité entre les villes bretonnes et ligériennes ?
- Pour désaturer les axes ferroviaires afin de voir émerger de futurs cadencements (périurbains)?
- Pour soulager les étoiles ferroviaires des villes et créer des dessertes périurbaines de banlieue ?
- Parce que la population augmente ?
- Pour redynamiser certains territoires de l'ouest?

Démographie et territoire



*L'infrastructure de l'ancienne voie ferrée de la Chapelle sur Erdre à Beslé par Blain
Photo© Nicolas POINOT*

Une démographie en augmentation

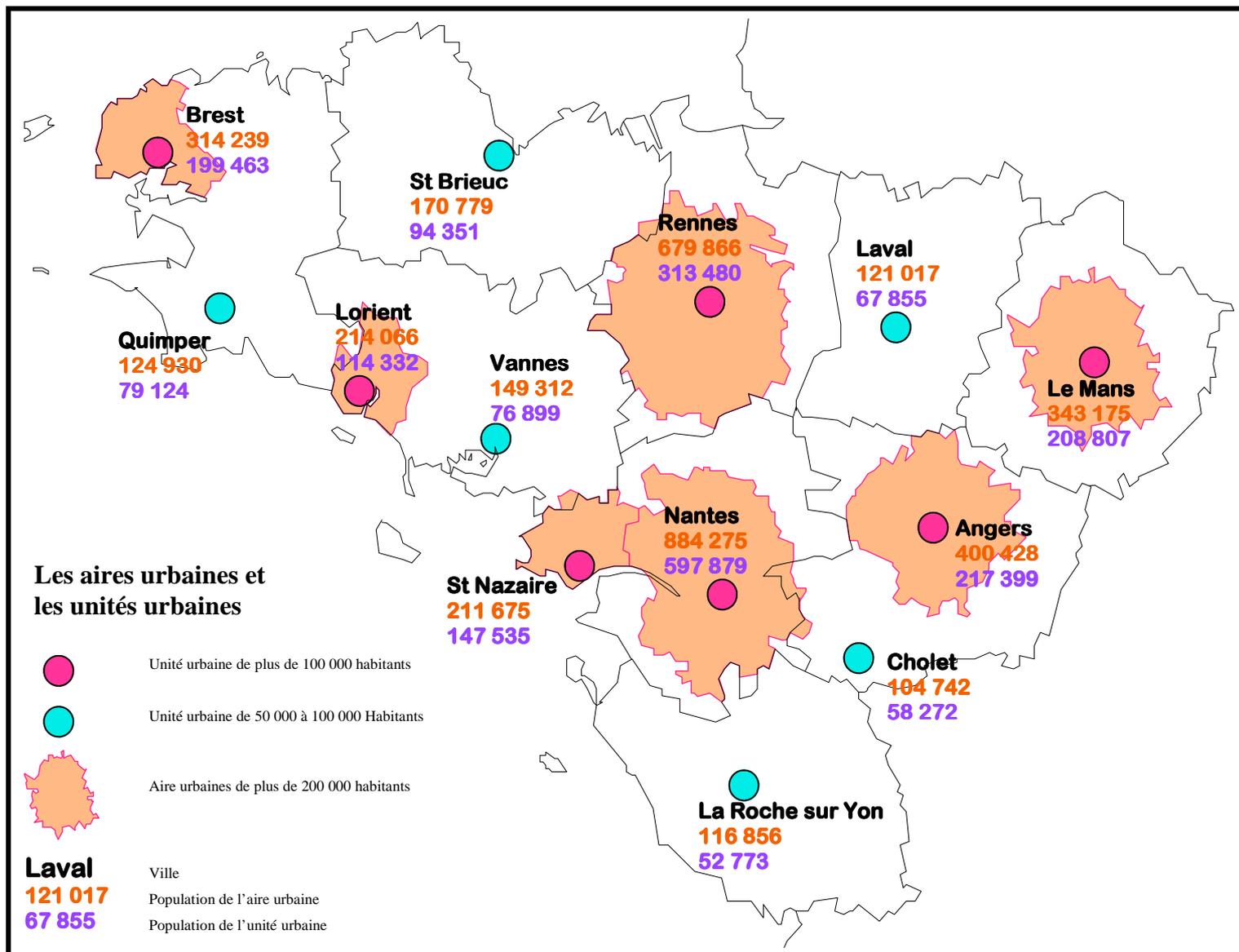


Chiffres Source INSEE prospective 2040

L'étude a utilisé les données brutes car celles-ci nous intéressent plus que le taux. On travaille ainsi avec des potentiels voyageurs nets

Deux axes forts d'augmentation de la population se dessinent dans l'ouest : l'un orienté Nord-Sud de l'Ille-et-Vilaine vers la Vendée et le second Est-Ouest du Maine et Loire vers le Morbihan. Les deux convergent vers la Loire-Atlantique. On s'aperçoit que le Nord et la partie Ouest des deux régions sont un peu plus fébriles quant à l'augmentation de la population en donnée brute

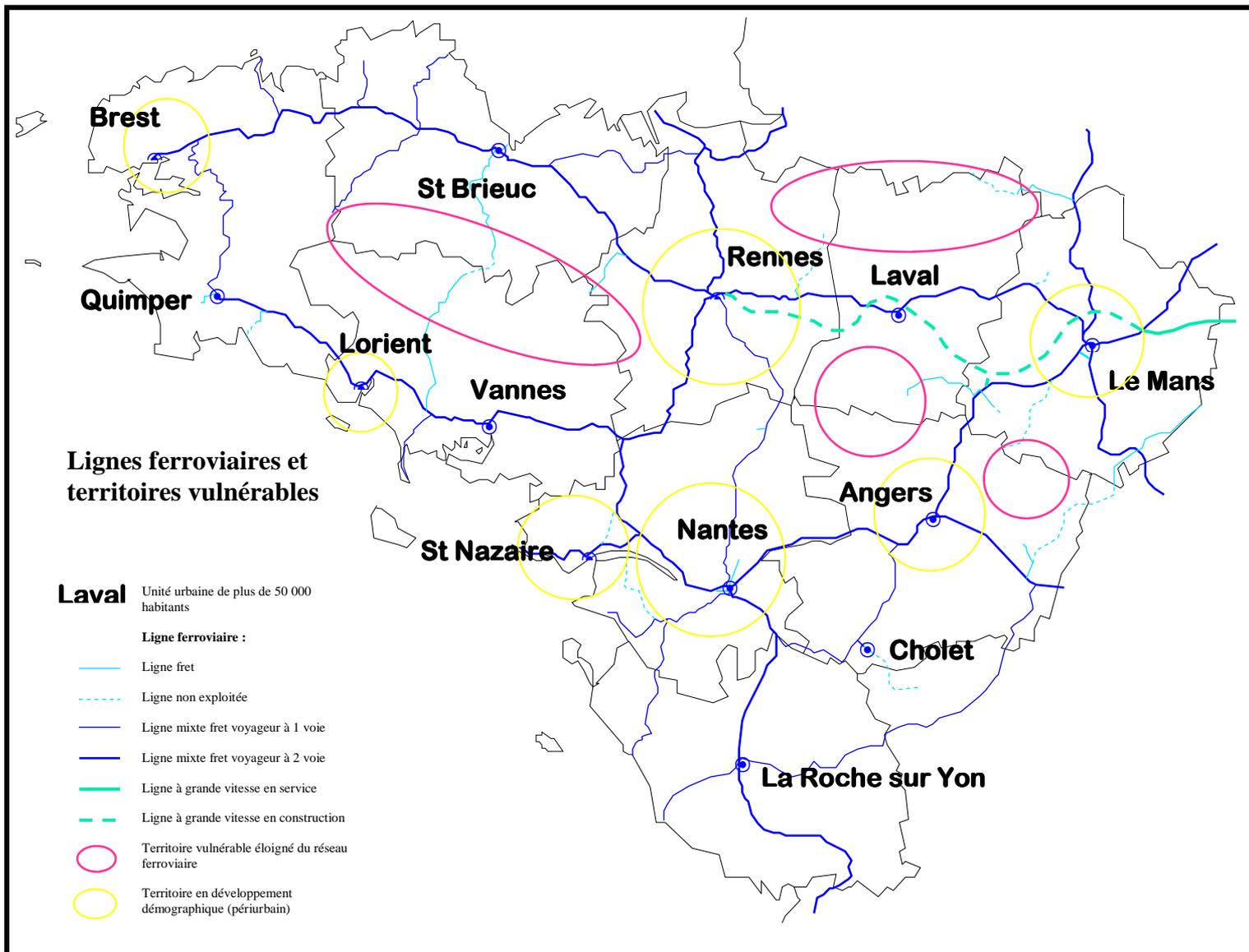
Les aires urbaines et les unités urbaines



Chiffres Source INSEE 2010

Le potentiel de développement du train (péri urbain, régional, intercity et TGV) se situe dans les grandes métropoles où la population est la plus importante. Nantes et Rennes se distinguent par leur grandeur, tant par leur démographie élevée que par la superficie de leur aire urbaine. Arrivent ensuite Angers et Le Mans, pour finir avec des aires urbaines plus petites : Brest, Lorient et St Nazaire. La ligne LGV qui doit ouvrir en 2017 permettra de dégager des sillons pour des dessertes périurbaines dans les agglomérations de Rennes et du Mans. Dans un même temps, on peut envisager l'augmentation de la desserte omnibus des trains en Mayenne.

La vulnérabilité des territoires



Certains territoires du grand ouest sont plus vulnérables car éloignés des voies ferrées. Dans la vulnérabilité d'un territoire, il faut observer la vulnérabilité en déplacement. En effet, un « stress test » pourrait être réalisé sur chacun des territoires avec comme indicateur l'augmentation du carburant : si le prix du carburant, dans les 10 ou 20 ans à venir, se mettait à augmenter, si son prix était multiplié par 2, 3 ou 4, quel territoire résisterait à cette crise économique ? En plus des ménages qui multiplieraient par 2, 3 ou 4 les frais de déplacements pour se rendre à la grande métropole la plus proche pour y effectuer des démarches administratives ou commerciales, les entreprises locales, qui effectuent leurs transports par voie routière, seraient impactées car elles devraient augmenter leurs frais de transport en bout de ligne, c'est-à-dire une hausse pour le consommateur. De même, à l'inverse, les produits, pour être livrés au consommateur final devront être facturés en surcoût et les derniers kilomètres coûteront plus cher. Par manque d'argent, les populations endettées fuiront ces mêmes territoires, l'économie chutera en même temps que le prix des biens immobiliers et l'Etat devra mettre plus d'argent pour sauver ces territoires en faillite.

Les territoires périurbains sont en attente de dessertes en train. Une gare qui est très mal desservie par le train engendre une vulnérabilité pour certains habitants. Les horaires décalés du soir, du matin et du milieu de journée mettent en péril des ménages qui changent d'horaires de travail si l'un des conjoints utilisait déjà le train par souci d'économie.

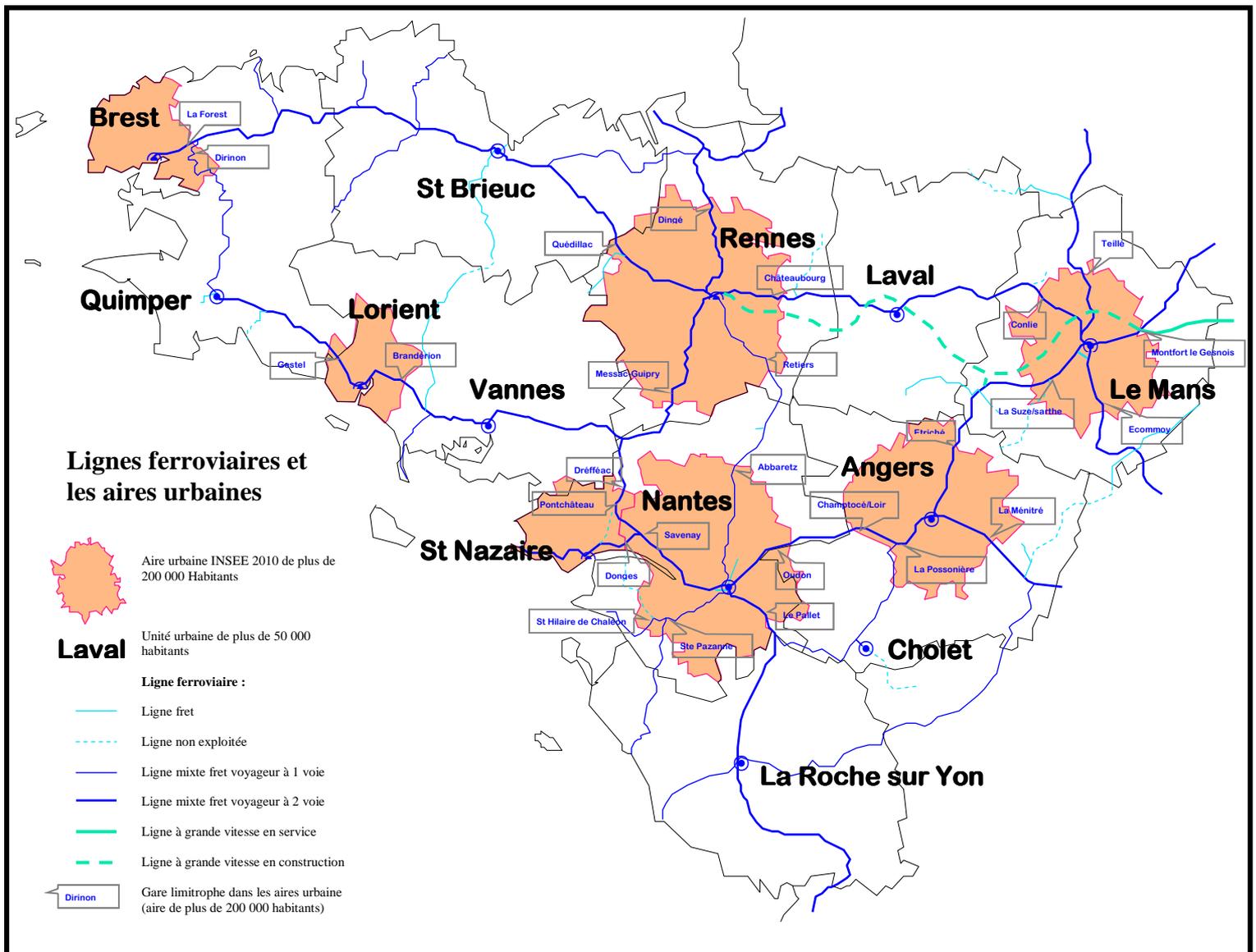
Dans l'aménagement du territoire, il faut aussi prendre en compte les nouveaux outils que nous offre le numérique : En effet, le développement des téléconférences dans les entreprises ne va pas forcément accroître les échanges physiques du déplacement. Les échanges s'opéreront en restant sur place.

Les aspects techniques



Ligne Nantes Savenay quelque part entre Couëron et St Etienne de Montluc. Au fond, on aperçoit le début des sillons de Bretagne. Photo© Nicolas POINOT

Les lignes ferroviaires en rapport avec les aires urbaines



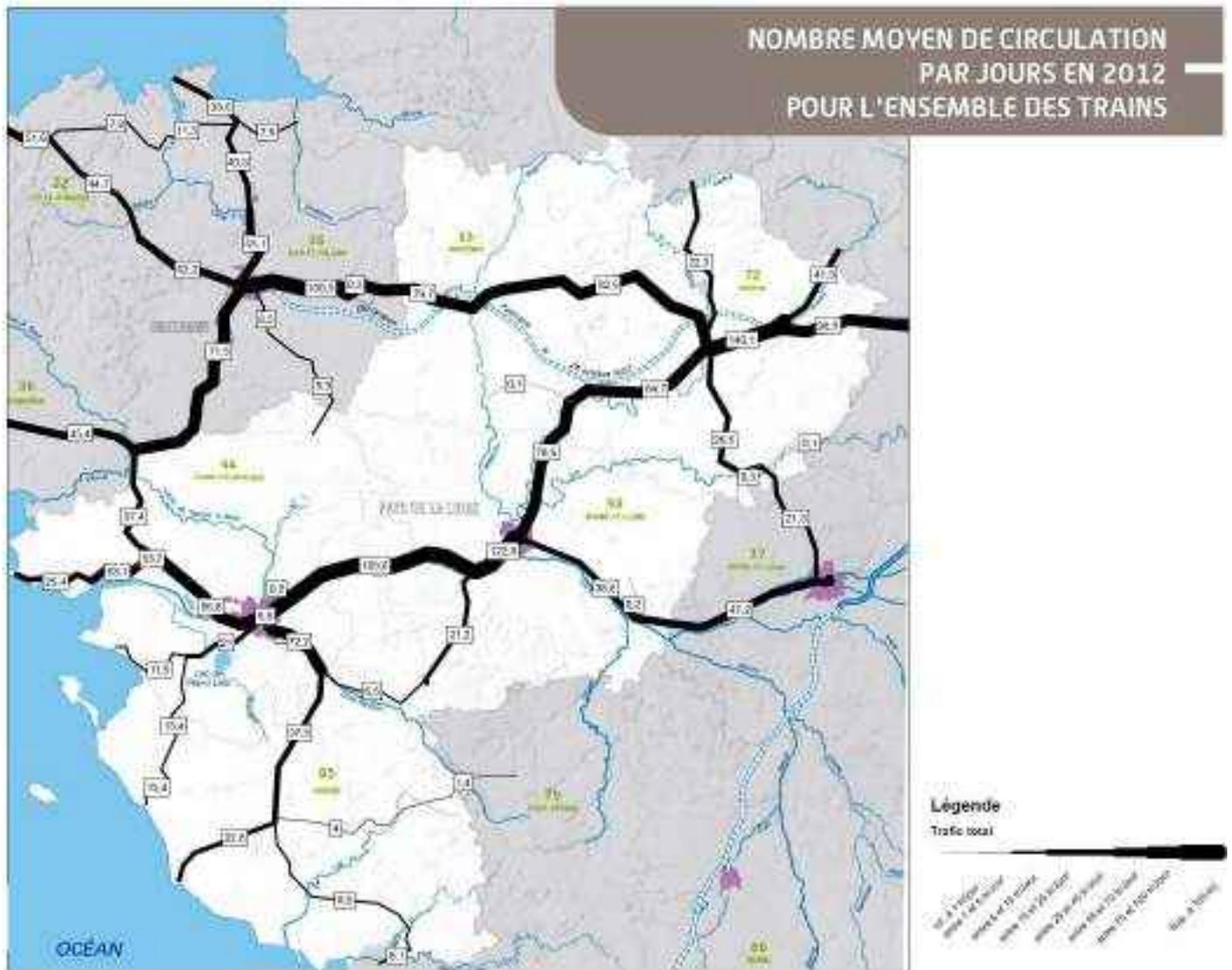
La cartographie met en apparence la surface des plus grandes aires urbaines et leurs dessertes en transport ferroviaire. Y sont intégrées les gares limitrophes des aires urbaines, on peut ainsi travailler sur la desserte des aires urbaines et déterminer la gare terminus technique qui peuvent drainer un grand nombre de voyageurs vers les trains périurbains type RER ou S-Bahn Allemand. Cela permet d'observer les territoires et de les différencier : l'un aura besoin d'une relation cadencée à 15 ou 20mn en heures de pointe, l'autre une relation de type régional, cadencé de 30 à 45mn aux heures de pointe.

On peut aisément observer sur la cartographie les demandes plus pressentes en matière de desserte périurbaine. Les aires urbaines de Nantes et de Rennes sont étendues et ont une population urbaine qui demande plus de trains et des gares plus rapprochées autour des villes.

La problématique des dessertes périurbaines est à étudier. Un train qui s'arrête tous les trois kilomètres va fortement ralentir la circulation des trains rapides et directs si ces derniers sont nombreux.

Les circulations (Nombre moyen de trains sur chaque axe)

La première des choses qu'il faut observer avant de lancer un quelconque itinéraire c'est de regarder la cartographie des trafics ferroviaires.



Source RFF plan régional

Cette carte de RFF est datée de 2012, de ce fait la carte intègre pas la ligne de tram train Nantes Châteaubriant avec ces 48 tramtrains entre Sucé sur Erdre et Nantes, ces 36 tramtrains entre Nort sur Erdre et ces 14 tramtrains entre Nantes et Châteaubriant en semaine.

-L'axe le plus saturé des lignes ferroviaires qui mène à une des deux capitales régionales est la ligne Nantes Angers avec 105,6 circulations par jour en moyenne, une pointe jusqu'à 122,8 entre la Possonière et Angers (Possonière Angers influe sur l'ensemble de la ligne). La ligne ligérienne qui absorbe le trafic venant du Mans et de la LGV voit aussi venir le trafic en provenance de Tours et du centre. Il est donc primordial que dans quelque projet qui soit, il y ait une vraie politique de désaturation de cet axe.

-Le deuxième axe le plus emprunté est l'axe Rennes - Vitré avec 100,5 trains par jour. En 2017 cet axe sera doublé avec la LGV Bretagne qui arrivera à Cesson Céviigné, quelques kilomètres avant Rennes. Cette ligne va donc voir une baisse de son trafic, bientôt composé essentiellement de TER.

-Le troisième axe qui suit est Nantes – Savenay avec 86,8 trains par jour

-Le quatrième axe dans l'ordre décroissant est Nantes -Clisson avec 72,2 trains par jour

En analysant la cartographie des circulations, on s'aperçoit que dans les 4 premiers axes ferroviaires, dans l'ordre décroissant, 3 axes arrivent sur Nantes et 1 axe sur Rennes. Quant à l'axe qui arrive sur Rennes, en provenance de Vitré, il deviendra moins utilisé car, à l'arrivée de la LGV, une partie du trafic ferroviaire basculera sur la LGV. Le plus urgent serait de traiter la ligne la plus saturée (axe Nantes / Angers) pour laquelle on ne peut pas rajouter de trains car en Pays de la Loire et en Bretagne (pour les trains qui partent et arrivent de Nantes) toutes les circulations ferroviaires sont travaillées à partir de cet axe.

L'axe Nantes Angers

Ce qui sature l'axe Nantes Angers ce n'est pas le nombre de circulations mais les types de circulations. En effet, sur cette ligne, on voit trois grandes catégories de trains :

- des trains directs entre Nantes et Angers
- des Trains qui arrêtent à Ancenis
- des trains qui sont omnibus

Avec trois types de circulation, il n'est pas facile de coordonner des circulations qui vont à des vitesses toutes différentes malgré le cadencement voulu par RFF qui n'a que légèrement amplifié l'offre. Dans un secteur où le cadencement ne permet le passage d'un type de desserte que toutes les 30mn, le périurbain Nantais nécessiterait un train toutes les 20mn car certains trains voient 70 passagers en une montée et sont saturés.

