

# DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N° 03 NOV 2014



## ÉDITO

« Réunies au sein du Pôle métropolitain Loire-Bretagne, les agglomérations d'Angers, Brest, Nantes, Rennes et Saint-Nazaire renforcent depuis plusieurs années leurs coopérations en matière de développement et d'aménagement durable du Grand Ouest.

L'accessibilité en constitue l'un des enjeux majeurs, c'est pourquoi le projet LNOBPL est fondamental pour les cinq agglomérations. Sa réalisation permettra de préserver la dynamique de développement en améliorant l'accessibilité des territoires bretons et ligériens avec une vision de développement durable ».

**François CUILLANDRE**  
Président du Pôle  
Métropolitain Loire-Bretagne

## Pôle métropolitain Loire-Bretagne



## Angers, Brest, Nantes, Rennes, et Saint-Nazaire soutiennent un scénario bleu aménagé du projet LNOBPL

**Une nouvelle étape de l'accessibilité nationale et internationale du Grand Ouest. Un projet majeur afin de maintenir le dynamisme et la qualité de vie des territoires du Grand Ouest. Une priorité pour les cinq agglomérations du Pôle métropolitain Loire-Bretagne.**

### LNOBPL, UN PROJET ESSENTIEL POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET LA QUALITÉ DE VIE DE L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES BRETONS ET LIGÉRIENS

Excentré par rapport au centre de gravité de l'Europe, le Grand Ouest a besoin d'améliorer son accessibilité et ses connexions en particulier aux liaisons ferroviaires rapides nationales et européennes. Le Projet LNOBPL s'inscrit dans un processus continu d'amélioration du réseau ferroviaire de l'Ouest, en lien avec le Plan ferroviaire breton, le grand plan de modernisation des réseaux, la LGV Bretagne Pays de Loire, la rénovation des gares. Ces liaisons nouvelles constituent donc une nouvelle étape pour désenclaver l'Ouest et promouvoir son accessibilité nationale et internationale. Gain de temps de parcours, libération de sillons, augmentation des capacités sur les secteurs à trafic dense, sont autant d'atouts pour y parvenir. Au-delà de l'accessibilité nationale et internationale, les Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays De Loire doivent également contribuer à l'amélioration du maillage ferroviaire au sein du Grand Ouest. Elle s'inscrit donc dans une vision stratégique globale de développement et d'aménagement pour l'Ouest et ses 7 millions d'habitants. Une stratégie qui permet à la fois de soutenir la création de richesses nationales et de conforter le dynamisme des territoires bretons et ligériens grâce à une augmentation continue des échanges économiques et des coopérations. Par exemple, ces échanges sont particulièrement développés en matière d'enseignement supérieur, de recherche et de vie économique. Près de 15 000 actifs se déplacent quotidiennement entre les cinq agglomérations du PMLB (+50% en 10 ans), et plus de 200 acteurs de l'innovation collaborent entre eux depuis 2005 dans 400 projets labellisés par les pôles de compétitivité du Grand Ouest. Le Projet LNOBPL trouve ainsi sa pertinence à toutes les échelles européenne, nationale, inter et intra-régionale.

## UN PROJET QUI RÉPOND AUX OBJECTIFS PARTAGÉS PAR LES CINQ AGGLOMÉRATIONS

Le Pôle Métropolitain Loire-Bretagne soutient les objectifs inscrits au débat public sur lesquels ont convergé l'ensemble de ses partenaires et souhaite rappeler les objectifs stratégiques des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire :

