

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.