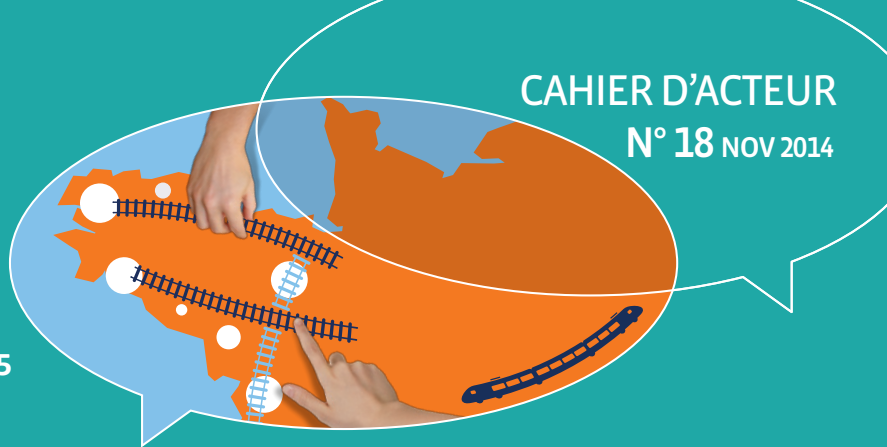


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 18 NOV 2014



RÉSUMÉ

Le Modem de Loire-Atlantique privilégie une approche basée sur le développement des infrastructures existantes et l'aménagement d'une ligne Rennes-Nantes via Châteaubriant plus courte et moins coûteuse. Cette ligne, plus rapide, est de plus mieux intégrable avec les infrastructures existantes : gares et aéroports de Rennes et de Nantes entre autres.



LOIRE-ATLANTIQUE

I. INTRODUCTION

Le Mouvement Démocrate de Loire-Atlantique porte une expression citoyenne au sein d'une démocratie représentative. Notre mouvement refuse les oppositions stériles et les prises de positions figées prises sans concertation préalable. Il nous est apparu indispensable de répondre présent à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le Projet de Liaisons ferroviaires Bretagne – Loire (LNOBPL) sur un sujet qui a un fort impact sur la vie de nos concitoyens.

Sur le projet présenté à la commission, nous considérons comme prioritaire d'investir sur de nouvelles opportunités multimodales qui permettront de répondre à la fois aux besoins de nos entreprises et aux besoins de mobilité des habitants des territoires.

Les enjeux démographiques, économiques et environnementaux doivent être considérés avec une égale attention pour apporter une solution durable respectueuse du bien commun.

II. OBSERVATIONS PRÉALABLES

Les projets d'infrastructure déjà menés comme la réouverture de la liaison Châteaubriant-Nantes, ou ceux en cours comme l'aménagement de la gare de Nantes ou l'aéroport de Notre-Dame des Landes ont été généralement prises sans intégrer l'ensemble de ces exigences. Ces décisions de grande portée ont par ailleurs été prises sans pleinement intégrer cette indispensable vision globale que nous défendons. Nous privilégions l'optimisation d'un existant et sa valorisation plutôt qu'une démarche de développement ex nihilo, plus coûteuse et pas nécessairement plus pertinente.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL



III. UNE LIAISON RENNES – NANTES DE DYNAMISATION

Les scénarii proposés pour cette ligne ne prennent pas en compte l'option de réouverture via Châteaubriant que nous défendons. Entre Bretagne et Pays de la Loire les territoires castelbriantais et pouancéens sont clairement des zones à fort risque de désertification industrielle et démographique (le cas des ABRFi est significatif).

Une réouverture de bout en bout par une desserte TER efficace à l'est de l'axe Rennes-Nantes est un gain de 27 km de voies comparé à Redon. Un équipement TER classique y permettrait une vitesse moyenne de 136 km/h et une liaison gare à gare en 55 minutes.

Pour rappel, le choix discutable du matériel Tram-train nous fait parcourir les 63 km de Nantes-Châteaubriant (lorsqu'il est opérationnel) en 1 h 10. La liaison ouest serait conservée pour le fret et les passagers vers Quimper et Saint-Nazaire.

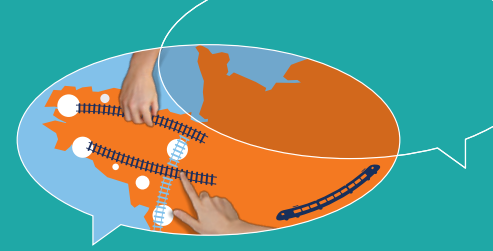
Le pôle industriel et agroalimentaire de Châteaubriant a besoin, au-delà de la RN 171 qui reste à construire, d'une

ouverture au transport ferroviaire des biens et des personnes pour développer son attractivité tout en garantissant un développement harmonieux des territoires. L'accès aux structures portuaires de Nantes – Saint Nazaire est un facteur de développement supplémentaire.