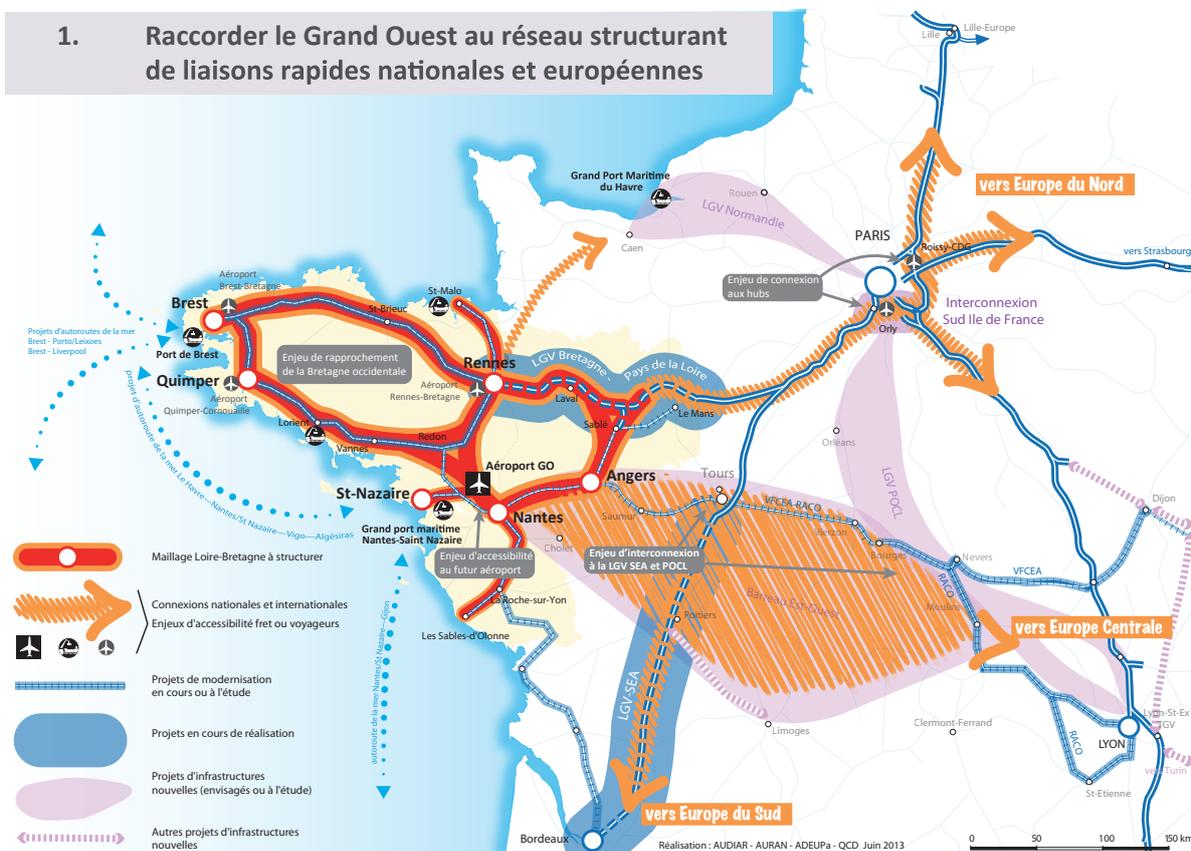
### OBJECTIF N°1 : RACCORDER LE GRAND OUEST AU RÉSEAU STRUCTURANT DE LIAISONS RAPIDES NATIONALES ET EUROPÉENNES

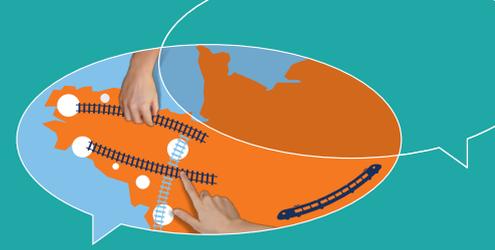
Actuellement, l'accessibilité de l'espace Loire-Bretagne aux régions françaises et à l'Europe reste largement déficiente. Le projet intégré LNOBPL doit donc en priorité :

- Améliorer les relations moyennes et longues distances nationales et internationales en s'appuyant notamment sur la complémentarité entre le train et l'avion pour l'ensemble du territoire Loire-Bretagne, notamment via l'accès au futur aéroport du Grand Ouest.
- Placer Brest et Quimper, avec 2 arrêts intermédiaires, à moins de 3h de Paris pour offrir différentes interconnexions

vers le Sud, le Centre et le Nord de l'Europe.

- Faire des LNOBPL, le maillon d'un barreau à grande vitesse en direction de Bordeaux et de l'Europe du sud (connexion à la LGV SEA) et en direction de Lyon et de l'Europe du Sud Est (connexion à la LGV POCL).
- Faciliter le développement du fret ferroviaire vers l'ensemble du territoire national grâce à la libération de capacités sur les réseaux actuellement empruntés par les TGV, notamment depuis les ports de Brest et Nantes-Saint-Nazaire et les plateformes logistiques intermodales rail-route en développement autour des agglomérations bretonnes et ligériennes.