Direct sans arrêt à Ancenis TGV Nantes Paris	1^{er} train	30mn entre les deux TGV de mission identique	1H de circulation ferroviaire
Direct sans arrêt à Ancenis TGV Nantes Lyon ou Lille	2^{ème} train		
Semi direct arrêt à Ancenis Nantes Le Mans	3^{ème} train		
Semi direct arrêt à Ancenis Nantes Tours Orléans	4^{ème} train		
Omnibus Nantes Angers	5^{ème} train		
Direct sans arrêt à Ancenis TGV Nantes Paris	6^{er} train	30mn entre les deux TGV de mission identique	
Direct sans arrêt à Ancenis TGV Nantes Lyon ou Lille	7^{ème} train		
Semi direct arrêt à Ancenis Nantes Le Mans	8^{ème} train		
Semi direct arrêt à Ancenis Nantes Tours Orléans	9^{ème} train		
Omnibus Nantes Angers	10^{ème} train		

Tableau des circulations ferroviaires entre Nantes et Angers

L'axe Nantes Savenay

Des circulations un peu plus disparates circulent entre Nantes et Savenay car plusieurs lignes convergent sur l'axe :

Nantes- St Nazaire- Le Croisic, Nantes- Redon- Quimper, Nantes –Redon- Rennes. Cela n'arrange pas le fonctionnement de cet axe et complique les dessertes.

Il faut repenser la structure des circulations entre Nantes, St Nazaire et Redon

La vitesse des lignes

La vitesse est importante. Il y a les vitesses actuelles et les vitesses futures, le but étant de gagner de précieuses minutes, à moindre coût.

Regardons les vitesses actuelles pratiquées sur le réseau ferré



Légende / Legend



Source RFF Annexe 6-4 2015

Les axes Nantes- St Nazaire et Nantes- Redon- Rennes et Rennes- St Malo sont impactés par une faible vitesse de ligne. On ne dépasse pas les 140 Km/h sur une bonne partie du parcours. Sur les autres axes Rennes- St Brieux, Redon-Vannes et Nantes Angers, des portions de voie permettent d'atteindre les 220 Km/h

Par ailleurs, des travaux sont prévus dans la future décennie pour augmenter les vitesses entre Rennes- Redon-Vannes et Rennes St Brieux.

En regardant, par axe ferroviaire :

L'axe le plus chargé, Nantes Angers est rapide. Il n'aurait pas vocation à être doublé par une LGV pour sa vitesse, car un TGV effectue la liaison en 35 mn.

Le deuxième axe le plus chargé en trafic va être doublé de la LGV jusqu'à Rennes donc la question de relever la vitesse ne se pose pas.

Le troisième axe Nantes Savenay aurait bien besoin d'un relèvement de vitesse et pas seulement sur l'axe Nantes vers la Basse Bretagne, mais aussi sur l'axe Nantes St Nazaire prisé par 10 TGV par jour en semaine et en basse saison et de nombreux TER et intercitys directs entre Nantes et Savenay et St Nazaire. Cet axe atteint les 160Km/h entre Nantes et Couëron puis 140Km/h jusqu'à Savenay alors que les trains avec une voie profilée pourraient aller plus vite et atteindre les 200 Km/h.

Le quatrième axe le plus chargé est au sud Loire, la vitesse de celui-ci n'impacte pas beaucoup les trains entre Nantes et la Basse Bretagne et Rennes.

La cinquième ligne la plus chargée est entre Rennes et Redon. Celle là n'est pas très rapide entre Rennes- Messac Guipry et Beslé. Elle ne dépasse pas les 140Km/h, mais des travaux sont prévus sur cette ligne. Est ce que le futur profil de voie permettra de relever la vitesse à 220Km/H ? N'aurait on pas du rester sur des travaux d'entretien de base et travailler sur une nouvelle ligne avec un profil de voie plus droit ?

On peut aussi développer le train pendulaire. La France est très mauvaise élève de l'Europe dans ce domaine, voir du monde. En effet l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, le Portugal, l'Espagne, la Finlande, la Suède, la Croatie, la République Tchèque, la Russie, la Slovaquie, la Slovénie, La Norvège, La Roumanie, la Pologne, la Hongrie, l'Autriche en Europe et les USA, la Chine, le Japon et l'Inde dans le monde ont du train pendulaire. Les quelques pays comme l'Irlande, les Pays Bas, le Danemark sont trop petits ou offrent déjà une vitesse sur certains tronçons à 200Km/H ou faiblement densifiés. La France, dans ce domaine, est très en retard dans la pendulations des trains. Les pays qui ont développé le système de pendulation ont gagné quelques minutes de trajet, voire quelques dizaines de minutes. Par contre, la voie est très sollicitée et demande un renouvellement plus rapproché que les voies classiques. Si tous les pays développés l'ont réalisé, alors la France peut le faire.

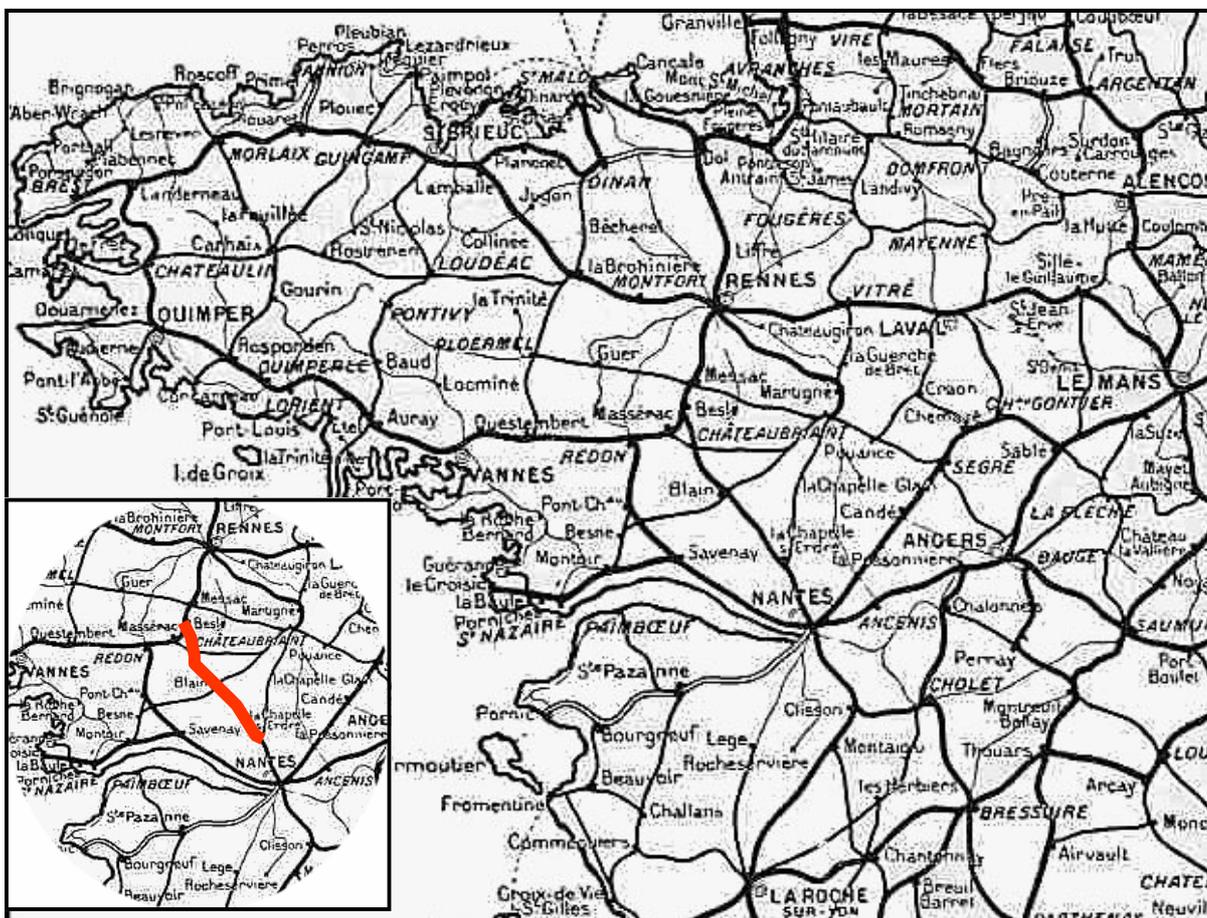
Retour en arrière



L'ancienne gare de Blain et son bâtiment voyageur. La ville s'est fortement urbanisée sur l'emprise ferroviaire et a aménagé un nouveau quartier. Photo© Nicolas POINOT

Dans la première partie du XXème siècle, la Bretagne regorgeait de beaucoup de lignes de chemin de fer. Il serait intéressant d'étudier certains points de ces lignes qui pourraient nous amener à une réflexion plus approfondie sur leur fonctionnement.

- Utilisaient-elles un parcours plus direct qui permette de gagner des kilomètres entre Nantes- Rennes et la Basse Bretagne ?
- La plateforme serait-elle réutilisable ? (sans parler de l'infrastructure qui n'existe plus)
- Les profils en travers permettent-ils une vitesse élevée ? (160 Km/h avec des portions à 200 Km/h)
- Les lignes se prêtent-elles bien à une rénovation qui permette d'augmenter la vitesse et le confort ?



Source Net

Sur la cartographie des chemins de fer de 1921, il existait multiples trajets pour effectuer la liaison Nantes Rennes :

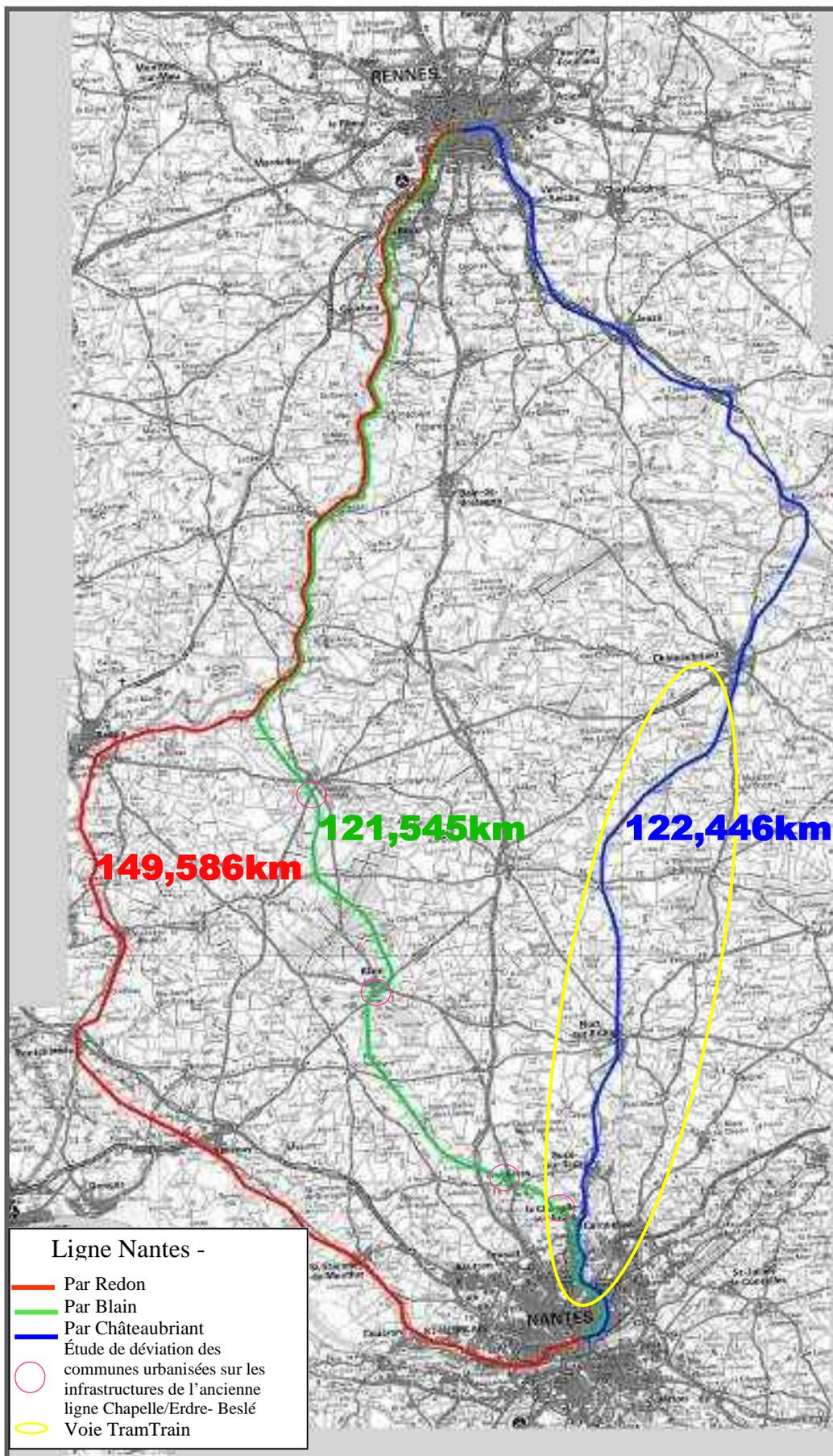
- par Châteaubriant
- par Blain
- par Redon

Le centre de la Bretagne était bien desservi par des trains à écartement normal mais aussi des trains à écartement métrique.

En regardant la carte ferroviaire de 1921, on aperçoit une ligne plus directe que l'actuelle (qui passe par Redon) pour effectuer Nantes Rennes : c'est la ligne Chapelle sur Erdre – Beslé. Cette dernière a cessé son exploitation voyageurs en 1939 et a été déclassée le 19 octobre 1967. A défaut d'avoir gardé son infrastructure, la plateforme existe toujours. Par contre, une partie de son itinéraire, qui passait autrefois à l'extérieur des centres bourgs, passe maintenant dans les villes. Il faudrait les dévier pour envisager une réutilisation de cette ligne.

En ce qui concerne les relations ferroviaires de Nantes avec les villes de Brest et de Quimper, on observe que l'itinéraire actuel est relativement direct et que l'utilisation des voies anciennes ne serait pas d'une grande utilité pour gagner de précieuses minutes, sauf pour se rendre dans le centre de la Bretagne.

Les itinéraires historiques Nantes Rennes



Comme cité précédemment, il y a trois itinéraires historiques pour rallier Nantes et Rennes : par Redon, par Châteaubriant et par Blain.

Par Redon : Avec 149,586Km aujourd'hui, c'est l'itinéraire que les trains directs Nantes Rennes (sans arrêt à Redon) empruntent actuellement. Il a l'inconvénient de rallonger le parcours, il n'est pas du tout direct d'un point de vue distance.

Par châteaubriant : il faut compter 122,446Km. La voie entre Rennes et Châteaubriant étant sinueuse, il faudrait retravailler les courbes. Le soucis majeur se situe entre Nantes et Châteaubriant. En effet, la voie est réservée au tramtrain et les butoirs en gare de châteaubriant nous le rappelle. Pourtant, à part la signalisation, la voie supporte des trains de 20 tonnes à l'essieu. Ses rayons de courbure entre la Chapelle sur Erdre et Châteaubriant peuvent permettre aux trains d'atteindre 220Km/H sur une bonne partie du parcours.

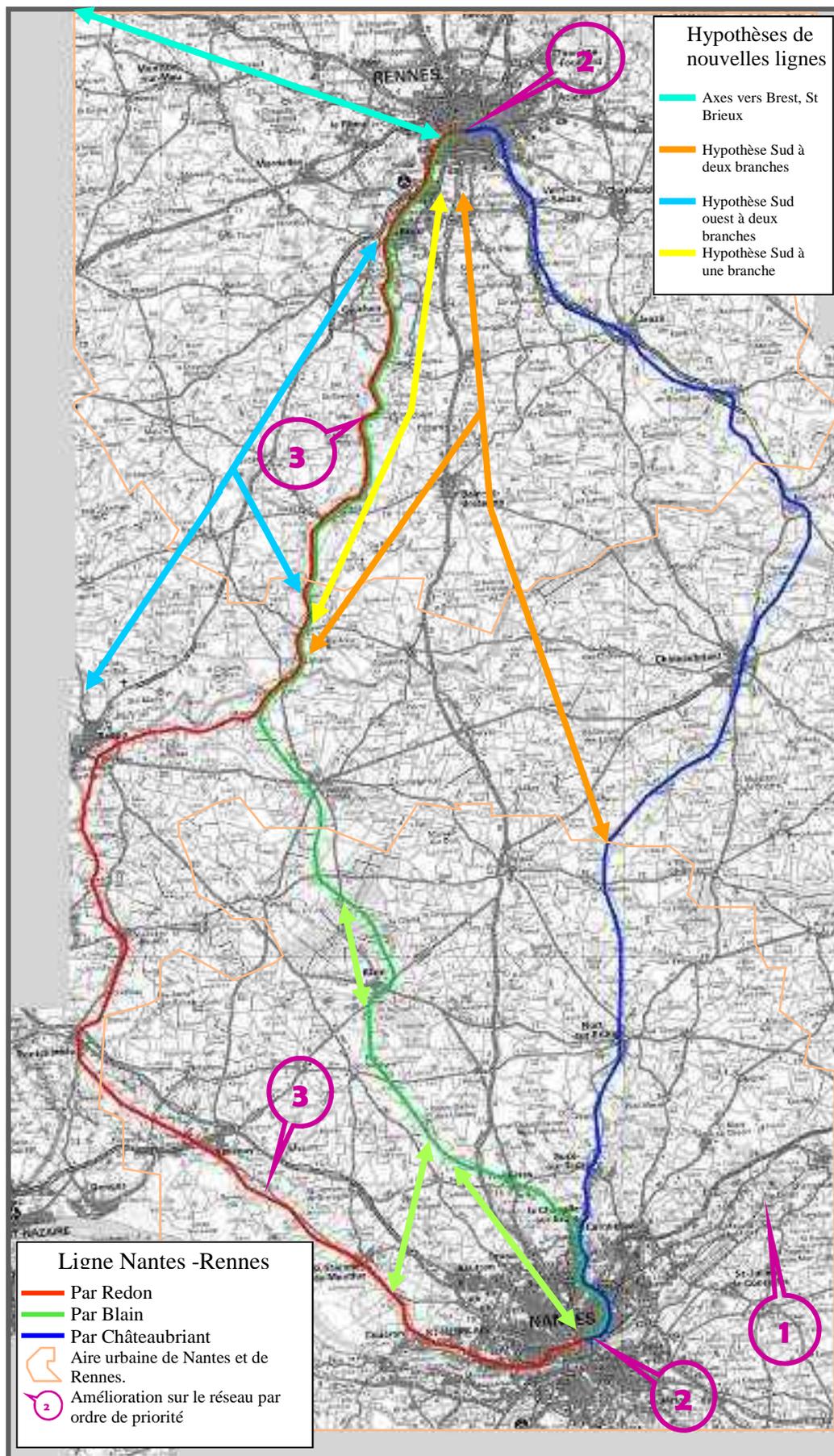
Par Blain : il faut compter 121,546 Km, ce qui est quasi ex æquo avec la solution par Châteaubriant. Il faudrait toutefois referrer la ligne entre Beslé et Chapelle sur Erdre. Elle offre une bonne courbure de voie mais certaines des communes traversées ont aménagé les emprises ferroviaires. Il faudrait donc étudier un contournement de ces communes si les emprises ne sont plus utilisables. D'autre part, l'arrivée sur Nantes pose problème, les infrastructures du tramtrain n'étant pas complètement adaptées.

Il faudrait aussi regarder les 5 passages à niveau urbains sur le territoire de la ville de Nantes. Ceux ci peuvent en effet poser des problèmes de sécurité dans un milieu dense. Il faudrait alors prévoir de les franchir par un souterrain ou trouver d'autres moyens de les contourner. Le prix de ces travaux en ville peut paraître cher mais il faut rappeler que deux lignes ferroviaires les utiliseraient : Nantes / Châteaubriant et Nantes / Blain Beslé, auxquelles pourrait se rajouter à Doulon l'ancienne ligne vers Segré.



L'ancienne voie ferrée qui ralliait Blain à Nantes, à la hauteur de la Chapelle sur Erdre, un secteur urbanisé le long de l'infrastructure. Photo© Nicolas POINOT

Les hypothèses de tracé entre Rennes, Nantes et la Bretagne Sud



Avant même de regarder les hypothèses de tracés, il faut améliorer les infrastructures qui pourraient avoir des répercussions sur les nouvelles liaisons :

1

L'axe à travailler en urgence est Nantes / Angers. Comme précisé précédemment, il accuse un grand nombre de trains et des missions très différentes à chaque fois. La demande en périurbain est très forte à l'approche de Nantes à partir de Mauves sur Loire. De cet itinéraire sont bâtis tous les services de la région Pays de la Loire et de ces voisines. Si l'on veut que les liaisons Ouest Bretagne Pays de la Loire ne soient pas impactées par un problème sur ces voies (retards et perturbations), que l'on puisse augmenter les liaisons Bretagne sud et Angers, il faut que dans une partie de son tracé, on rajoute une troisième voie ou qu'on la double.

2

Aménager les gares de Nantes et de Rennes pour accueillir le nouveau trafic :

Saturation des emprises Voyageurs (Quai et accès aux quais) prévue pour chacune des gares

Saturation des emprises ferroviaires (Nombre de voies et accès des trains en gare)

3

L'axe Nantes Savenay doit être doublé si le Fret ferroviaire s'accroissait à nouveau. Cette ligne accuse des missions différentes, le doublement de cette voie permettrait à des trains express de doubler des omnibus ou semi direct

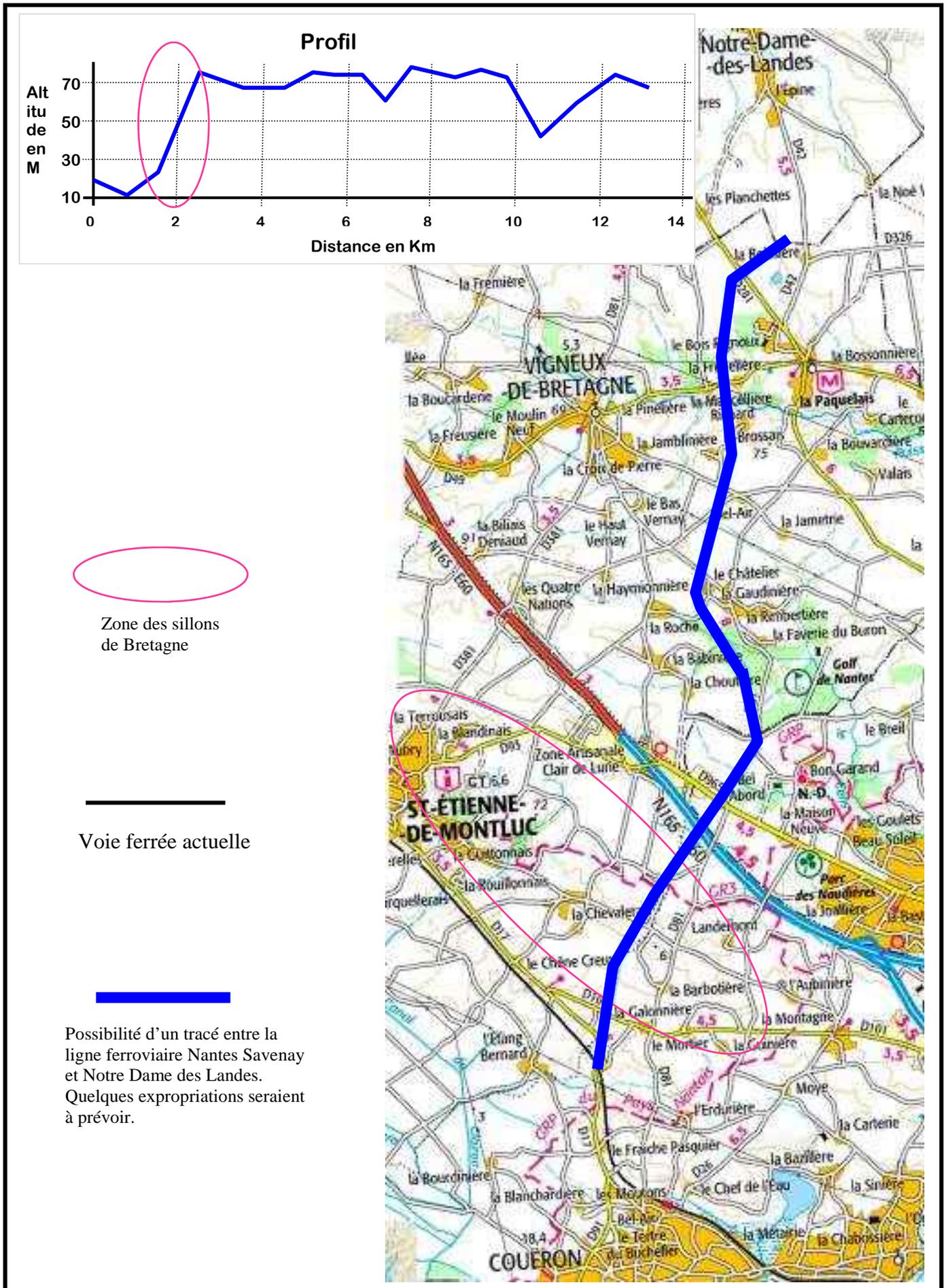
L'axe Rennes Messac Guipry est beaucoup utilisé. En mettant en place une liaison de train périurbain la voie risque de s'engorger il faudra prévoir des travaux pour doubler la voie.