IV. FAIRE DE NANTES UNE CAPITALE INTERMODALE

L'ambition actuelle de la ville de Nantes de devenir une capitale européenne ne peut se faire sans adapter les modes de déplacements aux nouveaux besoins en mobilité. La nouvelle cyclo route est-ouest en est un symbole fort : les pôles intermodaux constituent le principal enjeu de développement de la métropole.

Le projet de rénovation de la gare de Nantes intègre mal ces besoins, essentiellement par manque de concertation des acteurs économiques, sociaux et citoyens. Les réunions d'informations publiques sur le lancement des réflexions en juin 2013 ont clairement marqué une démarche trop peu



adaptée pour répondre à ces besoins.

Le développement du vélo doit continuer à l'échelle de Nantes et des 24 communes métropolitaine ainsi que l'affirmation de la place du réseau fluvial : de nombreux besoins non exprimés peuvent trouver une réponse sur la mise en valeur de l'Erdre et de la Loire.

La couverture des transports disponibles (mode doux, tramway, bus, busway, train, fluvial etc.) sur la métropole nantaise lèvera alors les barrières de la limite de fréquentation de la plate-forme aéroportuaire de Bouguenais et garantira sa croissance via la rénovation du réseau ferré de l'île Beaulieu.

V. UN PÔLE AÉROPORTUAIRE RÉGIONAL ET EUROPÉEN

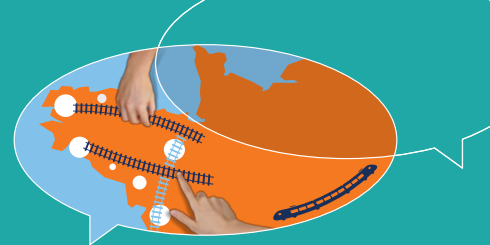
Le projet auparavant démesuré, et aujourd'hui fortement sous-calibré, de l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame des Landes ne correspond plus à aucun besoin moderne. Une

liaison rapide entre Nantes et Rennes, mettant en lien les aéroports de Saint Jacques de la Lande et de Nantes Atlantique couvre bien plus d'attentes que celles exprimées soit par la DGAC soit par les entreprises du secteur.

Le conflit entre opposants et partisans entretenu par le mirage de promesses dont on sait désormais qu'elles ne reposent sur rien doit être résolu par la voie consensuelle : oui à un développement économique de la région, oui à la restriction de l'emprise industrielle sur les terres agricoles. Mais cela ne peut être que par l'optimisation de notre existant.

L'aéroport de Rennes dispose d'ores et déjà de la capacité de doubler son trafic passager à court terme et de le quadrupler par la suite. Quant à l'aéroport de Nantes Atlantique, seuls quelques kilomètres le séparent d'une station TER qui pourrait se dupliquer face à l'aérogare. Il s'agit d'un investissement minime comparé à celui que représente la construction d'un nouvel aéroport mais pour un profit plus grand.





VI. UNE OUVERTURE SUR L'ATLANTIQUE

Le port de Nantes – Saint Nazaire, entre terminal roulier, vrac, containers, céréales, pétrolier, gazier etc. et port d'attache de tourisme et loisirs (nous proposons, en accord avec l'armateur, de faire de Nantes un des ports d'escale du futur paquebot France) dispose d'un potentiel inexploité d'ouverture et de développement !

Associé à la plate-forme multimodale nantaise et en lien avec Rennes, nous ferions de la région Grand Ouest une véritable porte de communication entre l'Europe et le reste du monde (<http://www.nantes.port.fr/travailler-avec-le-port/sites-et-zones-dactivites/>).

Les liaisons ferroviaires via Redon et via Châteaubriant retrouveraient alors un usage cohérent, à la fois économique et industriel, et seraient le lien physique d'un développement en partenariat de la région, de Brest à l'axe Nantes – Rennes.

À l'objectif 2030 nous aurions un maillage multimodal de la région parfaitement adapté au lien avec le cœur de l'Île de France que constituera la Ligne à Grande Vitesse (LGV) et qui deviendra le facteur prédominant d'un développement économique et démographique à la fois durable et homogène sur nos territoires.