## OBJECTIF N°2 : RENFORCER LE MAILLAGE FERROVIAIRE LOIRE-BRETAGNE POUR ACCOMPAGNER LES ÉCHANGES ET LES COOPÉRATIONS DES VILLES DE L'OUEST ET PERMETTRE UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DES TERRITOIRES

Le réseau ferroviaire Loire-Bretagne souffre de la faible performance des relations ferroviaires au sein du Grand Ouest et donc de la concurrence avec la route ; tant en termes de temps de parcours que d'offre de trains au quotidien entre chaque ville. Le projet doit concourir à :

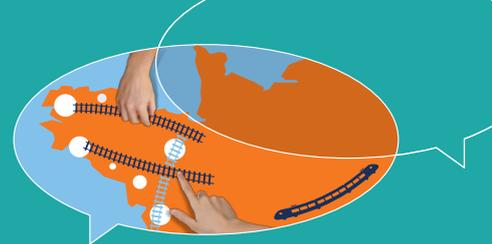
- Rapprocher entre elles l'ensemble des agglomérations du système urbain Loire-Bretagne et favoriser leurs coopérations.
- Améliorer à la fois les échanges internes à chaque région (de Brest et Quimper vers Rennes) et les échanges entre les deux régions (ensemble de la Bretagne vers Nantes, Saint Nazaire, Angers) par des liaisons rapides et cadencées.
- Appuyer ce maillage sur une nouvelle liaison rapide (moins de 50 mn) entre Nantes et Rennes, et sur les axes nord et sud Bretagne, maillons essentiels de l'interrégionalité et traits d'unions favorisant les coopérations entre elles.



## OBJECTIF N°3 : PARTICIPER AU REPORT MODAL, CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Le projet LNOBPL doit favoriser le développement d'une desserte ferroviaire de qualité en offrant des gains de temps et des capacités nouvelles sur les secteurs à trafic dense, notamment sur le territoire des métropoles, constituant ainsi une alternative volontariste aux déplacements routiers. Le projet permettrait localement :

- De faciliter les déplacements du quotidien et d'assurer la diffusion de la grande vitesse sur le territoire par la combinaison des LNOBPL avec les futurs pôles d'échanges multimodaux / gares connectés aux lignes TER péri-urbaines et aux autres services publics de transport de voyageurs départementaux et urbains.
- D'augmenter les capacités sur le réseau ferroviaire, notamment aux abords des principales agglomérations, permettant ainsi le développement des dessertes périurbaines locales et TER.



## LE PÔLE MÉTROPOLITAIN LOIRE-BRETAGNE PRIVILÉGIE UN SCÉNARIO BLEU AMÉNAGÉ DU PROJET LNOBPL

Au regard des 3 familles de scénarios et de nos objectifs partagés de développement et d'aménagement pour l'Ouest, le scénario bleu apparaît comme le plus efficace. Le scénario mauve n'offre pas les gains de temps de parcours attendus malgré un coût bien supérieur. Le scénario vert, quant à lui, offre des fonctionnalités comparables au scénario bleu mais coûte environ 1,5 à 2 milliards d'euros de plus.

Le scénario bleu se distingue nettement des deux autres, avec des gains de temps, de trafic et de fonctionnalités qui restent importants pour un coût global plus raisonnable.

**C'est donc un scénario bleu aménagé qui doit être privilégié pour répondre aux enjeux du Grand Ouest.**

Afin de garantir un bénéfice maximal de l'infrastructure pour les agglomérations du Pôle Métropolitain Loire-Bretagne et l'ensemble du système urbain Loire-Bretagne, ce scénario bleu doit intégrer la nécessité de réaliser les compléments d'aménagements envisagés par RFF.

Ces compléments d'aménagements consistent à :

- à l'ouest de Rennes, allonger des sections de ligne nouvelle au-delà de Lamballe et Redon.
- créer des sections de ligne nouvelle à l'ouest de Morlaix et Lorient afin d'accroître le gain de temps, dans l'objectif des 3 heures avec arrêts intermédiaires, et la capacité du réseau. Enfin, les agglomérations du Pôle Métropolitain Loire-Bretagne demandent d'intégrer la possibilité de mise à l'étude de compléments d'aménagements et de fonctionnalités jusqu'ici non étudiés :
- L'analyse des connexions directes possibles entre la presqu'île guérandaise, Saint-Nazaire, le futur aéroport du Grand Ouest et Rennes ou la Bretagne Sud, avec notamment l'étude d'une « virgule » ferroviaire au niveau de Saint-Etienne de Montluc, permettant d'assurer ces liaisons ferroviaires directes.
- La mise en place de dessertes interrégionales directes entre Angers et la Bretagne via Rennes ou Nantes et le futur aéroport.
- La poursuite du programme d'amélioration des liaisons nord et sud Bretagne via l'ouest : « Brest-Quimper » vers Nantes.



*Ce cahier d'acteur a été réalisé par le Pôle métropolitain Loire-Bretagne avec la contribution des agences d'urbanisme de l'espace Loire-Bretagne.*

 Pôle métropolitain Loire-Bretagne

**Pôle Métropolitain Loire-Bretagne**  
4, avenue Henri Fréville  
CS 20723  
35207 RENNES cedex 2