Les aires urbaines rennaise et nantaise sont assez proches. Une zone entre Derval et la Grand Fougeray reste néanmoins à l'extérieur de ces dernières. Des trains périurbains peuvent desservir les zones rurales pour rendre rapides des trains express. Dans l'aménagement des nouvelles liaisons, il faut prendre en considération l'augmentation de population sur les zones rurales de Nantes et Rennes.

Avantages	Inconvénients	Remarques
Hypothèse par la ligne actuelle de châteaubriant		
<p>On peut relever la vitesse de la ligne, certains profils de voies peuvent faire évoluer les trains à 220 Km/h entre Châteaubriant et La Chapelle sur Erdre.</p> <p>Cette ligne dessert plusieurs petites villes (Châteaubriant, Nort sur Erdre, Retiers et Janzé), elle permet de relier indifféremment ces villes à Nantes ou à Rennes</p> <p>Cette hypothèse permet de déssaturer les axes Rennes Redon et Nantes Savenay pour y insérer des trains périurbains.</p>	<p>l'infrastructure est dédiée au tram train entre Châteaubriant et Nantes. Si il devait rouler des trains lourds, la signalisation devrait être revue aux normes des trains lourds.(ERTMS)</p> <p>La voie est plus sinueuse entre Châteaubriant et Rennes et moins directe que la partie sud pour rejoindre Nantes.</p>	<p>Mesure 122,446 Km</p>
Hypothèse d'une voie nouvelle en fourche au sud de Rennes		
<p>Elle rend plus directe la liaison Nantes Rennes et permet un compromis entre une voie entièrement nouvelle et celle existante</p> <p>Elle évite les courbes à l'entrée de Rennes,</p> <p>Dégage des sillons sur l'axe Rennes Messac-Guipry, permet de créer une desserte périurbaine fortement cadencée.</p> <p>Permet de ne pas renvoyer les trains Nantes Rennes sur l'axe chargé Nantes Savenay.</p>	<p>Cette nouvelle ligne entre Redon et Rennes ne ferait pas gagner beaucoup de temps en comparaison d'un train pendulaire par voie classique. Il y aurait aussi beaucoup d'expropriation du à une forte densité d'habitation au sud de Rennes.</p>	<p>Voie en tronc commun jusqu'à Bain de Bretagne qui se sépare pour rejoindre Abbaretz sur un branche et Longon-Beslé sur l'autre branche.</p> <p>Une option de raccordement à St Armel sur la ligne Rennes Châteaubriant pour éviter des travaux lourd dans le périurbain Rennais.</p>
Hypothèse d'une voie nouvelle suivant de plus près la voie classique entre Rennes et Messac-Guipry		
<p>Elle dégage des sillons entre Messac-Guipry et Rennes pour de la desserte Périurbaine cadencée. Cet itinéraire permet de gagner en vitesse par un profil de voie moins sinueux le reste du trajet pour Redon et Nantes s'effectuant par une pendulation du train en voie classique, Nantes est reliée par Blain et Notre dame des landes par l'ancienne ligne Beslé Chapelle sur Erdre.</p> <p>Cette ligne permet de relier les villes de Blain, Guémené Panfao Messac-Guipry pour Nantes comme pour Rennes</p>	<p>Des travaux sur l'accès à Nantes sont à prévoir (Passage à niveau)</p>	<p>Cette hypothèse offre un compromis entre rapidité et desserte des territoires traversés</p> <p>Elle n'empêche pas la desserte par Châteaubriant mais la complète.</p>
Hypothèse par voie classique entre Beslé et Rennes		
<p>Travaux moins coûteux qu'une voie nouvelle dans l'état actuel</p>	<p>La voie serait saturée entre Messac Guipry et Rennes avec une forte croissance du trafic périurbain. Une troisième voie devrait être envisagée, ce qui relèverait le coût</p>	<p>Elle consisterait à reprofiler la voie pour y faire circuler des trains pendulaires</p>

Hypothèse d'une voie nouvelle plus à l'Ouest		
La nouvelle voie est directe entre Redon et Rennes (plus de boucle par Beslé). Elle offre donc un temps de parcours plus performant. Elle permet de dégager des sillons pour faire du train périurbain entre Rennes et Messac Guipry	Cette hypothèse rallongerait la distance entre Nantes et Rennes et n'offrirait pas un temps de parcours compétitif (si l'on compare avec les autres hypothèses)	
Tracé Rennes St Brieux		
Ce tracé ne fait gagner que quelques minutes. Une étude approfondie par des experts extérieur à RFF et la SNCF sur le profilage des voies pour faire rouler des trains pendulaire serait à effectuer.		La voie n'est pas saturée le trafic y est bien inférieur aux axes Nantes Angers, Nantes Savenay, Rennes Redon, pas prioritaire
Déviations de Blain par l'ouest		
Un trajet plus direct que par l'ancienne infrastructure qui passait à l'Est de la ville permet de profiler une voie à 220Km/h	Un nouvel ouvrage d'art pour traverser l'Isac.	Les infrastructures sur la ville de Blain sont inutilisables, la ville ayant emménagé dessus.
Déviations des communes au Nord de Nantes par un tunnel.		
Aucun avantage.	Un tunnel dans Nantes coûterait très cher par rapport à un réaménagement des passages à niveaux dans les quartiers Est de Nantes Contournement de la Chapelle sur Erdre par le Nord en raison de l'urbanisation le long de l'infrastructure de la voie.	
Déviations des communes au Nord de Nantes par l'Ouest de l'agglomération entre Notre Dame des Landes et Couëron		
Aucun avantage.	L'Ouest périurbain est fortement urbanisé. La traversé des sillons de Bretagne complique un tracé qui suit les niveaux terrestres. L'entrée par l'ouest se complique en raison d'une saturation de la ligne si le trafic périurbain et le trafic inter ville venait à augmenter entre Nantes et St Nazaire. Cette ligne devrait être doublée jusqu'à l'entrée de la gare de Nantes si cette option est prise. Rallongement du parcours kilométrique.	

Profil en long d'un tracé dans les sillons de Bretagne



Ce travail permet des pistes de réflexion pour de nouvelles liaisons entre Nantes et Rennes, un travail d'approfondissement reste à faire.



*Saint Etienne de Montluc, Bourg situé au pied des sillons de Bretagne la voie ferrée passe au pied du Sillon.
Photo© Nicolas POINOT*

Nicolas POINOT
ANDE (Association Nantaise Déplacements Environnement) - FNAUT Pays de la Loire



Avis de la FNAUT Pays de la Loire concernant le projet LNOBPL

Association des Usagers des Transports des Pays de la Loire

12 janvier 2022

Les usagers de la Région Pays de la Loire sont concernés par le projet et en particulier par :

*** la ligne nouvelle Nantes Rennes.** L'encombrement de la ligne actuelle Rennes Redon qui voit passer les trains de « banlieue », des trains vers la Bretagne Sud et les Nantes Rennes, et le gain d'un quart d'heure justifient la ligne nouvelle, qui va réduire les nuisances et impacts de la route, mais à condition d'éviter les investissements routiers concurrents.

Cela ne doit pas faire oublier **la nécessité d'améliorer la liaison Nantes Rennes par Châteaubriant**, plus courte et qui dessert d'autres territoires, dans un cadre interrégional commun. Il y a de la place pour 2 liaisons aussi distinctes entre les deux grandes agglomérations de l'Ouest.

Mais sans arrêt intermédiaire, les liaisons Nantes Rennes actuelles ne bénéficient qu'aux seuls usagers qui ont un accès rapide aux gares centrales de Rennes et Nantes. Ceci explique en partie le faible nombre de voyageurs dans les trains actuels Nantes Rennes et que seuls 5 % des déplacements entre les deux agglomérations se font par le train.

Les nœuds de transport importants sur le trajet doivent bénéficier d'arrêts : 1) Chantenay en banlieue nantaise, pôle de transport urbain en zone dense desservant tout l'Ouest de l'agglomération, 2) Savenay pour permettre une correspondance avec les lignes TER omnibus de l'axe Nantes St Nazaire 3) agglomération de Redon : une halte à St Nicolas de Redon, avec navette bus pour le centre de Redon, serait un bon compromis limitant les pertes de temps.

La répartition entre trains sans arrêts Nantes Rennes et trains avec arrêts devra permettre de répondre aux différents besoins (heure de pointe, heures creuses, soirée, WE).

*** l'amélioration des trajets entre Redon et Quimper / Brest**, qui bénéficieront aussi aux voyageurs entre la vallée de la Loire et la côte Sud bretonne. Ces liaisons sont à développer, du fait des liens de l'Estuaire avec la côte Sud bretonne et Brest (universités, maritime, énergies renouvelables, tourisme, ...). Outre le renforcement des liaisons Nantes Quimper, la liaison rapide et directe Nantes Brest, très insuffisante actuellement (1 seul AR TER), est à développer, ce qui demande aussi la modernisation de Quimper / Brest.

Les habitants et territoires ont aussi besoin de liaisons Rennes / St Nazaire,

assurant des liaisons entre l'agglomération rennaise, St Nazaire et la côte d'Amour, ainsi que le désenclavement des territoires intermédiaires (Pontchâteau, St Gildas). Un raccordement à l'Ouest de Savenay, si l'on ne veut pas utiliser l'emprise existante par Besné, permettrait des liaisons directes, alors que la correspondance à Savenay est dissuasive sur une liaison courte.

Cela renforcerait l'utilisation de la ligne nouvelle, permettrait de soulager les routes et de réduire l'impact écologique du transport. Tant pour les trajets domicile /travail ou formation, que pour les trajets personnels ou à but touristique, cette liaison nous paraît essentielle. Rennes, St Nazaire, la côte d'Amour / presque île guérandaise ont des activités complémentaires garantissant le trafic y

compris le WE. Un cadencement horaire est un minimum entre deux aires urbaines si proches, l'une de 700 000 habitants, l'autre de plus de 215 000 hab. (St Nazaire et Côte d'Amour).

La « virgule » de Savenay, demandée depuis longtemps pour le fret par le Port de Nantes St Nazaire, l'est aussi par les usagers (cf site de la FNAUT et le dernier Comité de Lignes Pays de la Loire concernant les lignes Porte de Bretagne du 30 sept.2021) et par les collectivités regroupées dans ELLO (6 intercommunalités du territoire « Estuaire et Littoral Loire Océan », dont les 4 directement sur le tracé : Cap Atlantique, la CARENE, Redon Agglomération, Pontchâteau Saint Gildas). Elles ont écrit le 8 octobre 2021 à la Présidente de la Commission d'Enquête du SRADDET Pays de la Loire qu'elles considéraient essentielle :

« l'identification de l'axe ferroviaire St Nazaire / Redon / Rennes via Pontchâteau comme itinéraire prioritaire d'intérêt national et interrégional et la réalisation dans ce cadre de la virgule de Savenay répondant à la fois aux enjeux fret et voyageurs. »

Ceci est prioritaire sur tout investissement routier concurrent, étant donné l'impact sur le climat des transports. Du fait d'un parcours électrifié, les réductions d'émission seraient particulièrement importantes. D'après le dossier LNOBPL, et en considérant que les émissions du TER électrique correctement rempli sont proches de celles du TGV : émissions divisées par 29 en passant de la voiture au train, par 13 du covoiturage au train, par 5 en passant du bus au train. Les temps de transport par train seront largement inférieurs à ceux de la route.

Au dernier Comité de Ligne PdLL concernant les liaisons dites « Portes de Bretagne », la Région Pays de la Loire a d'ailleurs déclaré soutenir la réalisation de la virgule de Savenay, pour améliorer les liaisons entre les territoires de Redon à Pontchâteau et l'agglomération nazairienne. Les trajets quotidiens y sont déjà nombreux, en particulier pour les déplacements domicile /travail / formation.

En synthèse, **La FNAUT Pays de la Loire** approuve la réalisation de la **ligne nouvelle Rennes Redon**, à double usage (accès Bretagne Sud et Nantes) qui doit aller de pair avec un renforcement de l'offre ferroviaire , en particulier de trains du quotidien, pour réduire les investissements routiers et les émissions du secteur des transports, faciliter le transfert modal. Elle demande :

- la prise en compte de l'**axe Rennes Saint Nazaire** dans le programmation LNOBPL. Des circulations directes sur cet axe sont à ajouter aux objectifs actuels et apporteront un supplément d'intérêt au projet et l'appui des habitants et territoires bénéficiaires.
- la réalisation d'un **raccordement rapide à l'Ouest de Savenay** (dans la mesure où l'emprise par Besné, à protéger, ne serait pas disponible actuellement) pour le fret et les voyageurs, qui permettra la mise en service de liaisons Rennes Saint Nazaire.
- L'amélioration de la liaison actuellement tronçonnée **Nantes Rennes par Châteaubriant**, au service de territoires mal desservis et éloignés du tracé par Redon. La FNAUT a fait des propositions.
- la **desserte des principales gares des territoires intermédiaires**, que ce soit sur les liaisons Nantes / Rennes ou Rennes / St Nazaire.
- Le renforcement des **liaisons entre l'Estuaire, la Bretagne Sud et Brest** via Redon

Liaison Brest / Bretagne Sud (Quimper Lorient Vannes) / Nantes

Les besoins de déplacement sur cette liaison sont liés aux échanges entre les 2 métropoles dans différents domaines (maritime, énergie, universités, ...), mais s'expliquent aussi par une côte Sud bretonne très dynamique (tourisme, agroalimentaire, ...). Ces liens ont toujours été très forts. Le trafic sur l'axe routier parallèle est sur la majorité du parcours supérieur à 25 000 véh./jour. Le potentiel ne manque donc pas.

Les offres Nantes / Quimper et Quimper / Brest sont insuffisantes, et face à la route, ne proposent pas de bonne alternative, dès que l'on veut aller des rivages du Golfe de Gascogne à Brest, du fait de la correspondance à Quimper.

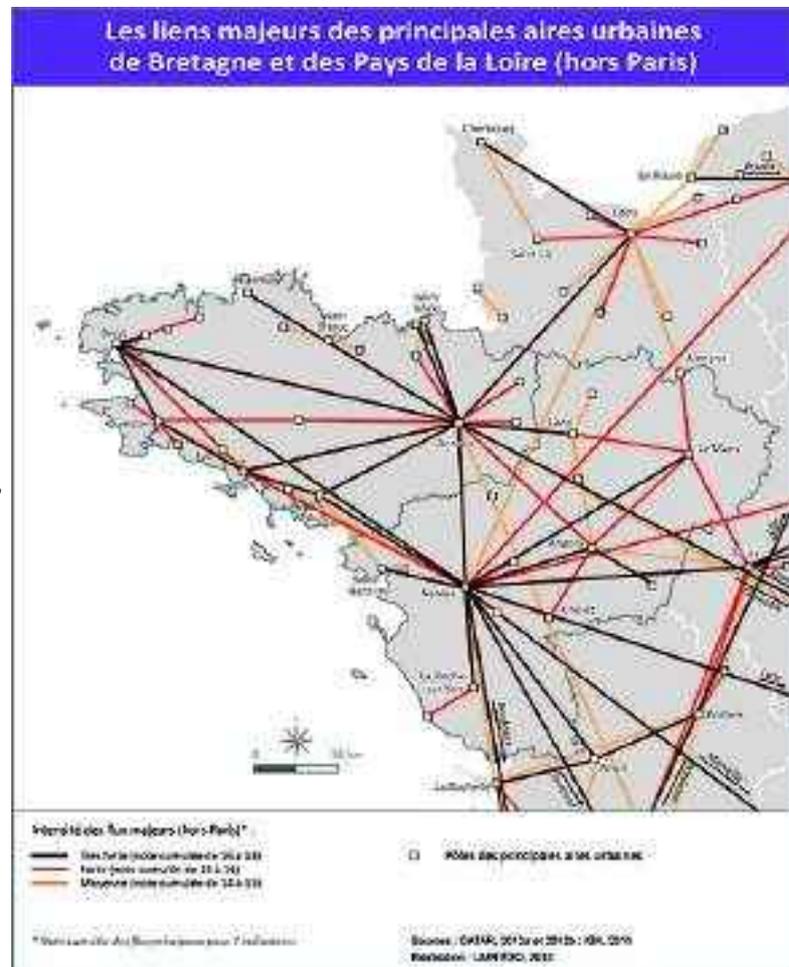
Le seul AR/j Nantes / Brest direct par la côte Sud assure la liaison en 3h33, soit 20 mn de plus que par la route (si absence d'embouteillage), mais c'est un temps utile et reposant,à condition de trouver un train !

L'offre est plus nombreuse en changeant à Rennes, mais les temps de trajet sont systématiquement supérieurs (autour de 4h). Quand on connaît de plus la réticence des usagers face aux correspondances (que la SNCF évalue comme un temps additionnel de 1h), on comprend la faible attractivité du passage par Rennes.

La liaison Nantes / Brest permet des liaisons Nantes / Bretagne Sud (assurés aussi par les Nantes / Quimper), et surtout des **liaisons entre Bretagne Sud et Brest**. Mais l'offre actuelle, par exemple **Vannes / Brest**, hors le cas du seul train direct Nantes Brest existant en 2h21, est de 3 h avec changement à Quimper. Peu attractif face à la voiture (2h hors embouteillage).

Même difficulté pour **Lorient / Brest** pour laquelle les temps de trajet proposés avec changement à Quimper sont au minimum de 30 mn supérieurs à ceux par le seul AR direct quotidien (1h40). Bien que ces villes soient dans la même région Bretagne, pour les liaisons ferroviaires, Brest est isolé de la côte Sud bretonne, un territoire dynamique.

Le développement des liaisons directes **Nantes / Bretagne Sud / Brest**, apporterait aux habitants de nouvelles solutions de déplacement et rapprocherait l'offre ferroviaire des temps de la voiture. D'autant que le projet Inobpl devrait permettre de réduire (d'une dizaine de mn?) les temps actuels. Le projet Inobpl gagnerait donc à prendre en compte cette liaison Nantes /Brest, qui serait encore améliorée avec une modernisation de Quimper Brest.



Contribution LNOBPL

Collectif d'usagers TER Bretagne Sud

Le Collectif d'usagers TER Bretagne Sud s'étonne de ce projet totalement pharaonique à l'heure des économies budgétaires. Il s'en étonne d'autant plus que ce projet est un ersatz du projet initial lié à l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Projet qui a été abandonné au vu des montants financiers !

Le projet LNOBPL est montré comme pourvoyeur de trains du quotidien. Hélas, nous ne voyons pas comment. Si l'objectif de ce projet est de réellement gagné une dizaine de minutes, entre Rennes-Nantes et Rennes-Quimper/Brest, ce ne sera pas la portion supplémentaire de ligne à haute vitesse qui drainera les milliers d'usagers du quotidien se rendant en TER à Rennes ou Nantes (à peu près la moitié des usagers TER bretons sont pour la métropole rennaise). En effet, les usagers empruntent les TER **car ils desservent leur territoire**. Une ligne à grande vitesse ne desservira pas leur territoire. Si elle les dessert, elle fait automatiquement baisser la grande vitesse. Sur un gain de temps de 10 minutes, le décompte des minutes perdues est vite fait par arrêt supplémentaire. Donc soit cette nouvelle ligne ne sera pas pour les usagers du quotidien, soit elle le sera mais ne pourra pas gagner beaucoup de minutes supplémentaires. D'où la réitération de notre question : 6 milliards pour ça ?!

En outre, l'expérience de l'arrivée de la LGV à Rennes en 2017 nous a montré le résultat sur les trajets bretons, notamment la ligne Sud : un réseau totalement segmenté pour ne privilégier que certains tronçons et un calvaire pour les usagers « hors-tronçon », des horaires inadaptés de train (aucun train en heure de pointe entre Quimper et Vannes !) et un nombre important de TER supprimés. Cette malencontreuse expérience ne donne pas envie d'être de nouveau le cobaye d'une supposée complémentarité TGV-TER qui ne fonctionne pas quand on prend le train **quotidiennement** : correspondance pouvant être décalé à tout moment, impossibilité de monter son vélo, billets ne correspondant pas, etc.

Enfin, nous avons peur que l'argent mis dans la LNOBPL ne serve qu'à financer de l'infrastructure au lieu de financer la modernisation de nos lignes qui structurent les territoires et l'achat de matériel pour les trains du quotidien.

D'autre part, nous sommes étonnés qu'il n'y ait aucune alternative présentée à ce projet : étude sur Redon comme étoile ferroviaire majeure afin de désaturer la gare de Rennes et désenclaver la Bretagne vers la façade Atlantique, et surtout liaisons nord-sud de la Bretagne qui sont totalement inexistantes (la **seule** ligne existante, Brest-Quimper, est totalement défailante).

Mettre entre 6 et 8 milliards d'euros pour ne gagner qu'une dizaine de minutes entre Rennes et Nantes, Rennes-Brest/Quimper est une gageure ! Nous dire que c'est pour les usagers du quotidien est un mensonge.

Ce projet totalement dispendieux en argent et terres agricoles ne correspond plus à ce que souhaite les citoyens aujourd'hui : des alternatives écologiques et économiques à la voiture !

Avis/propositions sur le projet de LNOBPL

- **Présentation de notre comité de défense :**

- Créé il y a maintenant plus de 40ans notre comité s'est donné comme objectif(s) de défendre et d'améliorer la desserte ferroviaire du Trégor (Gares de Plouaret-Trégor et de Lannion et ligne Plouaret-Lannion). Après les grandes batailles des années 1978-2000 qui ont permis de pérenniser la ligne de Plouaret-Lannion et ses deux gares, le comité de défense de la desserte ferroviaire s'est maintenu en état de vigilance et il intervient à chaque fois qu'il le juge nécessaire (courriers, interventions dans les comités de lignes, réunions spécifiques avec les représentants de la SNCF et la Région...) pour maintenir et développer la desserte ferroviaire du Trégor.

- **Avis global sur le projet de LNOBPL :**

- Il ne faudrait pas que le projet de LNOBPL ne soit « ficelé » à l'avance avec comme objectif principal de poursuivre la politique de métropolisation du territoire breton en privilégiant Nantes, Rennes et Brest au détriment de la Bretagne rurale et littorale et donc des lignes ferroviaires du quotidien et de proximité qui concernent la majorité des Bretons.
- Le Trégor qui appartient à la 2^e catégorie de territoires (Bretagne rurale et littorale) a besoin que la vitesse se diffuse au profit de toutes et de tous.
- Pour cela il est indispensable que soit toujours améliorée **la complémentarité entre TGV et TER** dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle convention entre la Région Bretagne et la SNCF, opérateur de service public.

- **Demandes et observations du comité de défense :**

- Le comité de défense constate que tant pour le nombre de liaisons (surtout vers Brest mais aussi vers Rennes) que pour la durée des trajets, **notre territoire est mal loti**.
 - Pour améliorer notre desserte, il serait donc indispensable de prévoir **un arrêt systématique de tous les TER à Plouaret-Trégor**.
 - Il est par ailleurs nécessaire de parvenir rapidement à une **densification conséquente des liaisons ferroviaires entre Lannion et Plouaret-Trégor**.
 - Pour permettre cette augmentation substantielle du nombre de liaisons et afin de surmonter le handicap technique de la voie unique, il est urgent de **réaliser une étude pour l'aménagement d'un évitement** sur des terrains dont la SNCF est restée propriétaire à l'emplacement de l'ancienne gare de **Kerauzern**.
 - L'objectif essentiellement symbolique de mettre Brest à 3 heures de Paris devra prendre en compte **le maintien impératif des arrêts TGV** en gare de Plouaret-Trégor ainsi que les liaisons TGV entre Paris et Lannion.
 - Afin que la vitesse se diffuse au profit de tous les Trégorrois il est indispensable d'organiser une parfaite **complémentarité TGV-TER** en mettant en place de **bonnes correspondances** qui permettront aux Trégorrois de choisir le train.
 - Parallèlement le développement du service public nécessitera de maintenir dans les gares du personnel aux guichets, sur les quais et dans les trains.
 - La prise en compte de ces demandes sera en parfaite **adéquation avec les objectifs affichés** pour la mise en place de la LNOBPL : « besoin de mobilités à la fois longue distance et du quotidien et en cohérence avec l'objectif de neutralité carbone... »
 - Nous demandons enfin instamment **que le nom de la gare de Plouaret-Trégor figure sur les cartes** de l'ensemble des études. Ce qui n'est pas le cas sur les documents en notre possession.
-

ESG INFRA, Nos objectifs: « Optimisation des structures existantes », « Des reports de trafic route et de l'aérien vers le rail », « Une réduction des émissions de gaz à effet de serre, des nuisances sonores, et de la facture pétrolière », « Une réduction des temps de trajet et des accidents de la route », « L'accessibilité et la compétitivité des entreprises pour du **fabriquer sur place** », « **Des Métropoles, des villes à taille humaine** ».

Intervention ESG INFRA, Concertation LNOBPL du 20 Janvier 2022 à 10 heures

3 questions

Raisons de la question 1-

Du fait de choix par la Région des PLL de matériel roulant inadapté en 2007 et d'un manque de courage ou d'un "oubli" du "*Devoir de Conseil*" par l'ancienne Direction SNCF ; la ligne **Rennes-Châteaubriant-Nantes** offre aujourd'hui une prestation avec des temps de trajet de **60 ans d'âge**, inadaptée pour une concurrence efficace de la route, **ultra-déficitaire** au détriment du Contribuable bien entendu et **quasi-honteuse** pour les **Régions PLL/Bretagne** et la **SNCF**.

En addition, en 2014, une étude du **Consultant SYSTRA** présente le **résultat de son "Analyse de la faisabilité et de l'opportunité d'une liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant"**.. Cette étude élabore 2 scénarios (**A et B**) à un coût exorbitant et **dissuasif** qui propose un maintien de l'usage d'un **tram-train pourtant trop lent et inadapté** sur la totalité du tronçon Sud et le font cohabiter sur une même ligne avec des intercitys roulant jusqu'à des vitesses de 220 km/h !

Cette étude est incomplète . A notre avis, le Consultant d'ailleurs en situation de "juge et partie" a "oublié / négligé" un scénario "C" d'optimisation de l'existant, plus raisonnable, réaliste et extrêmement moins couteux !

ESG INFRA a transmis les détails de ce scénario **C** à la SNCF, à la CNDP et aux Régions.

La Question 1 est donc : La **SNCF** et la **CNDP** sont elles disposées à compléter cette **Analyse** et à présenter ou amender ce **scénario « C »** en tenant compte des faits nouveaux survenus depuis 2014 ?

Raisons de la question 2-

- Une étude par nos soins montre **qu'il est primordial de ne pas atrophier** davantage le potentiel du lien Rennes-Châteaubriant-Nantes.

SNCF réseau se doit de conserver/récupérer l'usage des 2 voies ferrées sur le Pont de la Jonelière à Nantes pour ses besoins de TER/Intercités et RER Métropolitains.

Il y a en effet d'autres possibilités techniques pour réaliser la **liaison tramway L1/L2 souhaitée par Nantes Métropole**.

Un laisser faire de la vision transport et des envies de Nantes Métropole pour cette liaison **serait, à notre avis, une faute très grave de la part de la SNCF**.

La question 2 est donc : L'ancienne **Direction SNCF** nous a paru bien distante de la Concertation Publique pour la liaison **tramway L1/L2** au niveau du pont de la Jonelière, **aussi** la nouvelle **Direction SNCF** et la **CNDP** sont elles disposées à examiner ce franchissement de l'Erdre au service d'une liaison **TER** performante Rennes Nantes et de **RER Métropolitains nantais/rennais** tels que la SNCF le préconise depuis le 10 Octobre 2020 ?

Raisons de la question 3-

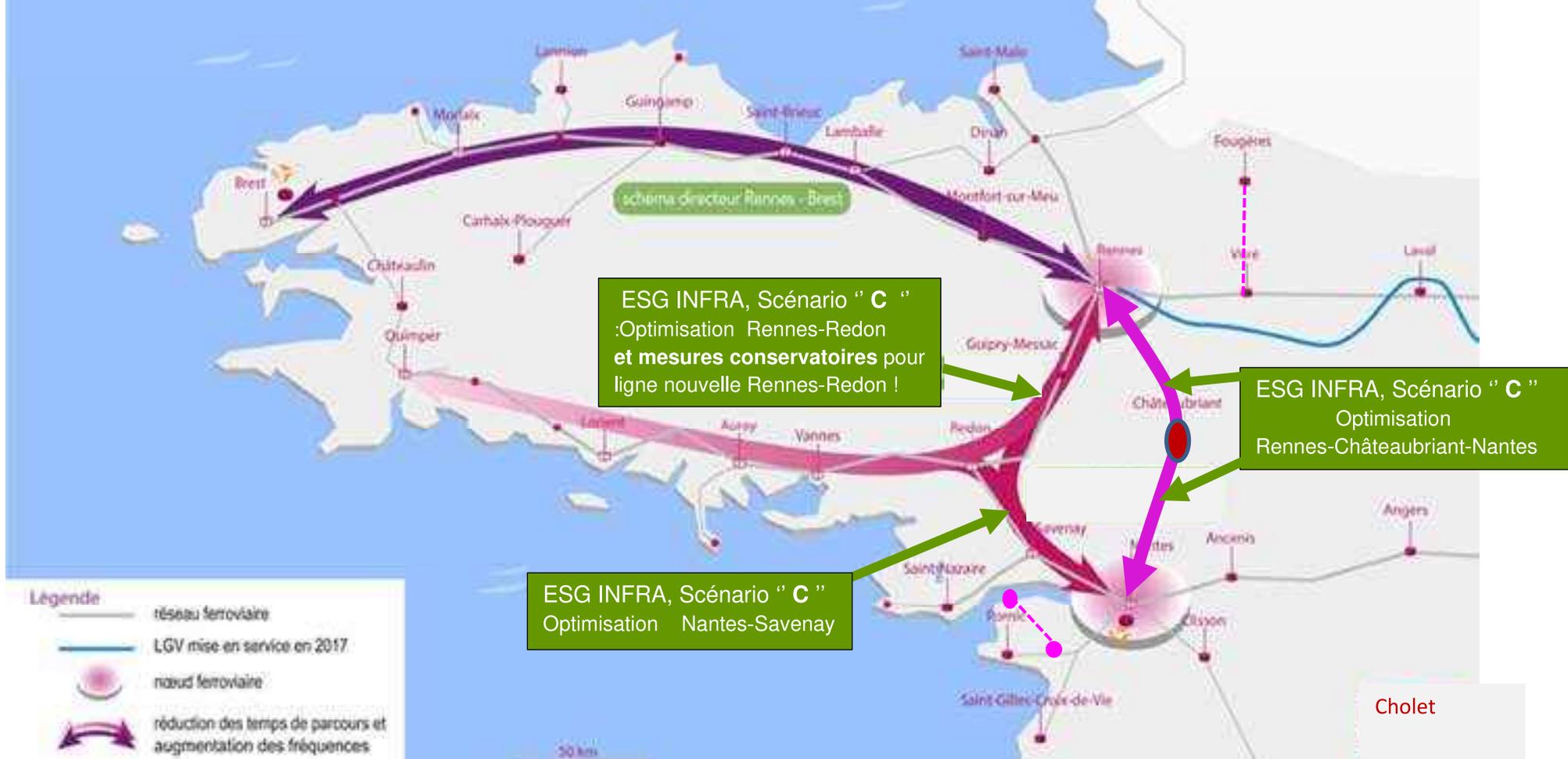
- Pour sa part, **ESG INFRA** estime qu'il serait hautement contre-productif et grave de laisser procéder, les Régions BZH et PLL, à l'ouverture à la concurrence de lignes **TER**, sans avoir au préalable réaliser la mise en œuvre de **RER Métropolitains** sur les nœuds et étoiles ferroviaires d'importance dans ces mêmes Régions.

La question 3 est donc : N'est-il pas de l'intérêt général, de celui de l'attractivité du rail, de sa rentabilité et de son prix de cession, de traiter en premier la mise en œuvre de **RER Métropolitains avant de penser à une ouverture à la concurrence ?**

Projet LNOBPL, Phase de consultation de 3 mois, à compter du **2 Décembre 2021**, après abandon projet aéroport NDDL et intégration d'une **réactualisation** de l'expertise SYSTRA/Ingérop du 17/11/2014 relative au potentiel de la liaison Nantes-Châteaubriant-Rennes.

Concertation LNOBPL : Plan de base, propriété de la SNCF avec rajout sur ce plan de l'option ESG INFRA, scénario " C " pour une optimisation des 2 tracés existants entre Nantes et Rennes

9 12 2021



Dans ses grandes lignes ; Le **Scénario C** pour une optimisation de la liaison **Nantes- Châteaubriant- Rennes** (dans sa phase 1) **se définit comme suit** (1) Relèvement de vitesse sur le **tronçon nord** Rennes-Châteaubriant plafond à **150 km/h**, sur le **tronçon sud** Châteaubriant-Nantes à **160 km/h**. (2) Limitation de l'usage du tram-train à la zone urbaine / péri-urbaine nantaise (La Chapelle Aulnay- Sainte Pazanne), (3) A la Haluchère, séparation complète des réseaux TAN et RFN avec retour à une signalisation standard SNCF, (4) la mise en site propre ferroviaire et en double voie du tronçon Babinière- Nantes/Malakoff, (5) la suppression des 5 Passages à Niveau Urbains entre Doulon et Ranzay et leur substitution par des ouvrages d'art, (6) intégration des 4 voies disponibles et des 4 quais possibles à Nantes/Malakoff dans le fonctionnement de la gare de Nantes Orléans, (7) un usage de trains bi mode de nouvelle génération pour la liaison entre les 2 Métropoles, (8) Intégration de cette ligne aux projets de RER Métropolitains à Rennes et à Nantes

Pour ce scénario C, la nouvelle Direction SNCF, **forte de la réduction de sa dette de 35 milliards d'Euros par l'Etat pourrait fort bien mettre un point d'honneur à prendre à son compte** les corrections nécessaires et consécutives aux **graves manquements**, par l'ancienne Direction SNCF (dans la période 2002/2019), dans les applications de son "Devoir de Conseil" et de l'article n°1 de la loi sur le Grenelle de l'Environnement du 3 Août 2009. pour ce qui est des études et travaux réalisés. après cette date entre Nantes et Rennes et dans ces 2 Métropoles.

TER / RER 35: - - Bruz, Ker Lann, Rennes Bzh Aéroport, Rennes, La Poterie, La Hallerais/métro A !, Vern-sur-Seiche, St Armel, - - - Janzé - -

Vers :
Lamballe
St Briec
Guingamp
Morlaix
Landerneau
Brest

Vers :
Chevaigné
Combourg
Dol de Bre.
- - -



Vers :
Vitré
Laval,
Le Mans

Atouts Aéroport Rennes-BZH :
- **aérogare** à 950m de la gare SNCF soit à 2min par 1 navette suspendue automatique
- piste 2100m extensible,
- à 5 min de Rennes gare SNCF,
- **Depuis 2017** par LGV Bretagne / PLL, à 1h35 de Paris Montparnasse, par virgule de Sablé une accessibilité accrue depuis Sablé et Angers, connectable à la Normandie au nord du Mans vers Alençon/Caen,
- en lien direct possible avec **Nantes Atlantique** par Châteaubriant,
- **circulation TER / RER /35 en boucle :**
- - -**Bruz, Ker Lann, Rennes Bretagne** (St J.de la Lande), **Rennes, La Poterie, La Hallerais/métro A !, Vern-sur-Sèche, Saint Armel**- - -
Exploitation aéroport Rennes :
DSP (concession jusqu'en 2024)
- **CCI Rennes 50 % , VINCI 49 % , CCI pays de St Malo 1% .**



LGV Bretagne / PLL
vers :
Laval, Le Mans, Paris

ou
Angers par la virgule de Sablé
ou
Alençon/**Caen** par connexion au nord du Mans au réseau ferré

Vers :
Corps Nuds
Janzé,
Retiers
Châteaubriant,
Nort-s-Erdre,
la Chapelle,
La Beauvoire + Expo
la Haluchère,
Nantes,
Rezé,
IRT J.Verne,
Nantes-Atlantique
Pornic / St Gilles

Vers :
Beslé
Masserac
Redon
Pontchateau

Savenay

Nantes

Quimper

Le Croisic
St Nazaire

Poste frontière !

Nantes - Châteaubriant - Rennes

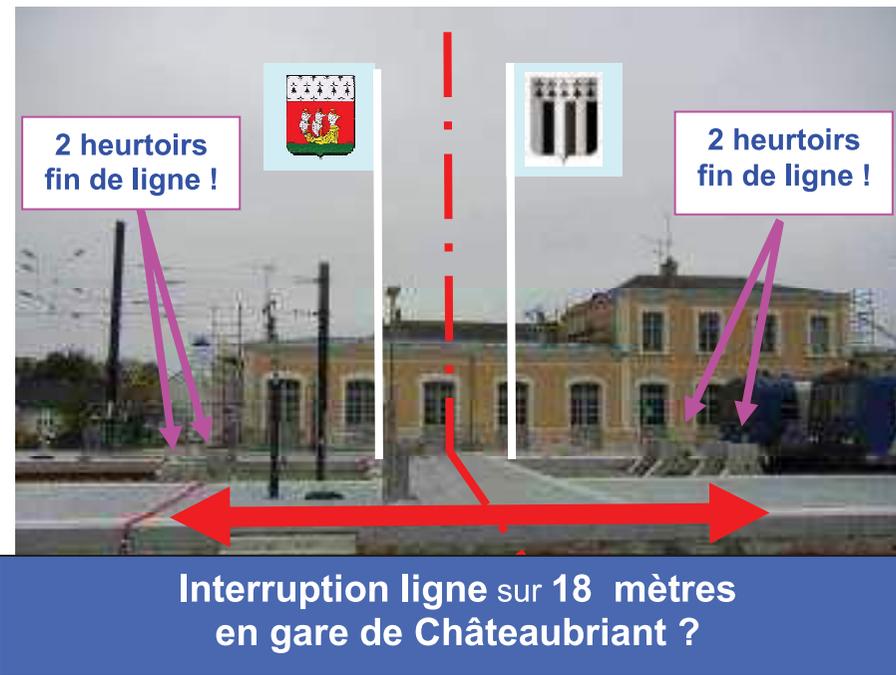
Le lien ferroviaire Nantes-Rennes de 125 km est fractionné en 2 tronçons en gare de Châteaubriant !

Tronçon sud de 65 km



? Des poteaux caténaires sont implantés sur l'axe **qui permettrait pourtant d'installer une seconde voie, si un besoin dans le futur**

Tronçon nord de 60 km



Interruption ligne sur 18 mètres en gare de Châteaubriant ?

Tronçon sud de 65 km Nantes- Châteaubriant

Exploitation actuelle par tram-train lent limité à 95 km/h avec 40% de places assises seulement et des temps de trajet de près d'un demi-siècle pour le même nombre d'arrêts !, (un matériel commandé 15 mois avant enquête publique !).

Partie à faire évoluer du mode tram-train lent vers un mode d'exploitation par **TER rapides et trains intercitys**

Sur ce tronçon, des ponts routiers et une plate-forme permettant si besoin l'installation d'une seconde voie avec un profil permettant des vitesses de 140, 160, 180 km/ voire plus

Tronçon nord de 60 km Châteaubriant-Rennes

Exploitation actuelle par TER diesel ou bi-mode
Partie nécessitant remise à niveau des équipements à la voie

Sur ce tronçon, des ponts routiers et une plate-forme permettant si besoin l'installation d'une seconde voie avec un profil permettant des vitesses de 140, 160, 180 km/ voire plus

Etudes et plans par B.Fourage **ESG INFRA** www.esginfra.com

? Rappel de l'article 1 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement
« La présente loi.....assure une croissance durable **sans compromettre les besoins des générations futures** »

Vers : Rennes, Saint Malo, Brest. Paris. Janzé. Châteaubriant
Rennes Bretagne
 St Jacques de la Lande

- Les 4 lignes RER nantaises**
- **A**
 - **B**
 - **C**
 - **D**

4 lignes RER dans Nantes Métropole (A, B, C, D)

A Nord-Sud : LA CHAPELLE, Beaujoire, Nantes/Orléans/Malakoff, I.de Nantes, Mangin, Rezé, Nantes Atlantique Bouaye, Ste PAZANNE.

B Est-Ouest : ANCENIS, Thouaré, St Luce, Nantes/Orléans/Malakoff Pte Hollande/Commerce, Chantenay, St Herblain/B.Indre, SAVENAY.

C Sud/Est-Ouest : CLISSON, Vertou, Nantes/Orléans/Malakoff, Hotel Région, I Nantes, Nantes/Etat, Q/Antilles, Misery/S.Louis, CHANTENAY

D Nord/Est-Ouest : CARQUEFOU, St Luce/N23, Nantes/Orléans/Malakoff, ile de Nantes, Mangin, Rezé/Pt Rousseau, Rezé.H.Ville, Couêts/Trentem, BOUGUENAI/Nord, vers la Montagne

25 stations nouvelles sur des tronçons SNCF sous-utilisés ou des tracés existants inutilisés

Obs-nous avons teinté en vert, les stations, haltes ou quais nouveaux

Vers : Châteaubriant
 Rennes, Aéroport
 Ker Lann
 Bruz

La Chapelle-Aulnay, A, 86, 96

La Chapelle-Erdre, A

Carquefou D

Erdre Active A

Babinière, A, 66

L'Erdre

Ranzay C6

Beaujoire A

Haluchère A, C1, 23, 77, 85, 95

Ste Luce/N23 D, 85

Doulon, A, D, L1, 87

Ste Luce B

Thouaré B

Mauves B

Vers : Angers, Tiercé, Le Mans, Paris Orly(2025) Roissy

Questembert
 Masserac

Vers : Vannes, Lorient, Quimper

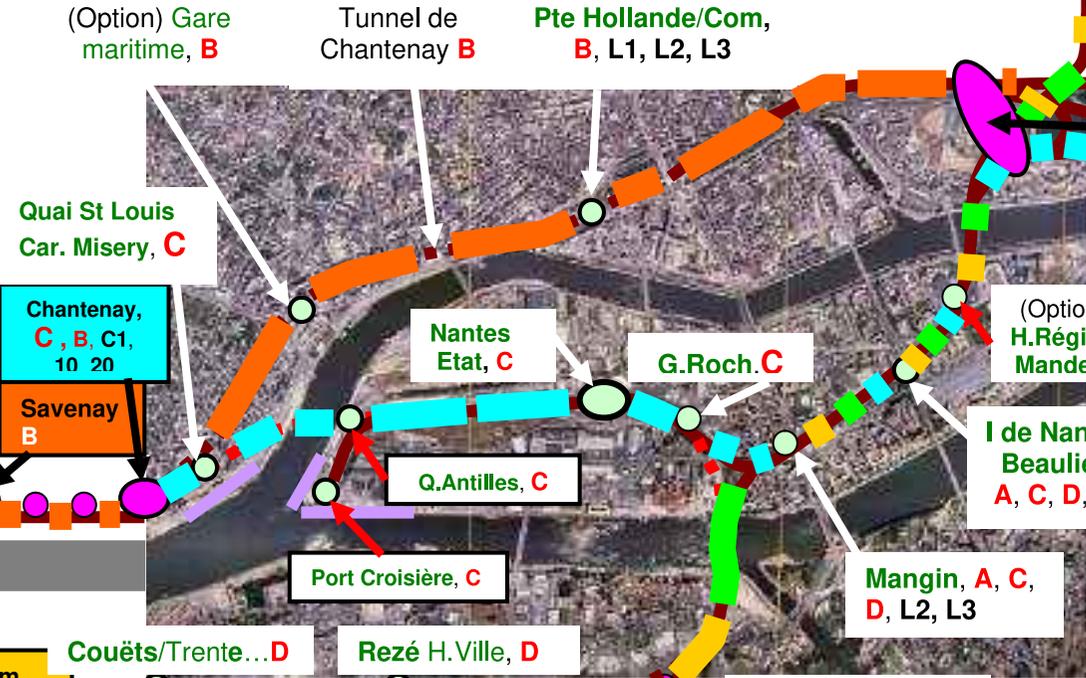
Redon

Pontchâteau

Vers : Montoir, St Nazaire, La Baule, Le Croisic

Jonction

Donges



Gare centrale SNCF Nantes Orléans 15 quais + Malakoff 4 quais, A, B, C, D, L1, C2, C5

Tunnel Rail /Route jonction réseaux Nord et Sud Loire !

Vers : Pornic

Sainte Pazanne, A

vers Saint GILLES

tracé initial voie ferrée à rétablir

Etudes et plans par **ESG INFRA**
 b.fourage@esginfra.com

Vers La Possonnière Angers

St Sébastien P.E, C, 29, 39

St Sébastien F.R, C, 42

Vertou C, 42, 27

Haie Fouassière, C

Le Pallet, C

Gorges, C

Clisson C

Vers : La Roche sur-Yon, La Rochelle, Bordeaux

Vers Les Herbiers

Cholet

Vers Bressuire

Vers Lyon barreau LGV Est-Ouest Grenelle n°1

Projet Tracé Sud Loire Vmax 250Km/h vers Angers, **Marcé,** Le Mans, Paris

Nantes Atlantique, 1.300.000 hab. à moins de 60 min depuis leur propre gare SNCF A, 48, 98

La Chapelle-sur-Erdre



Vers: Chapelle Aulnay, Sucé, Nort, Abbaretz, Issé, Châteaubriant, Retiers, Janzé, Vern, **Rennes**, Rennes **Aéroport**, Ker Lann,

Quais de la station **RER**
La Chapelle-sur Erdre

emplacement préconisé à
la Chapelle-sur-Erdre pour
des voies de garage **RER**

(pour une partie de la
surface : anciennement
propriété de usine France
Boissons avec un
embranchement SNCF
pour particulier)

Voie ferrée
Nantes Rennes

Vers : Erdre Active, Babinière, Haluchère, Doulon, **Nantes**, Beaulieu, Mangin, **Rezé**, IRT J.Verne, **Nantes Atlantique**, Bouaye, Ste Pazanne, Pornic/St Gilles

Franchissement de l'Erdre à la Jonelière

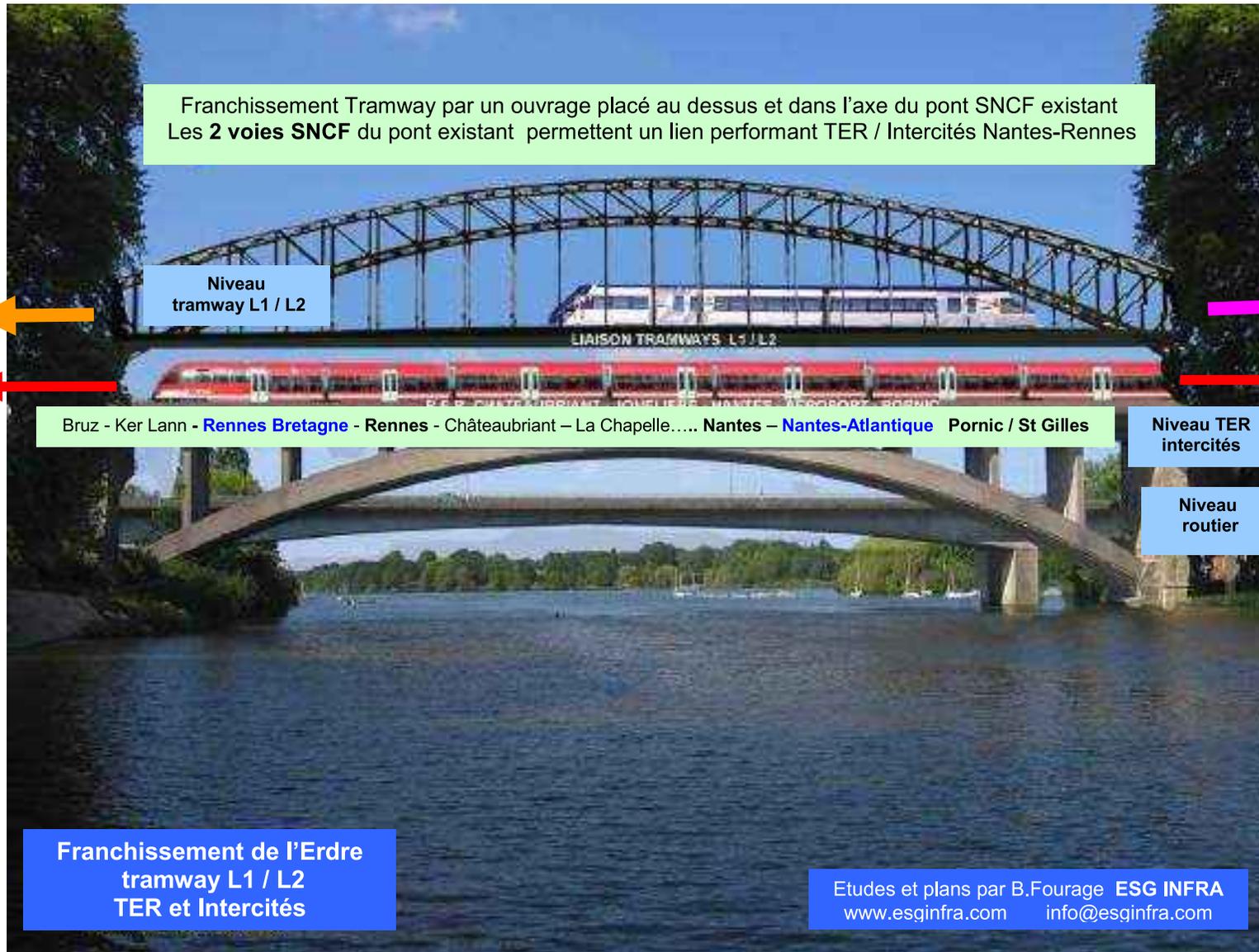
Les 2 voies du pont d'origine sont utilisées pour une liaison performante et rapide ... **Nantes-Châteaubriant-Rennes...**
avec en continuité au Nord, la desserte aéroport **Rennes-Bretagne** et au Sud, la desserte aéroport **Nantes-Atlantique**

Tramway L1 / L2

Vers : M. Luther King (Sup de com)
Recteur Schmitt (1)
Audencia, Facultés
et continuité **L2 vers**
Rezé
ou
Vers :
Babinière (2)

TER et Intercités

Vers : Babinière,
La Chapelle / Erdre,
La chapelle Aulnay,
Sucé-sur-Erdre,
Casson (option),
Nort-sur-Erdre,
Jouée/Saffré (option),
Abbaretz,
Issé,
Châteaubriant
La Muloche, lycées,
et continuité vers
Rennes,
Rennes Bretagne,
Parc expo (option),
Ker Lann,
Bruz,



Tramway L1 / L2

Vers : Ranzay,
Les Parcs
(Expo/Beaujoire),
Haluchère,...
et continuité **L1**
vers :
Gare SNCF,
Commerce,
Médiathèque
François Mitterrand

TER et Intercités

Vers : Les Parcs
Haluchère L1
Nantes SNCF L1
Beaulieu L4
Mangin L2/L3
Rezé L2/L3
IRT J.Verne
Nantes Atlantique
ou
Bouguenais Village
Bouaye
Sainte Pazanne
vers :
Pornic
ou
Challans
St Gilles C.. de Vie

(1) correspondance ou itinéraire direct ! à Recteur Schmitt vers le Cardo et **Orvault Grand Val**

(2) en cas de prolongation L1 vers Babinière, le franchissement tramway du périphérique nantais peut se faire par un pont adossé au Nord du pont ferroviaire existant sur ce même périphérique.

Séparation des réseaux Tramway et SNCF à la Haluchère
Une desserte Régionale rapide du stade de la Beaujoire et du Parc des Expositions

« Réseau TER / RER 44 »
 avec

Evolution de la liaison lente tram-train Châteaubriant-Nantes

vers un TER rapide et Intercités, plus sûr avec places assises (personnes âgées, scolaires) et agent d'accompagnement.

+

Un lien direct et performant
Rennes BZH-Rennes-Châteaubriant-Nantes-N.A

+

Traversée Nord Sud rapide de Nantes

+

Desserte IRT Jules Verne, Airbus Industries, **Aéroport Nantes Atlantique**

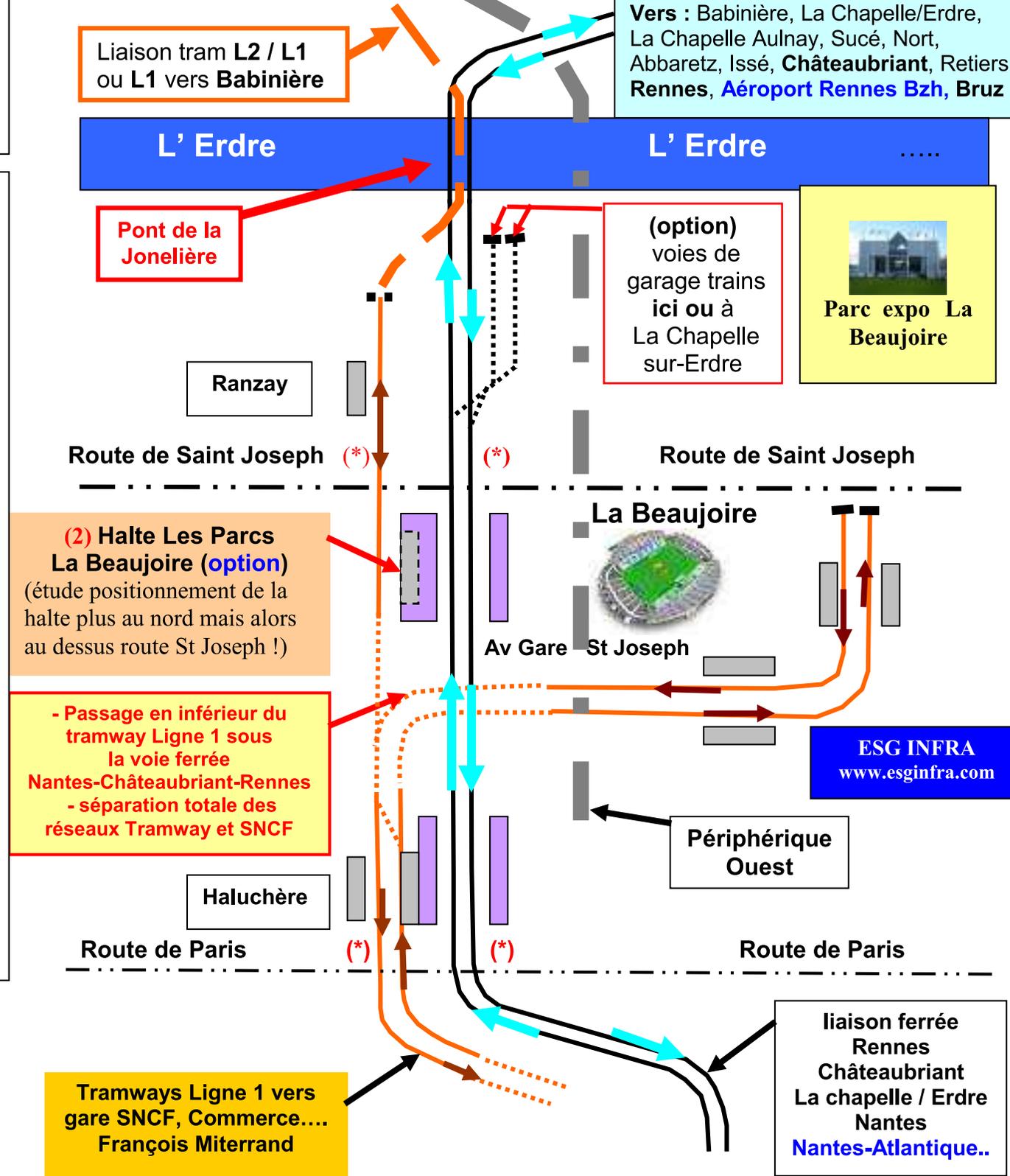
+

Possibilité de **8 stations nouvelles** dans Nantes ou Nantes Métropole sur des voies ferrées existantes

+

En option

Une desserte de type régional du stade de la Beaujoire et du parc des expositions



(*) A terme suppression des passages à niveau route de Paris et route de Saint Joseph

(2) Option « refonte Ranzay » en « Halte Les Parcs (Exposition + stade la Beaujoire)

Principe scénario 3

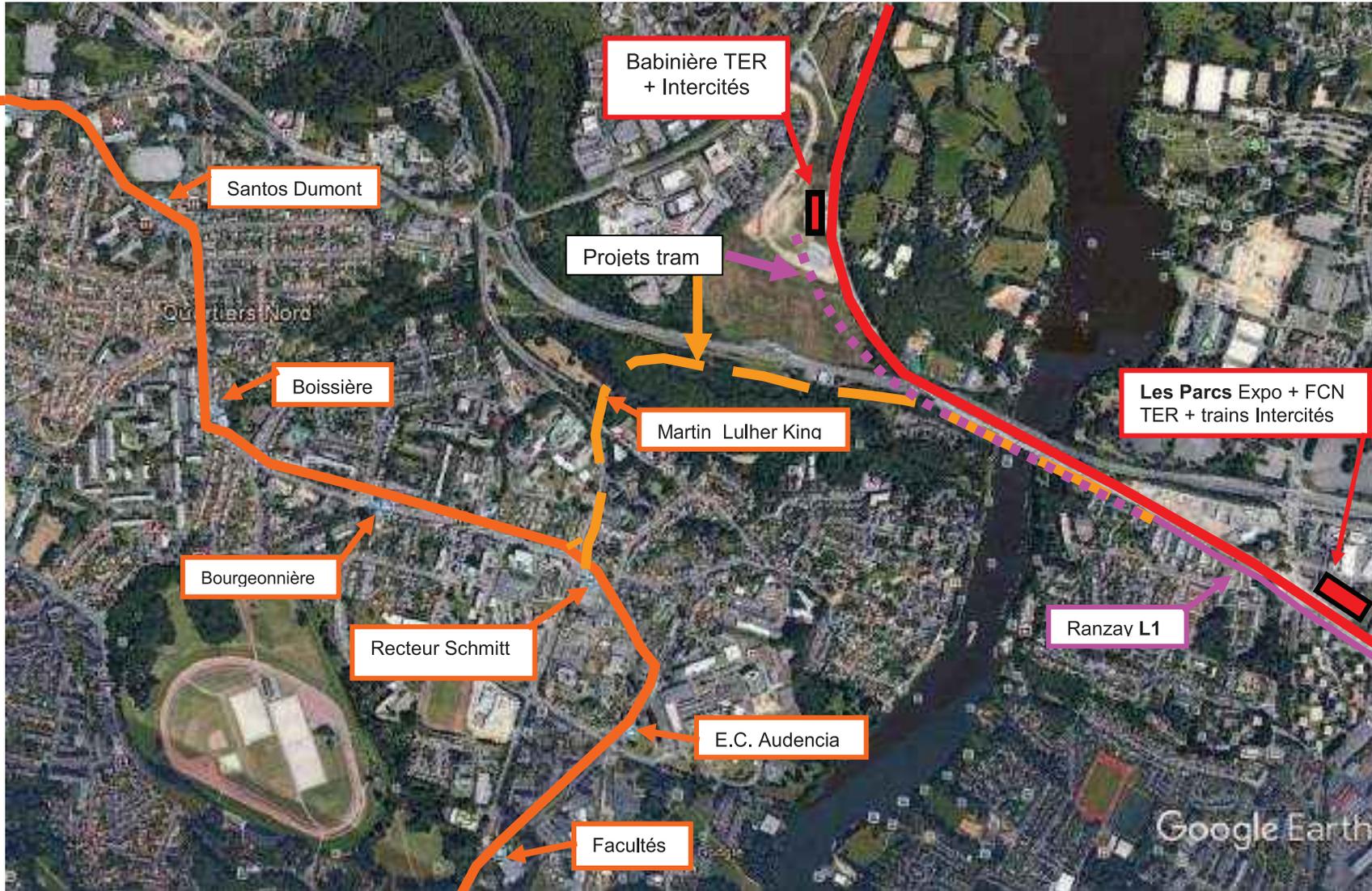
liaison directe L1 / L2

Liaison L1- Babinière

Liaison Tramway L1 (station Ranzay) et L2 (station Recteur Schmitt)
par un franchissement de l'Erdre au niveau du pont SNCF de la Jonelière

sans atrophier le potentiel rail SNCF pour une liaison performante

Rennes Bretagne- Rennes-Châteaubriant- La Chapelle – Haluchère/Beaujoire Nantes- Beaulieu- Rezé – Nantes-Atlantique



Tramway L2
Vers :
Chêne des
Anglais
René Cassin
Le Cardo
Orvault
Grand Val

**TER Intercités
vers**
Haluchère L1
Nantes SNCF / L1
Beaulieu L4
Mangin L2 / L3
Rezé Pont
Rousseau L2 / L3
IRT Jules Verne
Nantes-Atlantique

**Tramway L1
vers :**
Haluchère
Doulon
Gare SNCF
Commerce
Médiathèque
**François
Mitterrand**

L2 vers Commerce, Mangin, Rezé Pont Rousseau

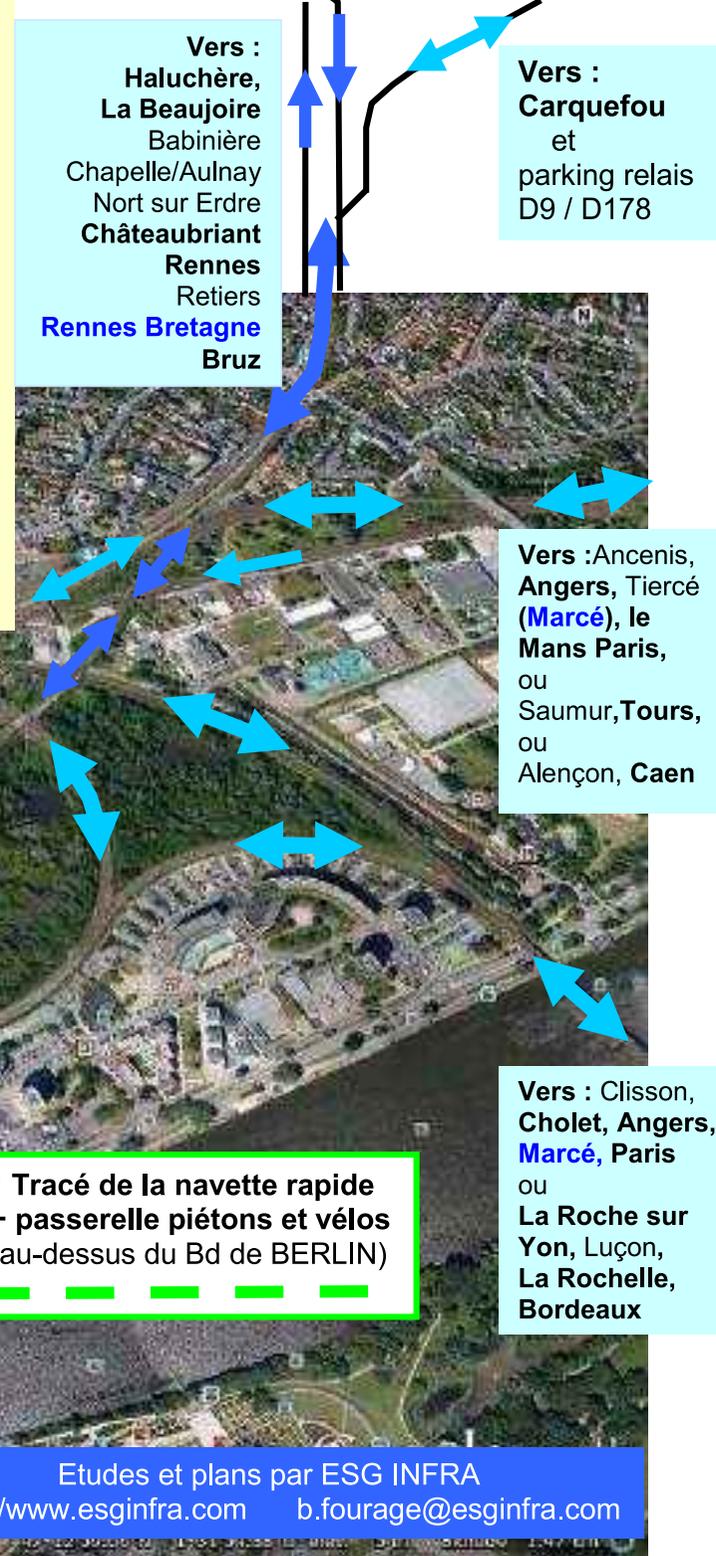
- — — — — Projet liaison **1900** mètres tramway **L2** recteur Schmitt à **L1** Ranzay
- — — — — Projet liaison **1100** mètres tramway **Babinière** à **L1** Ranzay

Gare de Nantes: Réunir les 15 Quais de Nantes Orléans et 4 quais à Malakoff.
Cela permet des itinéraires nouveaux et directs dont entre autres vers Nantes Atlantique depuis Nantes, Rennes, Angers, Cholet, La Roche sur Yon, La Rochelle

Le Projet ESG INFRA de gare de Nantes avec une mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise et la diamétralisation des circulations permet des itinéraires nouveaux tels que :

- 1) ..Rennes-Châteaubriant-Nantes/Malakoff/Orléans-Beaulieu-Rezé-**Nantes Atlantique**-SPazanne-Pornic/St Gilles
- 2) ..Angers- Ancenis- Nantes/Malakoff/Orléans - Rezé- **Nantes Atlantique**—
- 3) ..Ancenis –Ste Luce- Nantes/Orléans/Malakoff- **Commerce/Pte Hollande**- Chantenay – Savenay...
- 4) ..Cholet ou La Roche- Clisson- Nantes/Malakoff/Orléans-**Nantes Atlantique**
- 5) ..Clisson–Vertou- Nantes/Malakoff/Orléans-Beaulieu- Rezé-IRT J.Verne, **Nantes.Atlantique**
- 6) ..Carquefou-Doulon-Nantes/Malakoff/Orléans-Beaulieu-Rezé- P.Commerce-Bouguenais
- 7) ..Carquefou-Doulon-Nantes/Malakoff/Orléans-Beaulieu-Rezé-IRT J.Verne, Bouaye-**Sainte-Pazanne**.

Dans le projet, une passerelle* et une navette automatique rapide sont positionnées au dessus des voies et du bd de Berlin pour relier les 15 quais de Nantes Orléans et les 4 quais de Nantes Malakoff ne faisant ainsi qu'une seule gare centrale "Nantes/Orléans/Malakoff" avec davantage d'itinéraires directs, des capacités considérablement accrues, des temps de trajets réduits pour les usagers au quotidien, des reports de la route vers le rail, et aussi la prise en charge des bagages pour Orly/Roissy



15 quais à Nantes-Orléans

Passerelle Piétons et vélos (option)

+ 4 Quais 101, 102, 103, 104 à Nantes/Malakoff

Vers : Chantenay, Savenay, St Nazaire, Le Croisic ou Redon, Rennes Bretagne, Rennes ou Lorient, Quimper

Parking SNCF P3

*** Tracé de la navette rapide + passerelle piétons et vélos (au-dessus du Bd de BERLIN)**

Vers :Ancenis, Angers, Tiercé (Marcé), le Mans Paris, ou Saumur,Tours, ou Alençon, Caen

Vers : Clisson, Cholet, Angers, Marcé, Paris ou La Roche sur Yon, Luçon, La Rochelle, Bordeaux

vers : Beaulieu, Nantes Etat, le Port, ou Rezé, Nantes Atlantique, Pornic /St Gilles, Paimboeuf !





Sortie
Jardin des Plantes

Optimisation
Gare de Nantes
(schéma de principe)

Quai Tramway

Rampe piétons / cyclistes

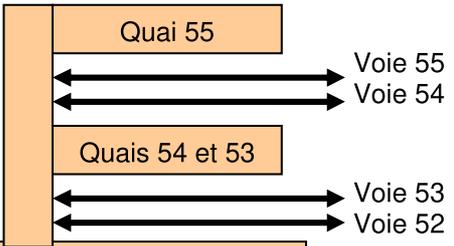
L1 ← Tramways L1

Quai Tramway

Boulevard de Stalingrad

Vers : La Chapelle, Nort
Châteaubriant, Rennes,
Rennes Bretagne,
ou Carquefou
Trafic à transférer quais
101 et 102 à Malakoff

Gare SNCF
Nantes Orléans
Sortie Nord



Vers
Ste Luce,
Ancenis,
Angers, Tiercé
Paris,

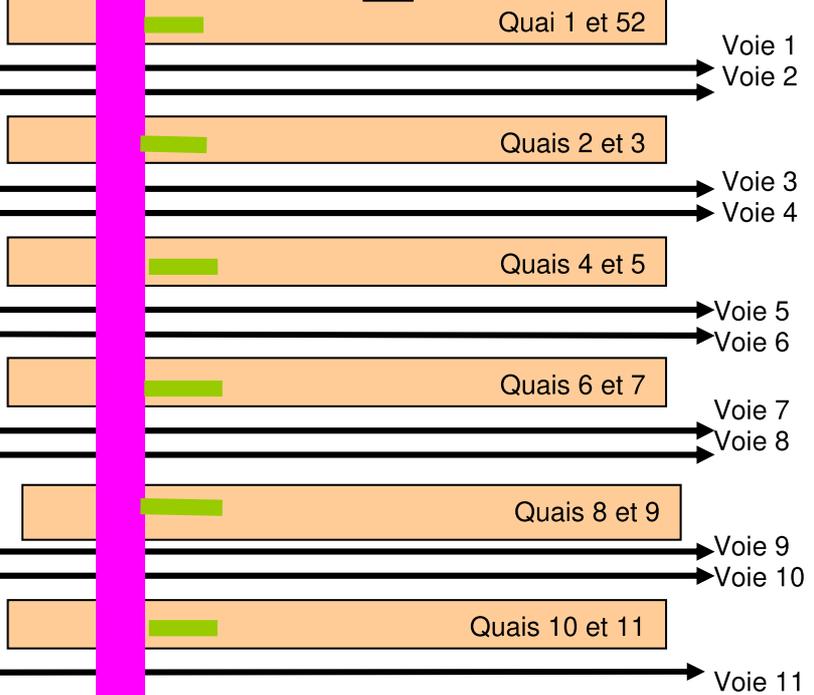
ou
Malakoff,
Ile de Nantes,
Nantes Etat,
H. à bananes,
ou
Rezé,
N. Atlantique,
Bouaye,
Ste Pazanne,
Pornic,
St Gilles,

ou
St Sébastien,
Vertou,
Clisson,
Cholet,
La Roche,
Bordeaux,

Vers ou Depuis
Médiathèque /
Petite Hollande/L1
Chantenay,
et
Savenay,

Redon,
Quimper,
ou
Rennes,

ou
Donges
Montoir
St Nazaire,
Pornichet,
La Baule,
Le Croisic,



Gare SNCF
Sortie Sud

Sortie
Parking SNCF

Etudes plans ESG INFRA
<https://www.esginfra.com>
b.fourage@esginfra.com

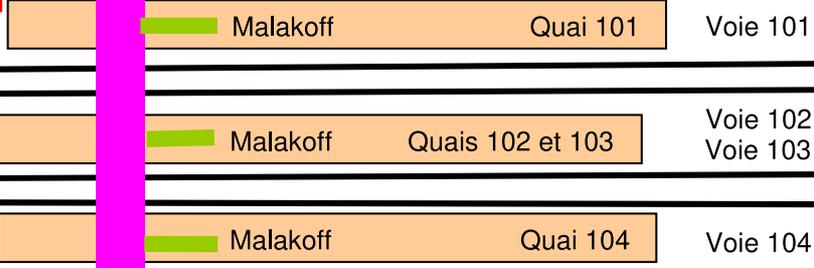
Vers
La Chapelle,
Châteaubriant
Rennes,
Rennes BZH,
ou
Carquefou,

ou
Ste Luce,
Ancenis,
Angers, Tiercé
Paris,

Navette Automatique
+ passerelle aérienne
piétons et cyclistes
depuis jardin des plantes
jusqu'à la Loire

Sortie Bd de Berlin
Malakoff Nord

Vers ou depuis,
Beaulieu / L4,,
Mangin / L2. L3,
Nantes Etat,
Port de Croisières,
puis
Chantenay/Savenay
ou
Rezé
Nantes-Atlantique
Bouaye, Ste
Pazanne vers
Pornic ou
St Gilles C.de Vie



Vers
Nantes Orléans,
Média/ P.Hollande
Chantenay, Savenay,
ou
St Sébastien, Vertou,
Clisson,
« Dédoulement
Sud Loire »
Cholet, Angers,
Marce, Paris Mp
ou
La Roche/ Yon, La
Roche, Bordeaux,

Sortie piétonne Malakoff Village

Passerelle piétons / cyclistes
+ Belvédère sur Loire

Boulevard de Sarrebruck *Boulevard de Sarrebruck*

Rampe accès à Passerelle piétons et cyclistes

La Loire

La Loire

RER Métropolitain à Nantes, optimisation de la gare centrale SNCF

Une navette rapide entre Nantes Orléans (15 quais) et Nantes Malakoff (4 quais)

Une jetée promenade* depuis le Jardin des plantes/L1 et Nantes Orléans (15 quais) jusqu'à La LOIRE
(et les 4 quais de Nantes Malakoff et Parking SNCF) **avec piste cyclable**



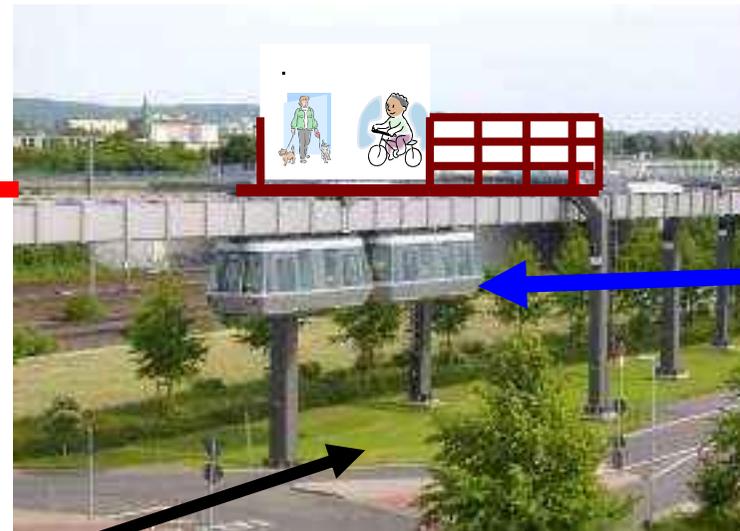
Nb-* Une jetée promenade en hauteur, couverte sur la partie : Jardin des plantes/L1- Nantes gare - Parkings SNCF- quais Malakoff. Cette couverture avec accessoirement des panneaux photovoltaïques pour une production d'électricité assurant le fonctionnement de la navette automatique et une partie conséquente des équipements électriques de la gare.

Vers les 4 quais de Nantes Malakoff et belvédère sur Loire

Vers Parking SNCF, gare de Nantes Orléans et le Jardin des Plantes / L1

Schéma de principe seulement

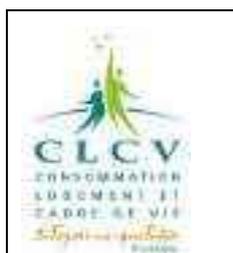
navette et passerelle piétons / cyclistes sur 1 ou 2 niveaux
(reste à déterminer)



Positionnée **au-dessus** du Boulevard de Berlin et **sans entraver la circulation au sol** : Une navette automatique rapide assurant la correspondance entre le tramway L1 (Jardin des plantes), les 15 quais de la gare de Nantes Orléans, les parkings SNCF et les 4 quais de Malakoff Océan.

Bd de BERLIN





Des liaisons ferroviaires au service des citoyens de la Bretagne

Dans son rôle de représentation des consommateurs et des usagers des transports, la CLCV Bretagne est particulièrement intéressée par le Dialogue Territorial sur les Liaisons Nouvelles de l'Ouest-Bretagne et de Loire-Atlantique. Notre association souhaite féliciter SNCF Réseau pour sa proactivité par la création d'une plateforme accessible à telle fin.

Il paraît essentiel de doter la Bretagne d'une infrastructure ferroviaire moderne rapide et bien maillée, en raison de sa position géographique péninsulaire qui la défavorise par rapport aux autres régions françaises. Dans un souci d'équité, la conception du réseau de transport doit aussi veiller à une desserte correcte pour les petites villes. De même, le rail semble une option à privilégier, afin de contribuer de manière prompte et efficace à réduire les gaz à effet de serre en offrant de réelles alternatives à l'avion et aux voitures afin d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. En effet, les transports sont le secteur le plus émetteur en gaz à effet de serre, avec 132 millions de tonnes d'équivalent CO₂ émises, soit 30% du total national en 2020, selon [le ministère de la Transition écologique](#).

Dans le cadre de ce Dialogue, la CLCV Bretagne souhaite rappeler plusieurs principes fondamentaux qui justifient **une temporisation stratégique sur le projet de création de sections de lignes nouvelles** :

1. L'intérêt du transport ferroviaire dans la lutte contre le dérèglement climatique et donc la responsabilité qui pèse sur les opérateurs, tenus de proposer des solutions qui, d'une part réduisent les transports automobiles du quotidien et, d'autre part permettent des liaisons fluides entre les métropoles françaises et européennes. Dans la logique d'incitation, la fréquentation suit les améliorations techniques, et pas l'inverse.
2. L'importance de raccordements et de correspondances efficaces, non seulement des lignes ferroviaires entre elles mais aussi avec d'autres modes de transports collectifs comme l'autocar ou le bateau.
3. La nécessité d'une réflexion autour des intermodalités à développer au niveau des métropoles pour répondre à l'engorgement de toutes les rocade routières bretonnes.
4. Dans ce contexte, toute offre de transport dépend de deux conditions fondamentales : **des temps de trajet efficaces et des fréquences attractives**, compatibles non seulement avec le travail mais aussi avec les études et les loisirs.
 - Pour illustration, le temps de trajet en Galice (Espagne) entre La Corogne et Vigo avec un train régional est de 1h30 pour une distance totale de 150 km ; il y a un train dans chaque sens toutes les heures. Ce système ferroviaire a été installé en parallèle d'une autoroute performante entre les deux villes ; l'optimisation des temps et des fréquences a supposé une forte incitation à remplacer l'usage de la voiture.

Plus concrètement sur les Liaisons Nouvelles Ouest de Bretagne et de Loire-Atlantique, la CLCV Bretagne défend les éléments suivants :

1. La rationalisation des fréquences et des temps de trajet entre les villes bretonnes, notamment à travers une amélioration des lignes transversales (Saint-Brieuc - Auray, Guingamp - Carhaix...) ;
2. Cela implique aussi l'optimisation des temps de trajet et l'augmentation des fréquences entre Brest et Quimper et entre Brest et Rennes, par le moyen de TER haute fréquence. Il faudrait combler, dans un deuxième temps, l'absence de bouclage TGV à l'ouest entre Brest et Quimper. Lors de la précédente consultation nous avons déjà affirmé qu'il fallait entre les deux villes du département une liaison digne de ce nom avec un temps de trajet passant largement sous la barre de 1 heure pour rendre le train concurrentiel des voitures. Il est évident que la voie express et le pont de l'Iroise sont largement saturés à certaines heures ;
3. Le renforcement de la complémentarité TER/TGV et donc la possibilité d'éviter des décalages horaires contre-productifs. Dans ce cadre, il est indispensable d'annuler la dernière évolution du plan de transports qui implique, à partir de 2022, la suppression de correspondances pour Lannion, Carhaix, Paimpol et Dinan ;
4. A moyen et long termes, il semble préférable de développer la connexion de la Bretagne par la mise en œuvre d'un plan global d'interconnexions des différents transports en Bretagne. Ce plan devra alors :
 - a. Assurer des correspondances cohérentes entre les différents modes de transport, notamment dans les connexions entre le car et le train. Cela implique aussi la modernisation des infrastructures, notamment aux nœuds de correspondances.
 - b. Assurer l'accessibilité à tous les types de public (en fauteuil roulant, à vélo, avec poussette, etc.).
 - c. Renforcer l'interopérabilité de la carte Korriago.
 - d. Être traduit dans une application mobile qui propose des trajets intermodaux optimisés, comme c'est le cas au Pays Basque avec le portail open-sourcé [Transfermuga](#).
 - e. Prévoir des trajets spécifiques pour connecter les sites touristiques de la côte et de l'intérieur afin de créer de vraies routes de voyage ;
5. La connexion de la Bretagne, interne et avec les régions voisines nécessite des aménagements.
 - a. Une liaison nord sud de la Bretagne pour la desserte du centre Bretagne. Le maillage de la région impose notamment de rouvrir la ligne Saint-Brieuc - Auray par Loudéac et Pontivy.
 - b. Une optimisation des lignes, des trajets et des horaires entre la Bretagne et les Pays de Loire (entre Rennes et Nantes), entre la Bretagne et la Normandie (entre Rennes, Caen et Rouen, entre Rennes, Avranches et Granville).
 - c. La mise en place de trains de nuit reliant la Bretagne (y compris au départ de Brest et de Quimper) aux régions de l'est et du sud du pays ainsi qu'aux métropoles voisines, telles que Barcelone, Bruxelles, Amsterdam, Francfort, Zurich, Vienne ou Milan. Le schéma présenté par les pouvoirs publics où la pointe bretonne est tout simplement ignorée a heurté nombre de consommateurs régionaux, nationaux et internationaux.

- d. Améliorer la liaison Quimper-Bordeaux (voire Biarritz) pour disposer d'une ligne avec un ou deux trains TGV en circulation d'une gare à l'autre en correspondances immédiates avec un objectif de 5 h de trajet. L'option de passer par Paris pour se rendre dans le sud-ouest est contre-productive ; celle d'emprunter trois trains en passant par Nantes et Brest n'est pas acceptable en 2021 !
6. La nécessité d'une approche environnementale globale :
- a. Qui doit prendre en compte le coût carbone de la production de l'énergie fournie pour le train électrique, sans le calculer seulement en termes de consommation ;
 - b. Qui doit minimiser l'impact foncier et l'artificialisation des sols (sachant qu'il y a de 10 à 12 ha d'impact foncier par km de ligne nouvelle) ;
 - c. Qui prévoit des structures compatibles avec des modes combinés pour le transport du fret (comme le ferroutage).

PROJET LNOBPL

POUR UN FERROVIAIRE

DE PROXIMITÉ EN BRETAGNE



ÉDITO

Après le débat public de 2014/2015 et l'étape complémentaire au débat public de 2016/2017, la décision ministérielle du 21 février 2020 a relancé le grand projet ferroviaire LNOBPL. À l'heure où s'est ouverte pour trois mois la phase de dialogue territorial, nous, élu·e·s écologistes et citoyen·ne·s de Bretagne, appelons de nouveau à repenser ce projet hérité d'une vision dépassée de l'aménagement du territoire. Pour les écologistes, le ferroviaire est une mobilité d'avenir pour lutter contre le dérèglement climatique et résorber les inégalités territoriales. Le « tout LGV » et la priorité au maillage entre métropoles au détriment des dessertes de proximité vont à rebours des réels besoins de tous les territoires, ruraux comme urbains. **La modernisation du réseau existant et la réouverture de lignes permettraient, à coût similaire, de mailler plus efficacement l'ensemble du territoire, d'augmenter la fréquence et l'amplitude horaire des trains pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien des Bretonnes et Bretons.** En captant un vivier plus important de voyageurs, cela **améliorerait la rentabilité socio-économique** du projet, aujourd'hui incertaine. Enfin, cela **contribuerait plus efficacement au report modal des Bretonnes et des Bretons** vers des modes de transports émettant moins de gaz à effet de serre.

1) POUR UN MAILLAGE INTERRÉGIONAL DE L'OUEST ET DU SUD-OUEST

Le slogan « Brest et Quimper à trois heures de Paris » est la parfaite illustration de la vision parisiano-centrée qui sous-tend le projet LNOBPL. Le désenclavement de la Bretagne vis-à-vis du reste du territoire national passe-t-il forcément par des liaisons avec la capitale ?

Pour faciliter les déplacements interrégionaux des Bretonnes et des Bretons tout en maîtrisant l'empreinte carbone des trajets, le train (inter-cités et TGV) doit devenir une alternative crédible, abordable et rapide à l'avion. L'avantage comparatif en termes d'émissions de CO2 n'est plus à démontrer : pour un même trajet, le train émet entre 30 et 50 fois moins de carbone. Mais ce sont les temps de parcours (et les tarifs) qui dissuadent aujourd'hui les usager·e·s : il faut compter entre 4h et 5h30 de trajet pour relier Rennes à la Rochelle, 4h30 pour Bordeaux ; entre 3 et 5h pour se rendre à Caen et entre 4 et 6h pour aller au Havre. Pourtant, les régions Normandie et Nouvelle-Aquitaine entretiennent avec la Bretagne des liens historiques, culturels et économiques forts, et ce sont des portes respectivement vers le Benelux et l'Espagne : Paris ne peut être la seule destination privilégiée. Il est nécessaire de renforcer ces lignes interrégionales, à la fois en cadencement et en infrastructures, afin de réduire leur temps de trajet et ainsi rendre le train plus compétitif par rapport à l'avion.

2) PRIORITÉ À L'OUEST BRETON POUR UN AMÉNAGEMENT PLUS ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE

Si nous voulons résorber les inégalités territoriales, nous devons inverser notre regard, partir de l'Ouest vers l'Est, et non plus l'inverse. Dans une perspective de **développement plus équilibré de la Région**, les liaisons Brest > Quimper, Brest > Rennes, Quimper > Rennes, sont donc à moderniser en priorité. Par exemple, la ligne TER Brest Landerneau demeure l'une des plus fréquentées de Bretagne avec près de 600 000 voyages par an, notamment par des actif·ve·s et des étudiant·e·s. Elle est cependant régulièrement surchargée en heure de pointe, et aucun train ne circule après 20h30 en semaine. Dans sa globalité, la ligne Brest-Quimper reste aujourd'hui de mauvaise qualité alors qu'elle devrait être structurante pour le Finistère et que le trajet est effectué quotidiennement en voiture par des centaines de personnes.

3) POUR UNE DESSERTE LOCALE ADAPTÉE AUX BESOINS DU QUOTIDIEN DES BRETONNES ET DES BRETONS

À raison de 3,5 déplacements par jour et par habitant·e en moyenne, la Bretagne est avec sa voisine des Pays de la Loire la région la plus mobile de France. Un tiers de ces déplacements concerne le travail ou les études, qui représentent le plus long parcours (entre 8 et 11 km en moyenne). Et les trois quarts sont effectués... en voiture individuelle, engendrant congestion automobile sur les axes les plus fréquentés, pollution sonore et atmosphérique, et émissions de gaz à effet de serre. Parmi les préconisations du CESER, dans son étude « Habitants et territoires en mouvement » de février 2020, figure donc le **nécessaire développement de transports collectifs de proximité et de qualité**.

Ces déplacements du quotidien doivent être la priorité de nos politiques publiques de mobilité. Cela passe notamment par l'**amélioration des liaisons ferroviaires inter-villes selon des axes**

FOCUS RENNES / NANTES

La liaison entre Rennes et Nantes, intégrée dans le projet LNOBPL, fait l'objet de toutes les attentions. Ce n'est pas tant la durée du trajet qui est en cause (1h15 par le train direct contre 1h20 en voiture, sous réserve de bonnes conditions de circulation) mais bien le cadencement : un train par heure en heure de pointe, parfois jusqu'à 4h d'attente entre deux trains. La priorité est donc moins la création d'une nouvelle ligne sur le tronçon Rennes/Redon que **l'amélioration de l'existant (notamment sur le tronçon entre Redon et Nantes) et l'augmentation de la fréquence de passage** (d'une heure à une demie heure en heure de pointe, et un train par heure en heure creuse).

Par ailleurs, une réflexion doit être menée sur

les améliorations nécessaires à apporter aux lignes Rennes/Châteaubriant et Châteaubriant/Nantes, grandes oubliées dans le projet LNOBPL. Ce travail de réflexion devra notamment intégrer la question des études et travaux de modernisation nécessaires pour augmenter les fréquences de passage de trains, ainsi que celle de la continuité de la ligne de Rennes à Nantes en gare de Châteaubriant. Il devra aussi se pencher sur l'intérêt d'avoir une véritable desserte périurbaine à haute fréquence. Enfin, nul doute qu'un meilleur maillage entre Rennes et Nantes permettrait d'optimiser le schéma aéroportuaire de l'ouest, en reliant directement les aéroports de Nantes Atlantique (pour le transport voyageurs) et Rennes-St Jacques (qui se recentrerait alors sur une activité logistique forte).

nord-sud : Brest/Quimper, Saint Briec/Lorient et Auray par Pontivy et Loudéac, et Nantes/Rennes. Il s'agit de **moderniser les infrastructures existantes et de remettre en service certaines lignes**, en lieu et place de services de cars qui ne répondent pas aux besoins de mobilités des usager·e·s. Cela passe également par la **remise en service de petites lignes** comme Morlaix/Roscoff ou encore Mauron/La Brohinière/Rennes.

Plutôt que des lignes à grande vitesse coûteuses (en ressources, en foncier et en argent public) qui effacent les territoires intermédiaires pour ne desservir que les pôles urbains métropolitains, c'est bien dans ces dessertes locales par TER que nous devons investir si nous voulons lutter contre l'enclavement de certains territoires, encourager des modes de déplacement plus écologiques et fournir ainsi concrètement aux habitant·e·s des milieux ruraux, captifs de modes de transport carbonés, de véritables alternatives durables et financièrement accessibles.

4) POUR UN SERVICE OPTIMISÉ DE DESSERTE DES AGGLOMÉRATIONS ET LEURS COMMUNES PROCHES

À l'échelle des agglomérations (autour de Rennes, Nantes, Brest...), il faut soutenir le développement de **Services Express Métropolitains** (ou RER métropolitain), qui permettrait à terme d'offrir des solutions complémentaires de mobilités aux réseaux de transport en commun des intercommunalités. Ils viendront en effet **assurer la jonction entre les transports de cœur d'agglomération et les communes périphériques**, généralement moins bien desservies, surtout en heure creuse. Par exemple, avec le projet 2TMV (2 trains sur la même voie), la gare de Rennes offrira en 2023 la possibilité de nouvelles dessertes, avec une meilleure fréquence, qui pourront être utilisées pour irriguer les communes du bassin rennais. L'étoile ferroviaire de Rennes concentrant actuellement 50% des usager·e·s des TER de la Région Bre-

tagne, le potentiel de fréquentation semble particulièrement important.

L'échelle du RER métropolitain est également pertinente pour **encourager l'intermodalité**, particulièrement intéressante dans le cadre des déplacements quotidiens domicile-travail ou domicile-études : via l'installation de parkings sécurisés dans les gares d'arrêt et la création supplémentaire d'emplacements vélos dans les wagons. Il est indispensable de prendre en compte le contexte post-covid qui a vu bondir le nombre de trajets effectués à vélo.

5) POUR UN TRANSPORT DE MARCHANDISES PLUS ÉCOLOGIQUE

Le projet LNOBPL traite avant tout le sujet de la mobilité des voyageurs, en laissant de côté le transport de marchandises. Aujourd'hui, moins de 2% du fret circule sur le réseau ferroviaire en Bretagne. C'est deux fois moins que dans les autres régions industrielles similaires et bien moins que la moyenne française (9%), elle-même en déclin régulier depuis vingt ans. Ce déclin a trouvé une triste illustration locale avec la circulation du dernier train de marchandises entre Rosporden et Coat-Conq fin octobre 2021. **Pourtant, le fret ferroviaire devrait être soutenu par les pouvoirs publics comme une mobilité d'avenir** : il est 12 fois moins polluant que le transport routier à masse égale transportée. De plus, le renchérissement des prix du carburant en fait une solution économiquement intéressante, *a fortiori* dans un contexte où de plus en plus de filières économiques cherchent à décarboner leur chaîne de valeur. Certains transporteurs routiers l'ont d'ores et déjà compris en intégrant le fret dans leurs circuits logistiques.

Depuis l'année 2021, l'intégration du port de Brest-Roscoff dans le réseau central européen de transport (RTE-T) ouvre des perspectives de développement du fret ferroviaire en Bretagne. Cela suppose que ce développement du fret fer-

roviaire, empruntant l'axe Brest-Roscoff-Rennes pour atteindre le cœur de l'Europe, soit pleinement pris en compte dans toutes les décisions stratégiques sur les évolutions de cet axe ferroviaire et cela suppose également que l'État engage enfin les investissements significatifs de modernisation de cet axe nécessaire à sa mise aux normes européennes.

CONCLUSION

Cette phase de dialogue territorial doit être l'opportunité pour les porteurs du projet LNOBPL d'entendre et de prendre en compte les besoins réels exprimés par les premier·e·s concerné·e·s, à savoir les Bretonnes et les Bretons. Plutôt que de gagner quelques dizaines de minutes pour rejoindre la capitale, il s'agit pour la majorité d'entre elles et eux de pouvoir se rendre à leur travail, sur leur lieu d'étude ou chez leurs proches en empruntant des modes de transport à la fois abordables, pratiques et efficaces, et répondant aux impératifs de transition écologique du territoire. Il n'est pas trop tard pour réorienter le projet LNOBPL vers un projet de maillage ferroviaire breton basé sur des dessertes locales de qualité, un haut niveau de service pour les usagères et usagers, favorisant un développement équilibré et durable de notre territoire.

Groupe Les Écologistes de Bretagne du conseil régional de Bretagne

Groupes écologistes et citoyens de la Ville de Rennes et Rennes métropole

Groupe écologiste de Brest Ville et Métropole

Groupe écologiste de Quimper et Quimper Bretagne Occidentale

Groupe écologiste fédéraliste et citoyen du conseil départemental d'Île-et-Vilaine

↓ Liste complète des signataires en annexe



LISTE COMPLÈTE DES SIGNATAIRES

Pour le groupe Les Ecologistes de Bretagne du conseil régional de Bretagne :

Claire Desmares, présidente du groupe, Julie Dupuy, Loïc Le Hir (vice-président de la commission aménagement et mobilités), Goulven Oillic, Ronan Pichon, Christine Prigent

Pour les groupes écologistes et citoyens de la Ville de Rennes et Rennes métropole :

Valérie Fauchoux, Morvan Le Gentil, Matthieu Theurier, co-président.e-s

Pour le groupe écologiste de Brest ville et métropole :

Glen Dissaux, Gaëlle Morvan, Gwendal Quiguer, Marion Maury, Ronan Pichon, Nathalie Chaline.

Pour le groupe écologiste de Quimper et Quimper Bretagne Occidentale :

Françoise Dorval , Adjointe Ville de Quimper et conseillère communautaire, Claude Le Brun Adjoint Ville de Quimper, Daniel Le Bigot Vice Président de Quimper Bretagne Occidentale et conseiller municipal, René Bilien conseiller municipal Délégué, Françoise Richard, Conseillère municipale Déléguée , Nolwenn Henry Conseillère municipale

Pour le groupe écologiste fédéraliste et citoyen du conseil départemental d'Ille et Vilaine :

Marion Le Frène et Olwen Dénès, coprésident.e.s ; Nicolas Perrin, 2ème Vice-président, Caroline Roger-Moigneu, 6ème Vice-présidente Yann Soulabaille, 11ème Vice-président, Jean-Paul Guidoni, Conseiller départemental, Sylvie Quilan, Conseillère départementale, Régine Komokoli, Conseillère départementale

- Damien Girard, Conseiller Départemental du Morbihan
- Patrick Anne, conseiller municipal de Cesson Sévigné
- Bruno Delaunay, conseiller municipal de Bruz
- Philippe Cocheril, adjoint à la Maire de St-Jacques de la Lande
- Sonia Aréna, conseillère municipale de Vern sur Seiche

- Michel Caillard, conseiller municipal de Chantepie, et élu Rennes métropole
- Stéphanie Gourin, adjointe au Maire de Chantepie
- Denis Montaut, conseiller municipal de Vezin le Coquet
- Benoit Foucher, conseiller du Pays de Châteaugiron Communauté et Noyal-sur-Vilaine.
- Nadine Kassis, conseillère municipale de Lannilis et conseillère communautaire Pays des Abers.
- Marie Annick Guillou, conseillère municipale de Lannion et conseillère départementale des Côtes d'Armor (Canton de Lannion).
- Michel Diverchy, adjoint au Maire de Lannion
- Yves Nedellec, conseiller municipal de Lannion et de l'agglomération
- Yann-Fañch Kerneis, conseiller municipal de Plouzané
- Philippe Rocher, 5ème Vice-Président à Liffré-Cormier Communauté, conseiller municipal La Bouëxière
- Astrid Gaugain, conseillère municipale de Bénodet
- Anne Queffeuilou; conseillère municipale à Pleumeur-Bodou
- Yves Guyot, maire adjoint de Hennebont
- Michel Forget, conseiller municipal Dinan, conseiller communautaire Dinan Agglomération
- Fabrice Auvé, conseiller municipal La Chapelle du Lou du Lac
- Carine Pouessel, conseillère municipale à Vitré
- Damien Gaspillard, conseiller délégué à la ville de Saint Brieuc et conseiller communautaire Saint Brieuc Armor Agglomération, et Marie-Jo Brolly, conseillère missionnée à la Ville de Saint Brieuc et Saint Brieuc Armor Agglomération
- Vincent Esnault, conseiller municipal de Fouesnant et conseiller communautaire Pays Fouesnantais
- Daniel Salmon, Sénateur écologiste d'Ille-et-Vilaine

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^{ère} 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.

IV. Le grand projet LNOBPL à connecter à l'ensemble du territoire et des nouvelles pratiques

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



LNOBPL dialogue territorial

Contribution FNE Bretagne du 28 février 2022

(1/4)

Qui sommes-nous ?

France Nature Environnement Bretagne est la fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement en Bretagne, affiliée au mouvement France Nature Environnement. Agréée au niveau régional pour la protection de l'environnement, nous rassemblons près de 150 associations locales, départementales ou régionales, soit 19 000 adhérent·e·s sur tout le territoire breton.

Des conditions de concertation à améliorer

LNOBPL est soumis au dialogue territorial sur des bases non actualisées et incomplètes. L'état initial date de 2014, les objectifs d'une période révolue ne couvrent qu'une part très limitée des besoins, les délais de réalisation sont incompatibles avec l'urgence climatique.

Nous demandons la prorogation de la concertation sur des bases nouvelles. L'état des lieux doit être actualisé, les objectifs revus et partagés. Les élus des territoires doivent être associés à cette concertation.

Quelle prise en compte des enjeux environnementaux ?

L'**impact écologique des lignes nouvelles envisagées** est trop important pour être accepté au regard d'une utilité socio-économique jamais démontrée : LNOBPL aujourd'hui représenterait 2000 hectares pris à la nature ou à l'agriculture, des continuités écologiques supprimées, du bruit, des spoliations, les nuisances des chantiers de construction, des volumes considérables de béton ou granulats utilisés et de sols déplacés.

TGV-TER : quelle complémentarité ?

Dans le cadre de la privatisation des services ferroviaires, la **complémentarité TGV-TER maintes fois évoquée est un leurre**. La multiplicité des opérateurs ne permettra pas la nécessaire péréquation entre services de lignes peu ou pas rentables et lignes à fréquentation élevée. Les opérateurs TGV seront-ils aussi des opérateurs TER ? Les TGV ne répondent pas aux besoins d'un service TER inter-cité breton¹ pour des distances inférieures à 100 km et encore moins pour le maillage fin du territoire². La Région doit assurer la maîtrise de la tarification des services TER.

1 Service reliant les grandes villes et villes moyennes qui serait à cadencer à l'heure et la ½ heure en pointe avec des services complémentaires au ¼ d'heure sur certaines lignes.

2 Les services territoriaux du TER requièrent des matériels plus légers de grandes capacités d'emport et d'accès pour des arrêts fréquents : De la place doit être consentie au vélo et la mixité voyageurs, messagerie envisagée... (réduire l'impact GES des transports routiers - mieux rentabiliser le service ferroviaire - plus d'humain dans les gares)



Atteindre la neutralité carbone

Les transports contribuent pour 35% à la consommation d'énergie en Bretagne et à 47% des émissions énergétiques de gaz à effet de serre. Les performances énergétiques du transport sur rail en font un outil incontournable pour atteindre la **neutralité carbone en 2050**.

LNOBPL trop daté, l'absence de convention Région SNCF Réseau pour les petites lignes, le volet mobilité du CPER reporté, traduisent l'**absence d'un véritable projet ferroviaire pour la Bretagne**. Ce projet à écrire doit être planifié sur les 10 années à venir pour répondre à l'urgence climatique et en capacité de contribuer efficacement à l'atteinte de la neutralité carbone de la Bretagne en 2050³

Améliorer le maillage territorial

La Bretagne est multipolaire : l'INSEE recense 45 zones d'attraction en Bretagne qui couvrent 75% des communes, 87% des habitants et 90% des emplois. Le réseau ferroviaire doit relier un maximum de ces zones (actuellement 20 zones ne sont pas desservies, carte et tableau en annexe).

Les services doivent être organisés à différents niveaux et étroitement coordonnés. Un inter-cité régional doit relier des services locaux, eux-même inter-connectés si possible. Les services TGV doivent s'adapter aux services TER et non l'inverse.

Les circulations en boucle permettraient de mieux irriguer les territoires et de mieux exploiter les matériels et infrastructures : exemple une boucle inter-cité Bretagne Est-Sud-Ouest-Nord-Est et l'inverse⁽⁴⁾ ou encore Rennes-Redon-Nantes-Chateaubriand-Rennes....

Désenclaver la Bretagne ce n'est pas uniquement la relier à Paris en des temps record : c'est d'abord la relier aux régions limitrophes⁴ et plus lointaines avec **les Trains d'Équilibre des Territoires (TET)** de jour et de nuit.

La saturation du réseau est souvent mise en avant et prétexte au doublement des lignes. **Le réseau SNCF se place au 10^{ème} rang européen** pour le nombre moyen de circulations au km⁵. La sous exploitation du réseau, les infrastructures dégradées ou mal adaptées localement, les signalisations hétéroclites contribuent à ce mauvais classement.

3 La Région devra diviser par 6.5 à 10 ses émissions de gaz à effet de serre. Pour cela il faudra au moins multiplier par 4 la part des transports en communs dans les déplacements et viser 80% de voyageurs-km sur rail (train, tram-train, tram...). La part des transports de marchandises sur rail actuellement de moins de 10% devra être multipliée par un facteur au moins aussi important. Le projet doit comporter des objectifs précis de consommation d'énergie et de réduction d'émission de gaz à effet de serre.

4 Exemples de boucles cadencées :
Régionale : Rennes-Redon-Vannes-Lorient-Quimper-Brest-Morlaix-Guingamp-St Brieuc-Rennes et inversement,
Inter-régionale vers la Normandie via Caen et le Mans et vers l'Anjou via Sablé et Angers,
inter-régionale vers la Loire Atlantique via Rennes-Redon-Nantes-Chateaubriand- Rennes et inversement.

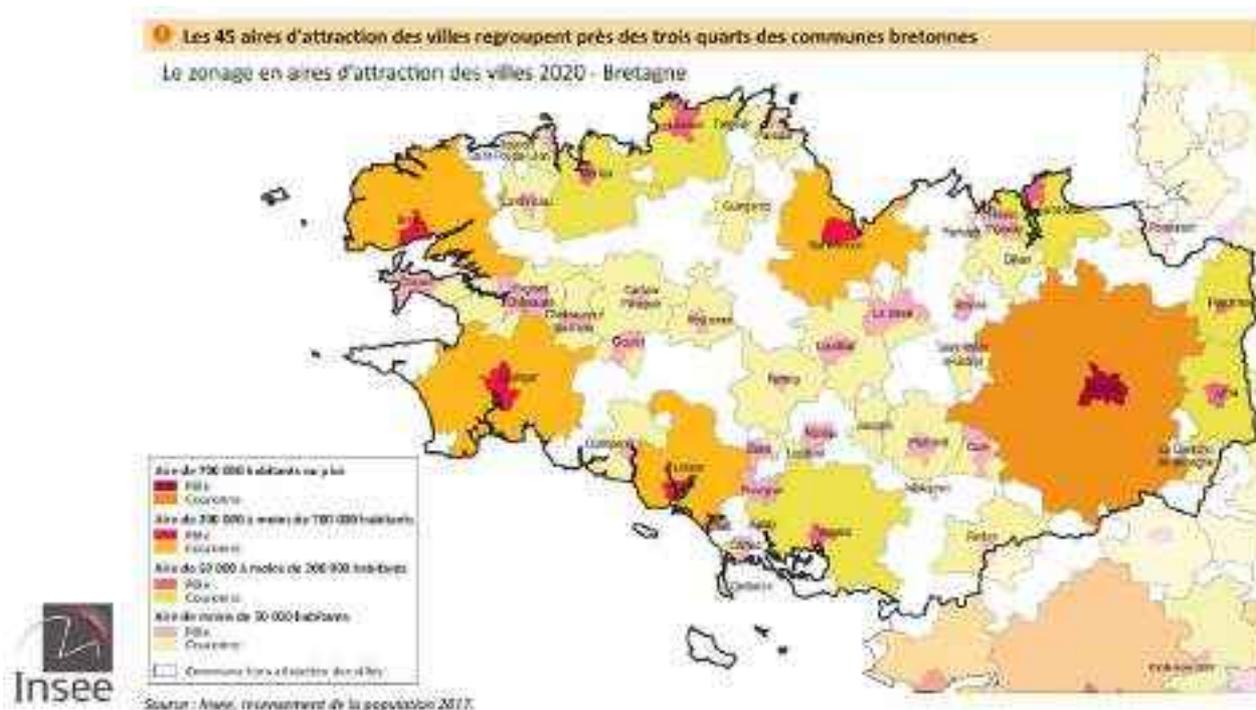
5 Les liaisons les plus fréquentées en Bretagne voient passer au maximum une cinquantaine de trains par jour, ce qui correspond à la moyenne nationale (48). Cette fréquence est bien plus élevée en Allemagne(75), au Royaume Uni(96), aux Pays Bas (140) : il est nécessaire de faire mieux en Bretagne (source ARAFER).

Un **plan de modernisation et de développement du réseau breton** doit être établi pour les 10 ans à venir. Il doit concerner tout le réseau actuel, y compris les « petites lignes » et embranchements fret. L'électrification doit être généralisée ainsi que l'adoption d'une signalisation moderne et unique. L'augmentation de trafic à venir nécessite des aménagements de gares pour les usagers et parfois des voies supplémentaires autorisant le dépassement des trains. Le nœud ferroviaire de Rennes doit être aménagé et agrandi, l'emprise SNCF sur la ville de Rennes autorise un grandissement important de la gare et de ses accès.

Les montants financiers annoncés pour LNOBPL trouveront meilleur usage dans l'augmentation capacitaire du réseau en intensité et densité (plus de sillons et plus de gares desservies...)

Des investissements à court terme peuvent apporter des améliorations sensibles à effet immédiat. Les usagers du train regroupés dans la Coordination Ferroviaire Bretonne (COFERBZH) en proposent un certain nombre à prendre en considération dans les meilleurs délais.

ANNEXE Carte INSEE Bretagne Flash n°64 Octobre 2020



ANNEXE Données INSEE Bretagne Flash n°64 Octobre 2020

Figure 2 – Deux tiers des emplois dans les sept plus grandes aires d'attraction des villes
Principaux indicateurs des aires d'attraction des villes en Bretagne

Aire d'attraction	Population localisée dans la région	Nombre d'emplois présents dans l'aire d'attraction	Nombre de passages	Gare desservie	Gare non desservie	Gare sans voies ou pas de gare
Rennes	739374	329888	1160000	1		
Brest	370033	80091	1500000	1		
Quimper	234042	94745	1000000	1		
Lorient	224862	85473	1500000	1		
Saint-Brieuc	200473	64662	1400000	1		
Vannes	199924	78661	1600000	1		
Saint-Malo	132798	51647	1200000	1		
Lannion	85299	29883	220000	1		
Morlaix	61146	23435	600000	1		
Vitré (1)	52521	25224	900000	1		
Fougères (1)	51102	20898				1
Dinard	47272	10249	72000	1		
Pontivy	40196	17871			1	
Redon (1)	38940	14906	740000	1		
Quimperle	36674	12626	300000	1		
Loudéac	33419	15176			1	
Ploëmel	29419	10798				1
Guingamp	28619	11958	700000	1		
Pleyben - Châteaulin	26103	10775	21000	1		
Landerneau	23924	10655	160000	1		
Paimpol	23591	7629	86000	1		
Roscoff - Saint-Pol-de-Léon	23701	10100	15000	1		
Carhaix-Plougar	22493	8582	34000	1		
Cuzen	18367	8638				1
Auray	15627	7543	300000	1		
Ouer	11928	6796				1
Rosennec	10195	4183				1
Le Mené	5632	4306				1
La Guerche-de-Bretagne (1)	5088	3886				1
Saint-Méen-le-Grand	5041	3349			1	
Baud	5030	2934			1	
Châteauneuf-du-Faou	3796	3136			1	
Pluzane	2643	2000			1	
Josselin	2311	3217				1
Pladiv-Ingoules	1703	1721				1
Lorient (2)	7095	3782				1
Quiberon	6807	2657	18000	1		
Canac	6411	2410	5000	1		
Belle	5682	1627	1600	1		
Osern	5100	1941				1
Malecrot	5067	2109				1
Placzeil	3873	1695	11000	1		
Morlac	3765	2283				1
Bloanc	3650	1789	36000	1		
Trégouar	3434	1752				1
Pontorson (2)	1990	533	17000	1		
Toutes aires urbaines	2894024	1143271	24504600	26	5	6
Commune hors attraction des villes	421670	114327				
Bretagne	3 318 004	1 308 091				

(1) Aire d'attraction ne comportant pas de gare desservie en Bretagne.
(2) Aire d'attraction de Ploëmel, dans le département de Morlaix, considérée comme commune de Ploëmel-Fougères.
Source : Insee, Synthèse de la population 2020.

26 aires desservies 5 aires avec gare non desservies

15 aires sans gare

LIAISONS NOUVELLES

OUEST BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE

GRAND PROJET FERROVIAIRE #LNOBPL

LES CITOYENS

Proposition alternative Rennes-Nantes

Le projet ci-dessous décrit une proposition alternative pour améliorer la liaison ferroviaire sur l'axe Rennes-Nantes. Le projet LNOPBL développe un axe passant par Redon. Ici, nous développons **un axe passant par Châteaubriant**. Cette proposition permet pour **un coût mesuré**, d'obtenir une **meilleure liaison** en Rennes et Nantes (seulement 50min) mais aussi de réaliser des opérations complémentaires : **améliorer Nantes-Laval, améliorer Nantes-Paris et désengorger Nantes-Angers**.

Le projet permet

1. 12 Intercités Nantes-Rennes avec arrêt à Haluchère (50/55 minutes) ; gain de 20 à 25 minutes par rapport à actuellement.
2. 10 TER Nantes-Rennes, desservant les gares d'Haluchère, Nord-Sur-Erdre, Issé, Châteaubriant, Martigné-Ferchaud, Janzé. Aujourd'hui aucune liaison : seulement le tram-train 7 A/R pour Chateaubriant.
3. 8 TER Nantes-Laval, desservant les gares d'Haluchère, Nord- Sur-Erdre, Issé, Abbaretz, Chateaubriant, puis direct Laval (ligne nouvelle) en 1h10 ; gain de 20 min par rapport à actuellement qui passe par Angers-Sablé
4. Permet de libérer 21 créneaux horaires sur l'axe Nantes-Angers : possibilité de renforcer le TER Nantes-Angers, Nantes-Le Mans, Nantes-Tours et au-delà.
5. 15 TGV A/R par jour direct Nantes-Paris en 1h50 ; gain de 20 minutes.
6. Desserte interurbaine entre Rennes-Retiers.
7. Réutilisation du tram-train pour la desserte de l'aéroport Nantes-Atlantique sur la section Sainte-Pazanne, Aéroport, Doulon, Haluchère, Sucé-Sur-Erdre (2 A/R par heure Aéroport Nantes-Atlantique à Haluchère).

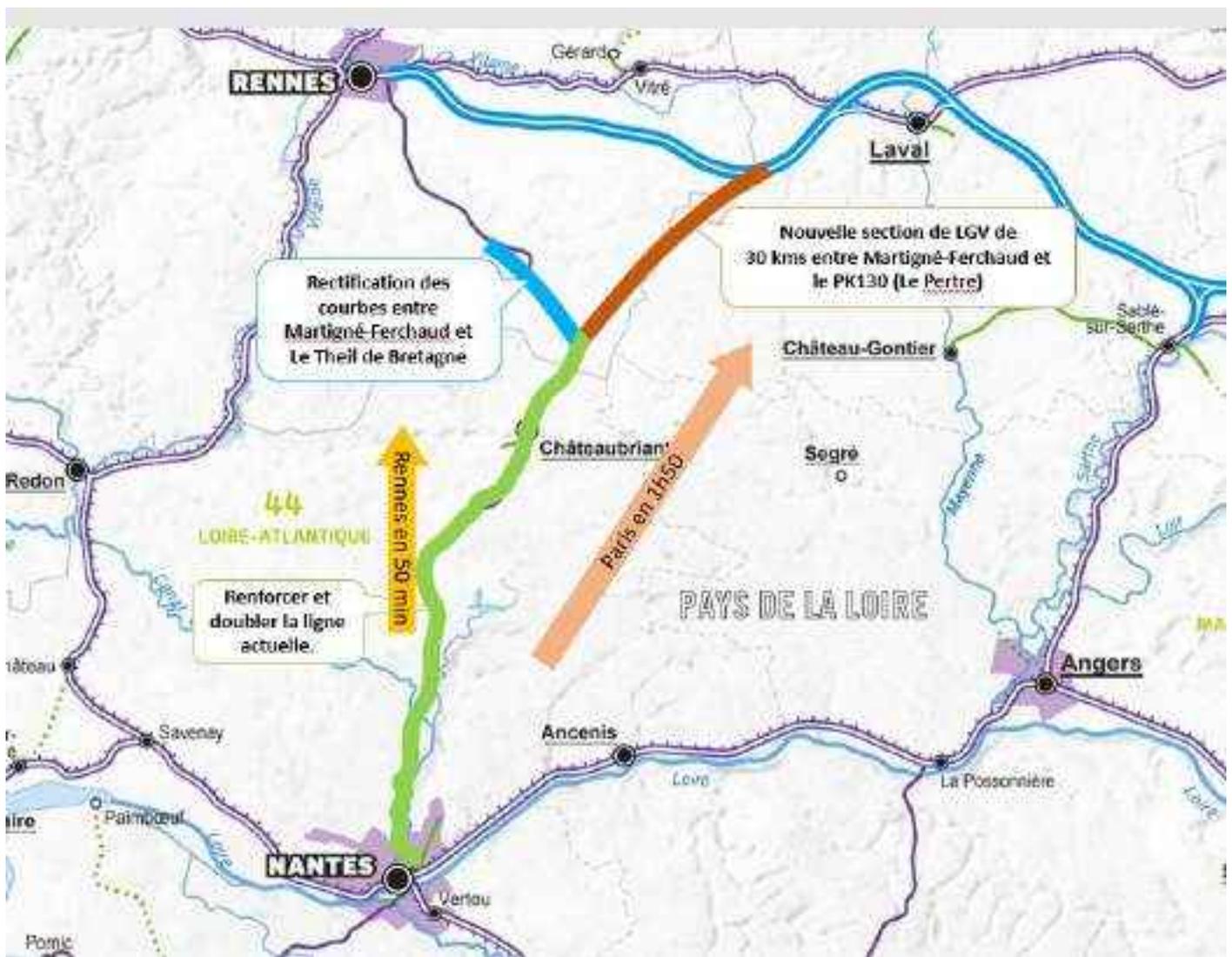
Infrastructure nécessaire (cf. plan ci-après)

- Créer une section LGV de Martigné-Ferchaud à rejoindre la LGV Bretagne Pays de la Loire à hauteur PK130, environ 30kms.
- Créer une section entre Martigné-Ferchaud et Le Theil-de-Bretagne, rectification des courbes : 10 kms
- Renforcer et doubler la ligne Nantes-Chateaubriant-Rennes. La plateforme est historiquement en double-voie (le projet tram-train jusqu'à Chateaubriant n'a repris qu'une voie et insuffisante pour accueillir de la haute vitesse).
- A Nantes, suppression des 5 passages à niveau entre la gare de Nantes et le viaduc de la Jonelière :
 - o Bd Doulon, Mairie de Doulon Landreau : passage sous la voie ferré des voitures.
 - o De Haluchère à Ranzay : création d'une trémie souterraine ferroviaire de 1,5km
 - o Création d'une gare souterraine ferroviaire à Haluchère pour l'échange multimodal.
- Reprendre l'ancien tracée de l'aéroport jusqu'à Sainte-Pazanne. Faire un passage sous la piste de l'aéroport pour le desservir.

Coût du projet

- Coût estimé : environ 1,5 milliard d'euros.

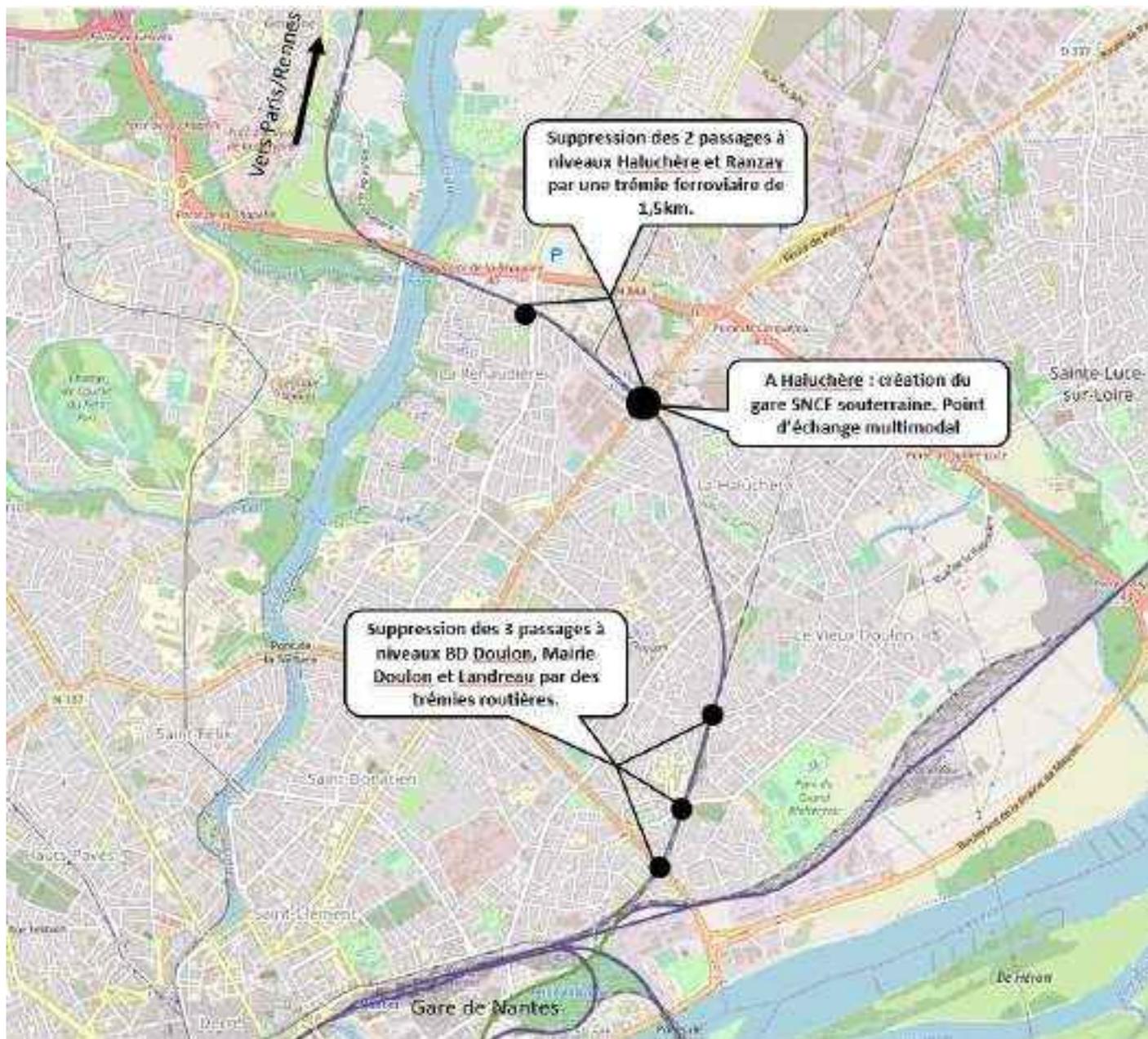
Plan liaison Nantes-Rennes et Nantes-Paris :



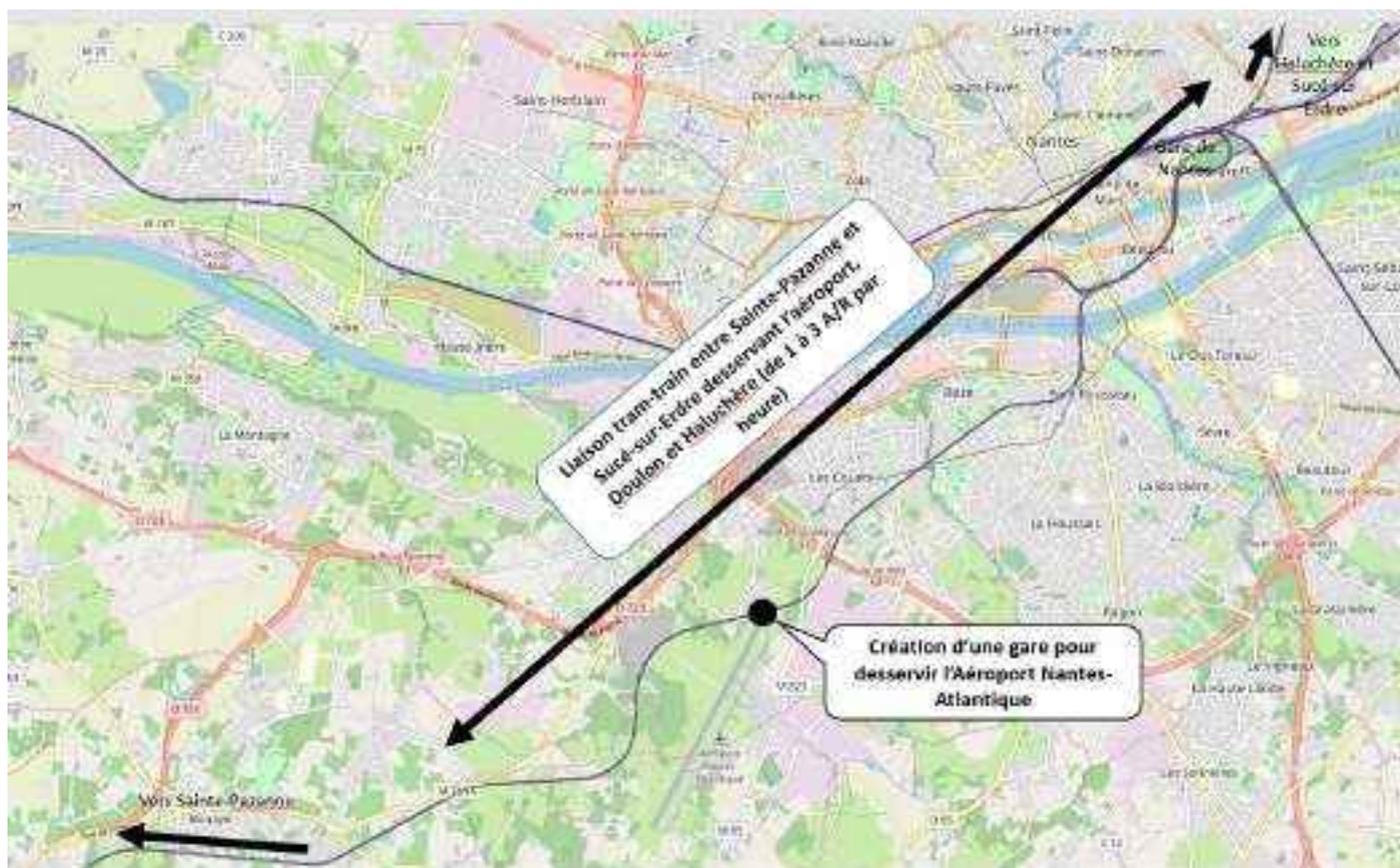
Détails des vitesses Nantes-Paris :

Sortie de la gare Nantes : 60km/h puis 90km/h jusqu'à Doulon, 120 km/h jusqu'à La chapelle sur Erdre, 160 km/h jusqu'à Sucé-Sur-Erdre, 220 km/h jusqu'à Martigné-Ferchaud, 270km/h jusqu'à Pertre et l'entrée sur LGV pour Paris.

Plan de ligne nord de Nantes :



Plan de ligne sud de Nantes :



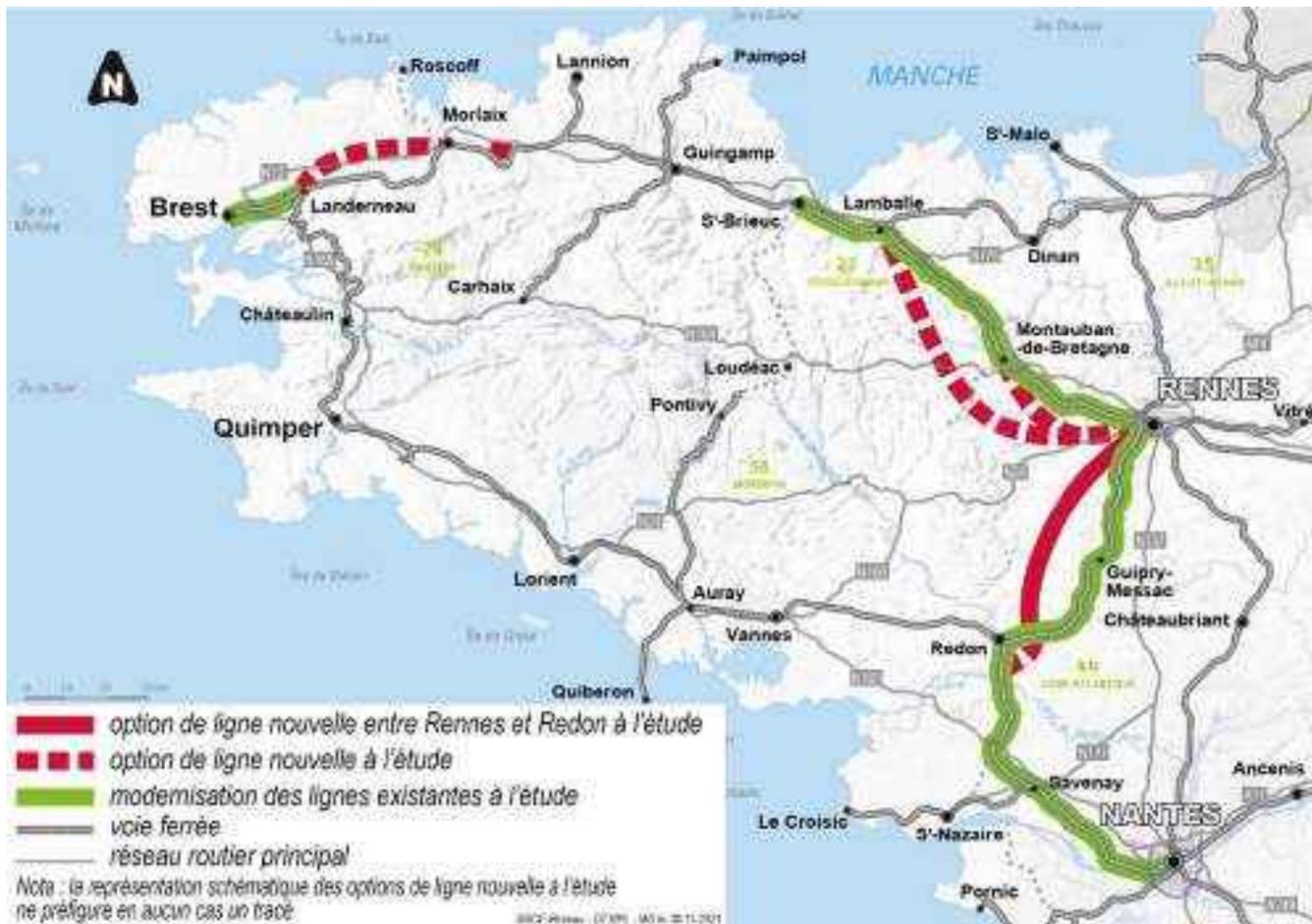
Contributeur principal :

Michel BEASSE, retraité SNCF, conducteur pendant 30 ans sur le secteur Nantes-Paris, Rennes-Paris.

Source carte :

<https://sncreseau.maps.arcgis.com/apps/MapTools/index.html?appid=1861c04af3444cdf84ef12c561d427a9>

Pour rappel, le projet LNOPBL (axe Rennes-Nantes via Redon) :



Avis sur le projet LNOPBL :

- Créer une ligne nouvelle LGV Rennes-Redon : 26min. Gain de 10 minutes sur cette section par rapport à actuellement pour 1 milliard d'euros environ.
- Il restera toujours 40 min pour faire Nantes-Redon.
- Le gain est minime pour la liaison Nantes-Rennes par rapport au coût.
- Actuellement le temps de trajet est de 1h15 Nantes-Rennes : 15 à 20 minutes de plus qu'en voiture car 20 kms de plus.

Autres et divers :

Liaison Nantes-Bordeaux :

- Il n'y a que 3 relations par jour !!!
- Interruption en 2020/2021 pendant 1 ans ½ (via des bus !!!)
- Il y a 1 voie unique au lieu d'une double voie entre la Roche-sur-Yon et Maran.
- A la fin des travaux, pas sûr d'être en dessous du temps des années 80

Nantes- Quimper-Brest :

- Le problème est situé entre Quimper-Brest
- La route express fait 72kms, la ligne de chemin de fer 104kms.

Contribution LNOBPL

Bonjour !

Le projet est séduisant, car cela améliorera à la fois les relations nationales entre la Bretagne occidentale et le reste de la France (Paris, Lyon, Lille), les relations TER régionales (le très demandé Brest - Nantes, qui sera plus rapide via Rennes il me semble), et le TER périurbain rennais (certaines voies ferrées périurbaines seront allégées du trafic TGV).

- Des conflits ferroviaires dans Rennes à l'ouest de la gare :

Mais attention, il y a actuellement des croisements à niveau à contresens entre les lignes Rennes - Saint-Malo, Rennes - Saint-Brieuc et Rennes - Redon, à l'ouest de la gare de Rennes, pas évidents à résoudre (notamment au niveau de la rue de Lorient, 4 voies ferrées fusionnent en 2 à niveau, voir sur cette carte : <https://www.openstreetmap.org/#map=16/48.1076/-1.6985> ou bien la pièce jointe « Croisement de voies ferrées à niveau vers la rue de Lorient »).

Il faut inclure dans le projet LNOBPL une réflexion sur les conflits induits par ces croisements à niveau à l'ouest de la gare de Rennes. Si on branche LNOBPL sur les voies ferrées actuelles à l'extérieur de Rennes, là où c'est facile (sur les communes de Bruz et de Vezin-le-Coquet), sans songer à résoudre ces conflits, ni LNOBPL ni les lignes ferroviaires périurbaines rennaises ne pourront accueillir de trains supplémentaires en heure de pointe (pas d'amélioration de la fréquence), sans compter le risque de retards ne pouvant être résorbés tout au long de la journée (manque de fiabilité).

- LNOBPL : tracé neuf dès la gare de Rennes :

Pour esquiver cette zone de conflits ferroviaires, je propose de commencer LNOBPL dès les quais actuels de la gare de Rennes. On aurait 6 voies à quai dédiées à la fois à LNOBPL et à la ligne à grande vitesse Le Mans - Rennes. Puis LNOBPL filerait en tunnel sous Rennes à partir du carrefour du pont de Nantes jusqu'à la rocade, avant de se séparer en deux : une voie ferrée nouvelle vers Redon et Nantes, une voie ferrée nouvelle vers Saint-Brieuc. Voir les pièces jointes « LNOBPL - son début en gare de Rennes » et « LNOBPL - son début en périphérie de Rennes ».

- LNOBPL : une voie ferrée mixte, TGV, TER longue-distance et fret :

Pour améliorer la fréquence et la fiabilité des lignes ferroviaires du périurbain rennais (Rennes - Montfort-sur-Meu - La Brohinière et Rennes - Bruz - Messac-Guipry), une séparation complète des flux ferroviaires est indispensable, trains omnibus périurbains à arrêts fréquents d'un côté, de l'autre côté les trains à arrêts rares, fret, TGV et TER longue-distance (exemple : Rennes - Redon - Quimper). Mélanger les deux types de trafic n'est pas possible dès qu'il y a une fréquence de passage des trains soutenue. Je propose donc de construire LNOBPL sous forme de ligne ferroviaire mixte, accueillant TER longue-distance, fret et TGV. Les voies ferrées historiques seront exclusivement parcourues par les trains omnibus du périurbain rennais.

- LNOBPL : sur les voies 1 à 6 en gare de Rennes :

Comme la voie ferrée Rennes - Saint-Malo n'est pas concernée par LNOBPL, il y aura toujours un mélange de quelques TGV Paris - Saint-Malo, de TER express Rennes - Saint-Malo, et de

TER périurbains Rennes - Montreuil-sur-Ille. Pour continuer à accueillir ces différents trafics, il faudra placer LNOBPL en gare de Rennes sur les voies existantes 1 à 6, celles situées au nord, car cela permet de continuer à faire du TGV Paris - Saint-Malo avec très peu de conflits ferroviaires. Voir la pièce jointe « LNOBPL - son début en gare de Rennes ».

Si on plaçait LNOBPL au centre (voies 3 à 8), il faudrait élargir le passage sous le pont de l'Alma pour y ajouter une voie ferrée, ce qui n'est pas évident à cause des projets immobiliers en cours. Si on plaçait LNOBPL au sud (voies 5 à 10), on aurait beaucoup trop de croisements à niveau en contresens pour les TGV Paris - Saint-Malo.

- LNOBPL : des gares intermédiaires :

Par ailleurs, pour faire jouer l'effet réseau entre la desserte périurbaine et les TER longue-distance, il faudrait une gare intermédiaire sur LNOBPL entre Rennes et Redon à l'intersection avec la ligne historique : à Messac-Guipry ; idem entre Rennes et Lamballe : il faudrait une gare intermédiaire sur LNOBPL à Montauban-de-Bretagne (autrement dit : élargir les gares de Messac-Guipry et de Montauban-de-Bretagne, et y faire passer LNOBPL, avec arrêt systématique des TER longue-distance). Voir la pièce jointe « LNOBPL - son tracé global ».

- LNOBPL : la virgule Saint-Brieuc <-> Nantes

On peut aussi envisager un raccordement en périphérie ouest de Rennes (à l'image de la virgule de Sablé sur la ligne à grande vitesse Rennes - Le Mans) pour faire du Brest <-> Nantes via Saint-Brieuc, sans arrêt à Rennes. Au vu des commentaires sur ce site lnobpl.fr, ça semble être une grosse demande. Voir la pièce jointe « LNOBPL - son début en périphérie de Rennes ».

- Après LNOBPL : suppression des conflits ferroviaires dans Rennes à l'ouest de la gare en faveur du périurbain rennais :

Après avoir construit LNOBPL de cette façon, on pourra facilement améliorer la zone de conflit ferroviaire dans Rennes à l'ouest de la gare, de cette manière : passage à 3 voies du tronçon commun entre la rue de Lorient et le pont de Nantes, et inversion du sens de circulation de la voie ferrée historique Rennes - Montfort-sur-Meu - La Brohinière entre la gare de Rennes et la commune de Vezin-le-Coquet ; ainsi, les 3 lignes périurbaines s'imbriqueront les unes au autres sans soucis, comme les voies automobiles dans un échangeur autoroutier. On concentrera alors la desserte périurbaine rennaise sur les quais les plus au sud en gare de Rennes. Si besoin, on peut ajouter un ou deux quais au sud de la gare sur l'emplacement de l'ancien technicentre SNCF. Ainsi, on a résolu la zone de conflits ferroviaires, et on peut alors améliorer la fréquence et la fiabilité des lignes ferroviaires périurbaines de Rennes.

Lien vers une carte interactive présentant ces idées (ainsi que d'autres, comme Rennes - Liffré - Fougères, dans un futur lointain) : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/rennes-2035-v39-les-voies-ferrees-periurbaines-dev_720667

