

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 23 NOV 2014



EDITO

Le MoDem de Vendée note avec satisfaction que le pilotage du débat public du projet de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne et Pays de la Loire est placé sous l'égide d'une Commission Particulière de Débat Public (CPDP). Notre mouvement souligne à cette occasion l'intérêt à ne pas dissocier ce projet et celui à venir de déboulement du tronçon Sablé-Angers-Nantes afin d'associer la Vendée au projet et d'assurer la cohérence du réseau de transport régional avec le réseau national.

Nous nous sentons solidaire du CESER de Bretagne pour ce qui concerne une liaison Rennes-Nantes par la ligne existante transitant par Châteaubriant, une solution économique, suffisante et compatible avec les projets d'utilisation des étoiles ferroviaires Rennaises et nantaises

A ce sujet, notre mouvement demande à la Commission de débattre à l'occasion de ce débat public du plan alternatif que nous détaillons dans notre cahier d'acteur.

Christian RICOT
0680251146
Commission Transport
MoDem de Vendée,
www.modem85.com
modem.vendee@yahoo.fr



VENDÉE

Après audition des différents protagonistes en Bretagne et Pays de la Loire lors des multiples réunions liées au transport, **aussi bien ferroviaire qu'aérien** notre mouvement a décidé de ne pas apporter son soutien à la construction d'un aéroport à NDDL intégré depuis dans le projet LNOBPL objet de ce débat public.

Depuis la confrontation du **8 Décembre 2012** dans les salons de Nantes Atlantique entre l'association « **Acipran / Des Ailes pour l'Ouest** » soutien déclaré à la construction de NDDL et **Nexus** une association proposant plutôt la mise en valeur des structures existantes, le MoDem Vendéen approuve sur son principe l'architecture soutenue par cette dernière.

Conformément à cette architecture, nous soutenons l'optimisation de Nantes Atlantique et **l'adaptation de la ligne ferroviaire Rennes-Châteaubriant-Nantes en une voie rapide**. Cette liaison permettant également **un lien direct entre les 2 aéroports des 2 métropoles**.

A contrario la desserte de Notre Dame des Landes requiert la construction d'environ **140 km de ligne nouvelle** pour un prix annoncé par le Maître d'Ouvrage lui-même de 17 à 21 millions d'euros au km.

Pour le doublement du tronçon de voie entre Sablé et Nantes, l'une des portes d'accès au projet LNOBPL, nous rejetons le tracé Nord Loire au profit de **l'itinéraire Sud Loire** desservant **Angers-Marcé** et **enfin Cholet** en « **double voie** ». Pour le voyageur venant de Paris, du centre ou de l'Est, ce choix réduit aussi considérablement les temps d'accès à Cholet, la Roche-sur-Yon via Clisson et ainsi à tout le littoral Vendéen.

A terme ce projet permet de mieux rentabiliser le lien en double voie depuis La Roche-sur-Yon vers La Rochelle.

Autre intérêt de ce tracé, la desserte performante de Cholet en double voie contribue à terme à la réouverture de la ligne Cholet-Les Herbiers au service voyageur par TER.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

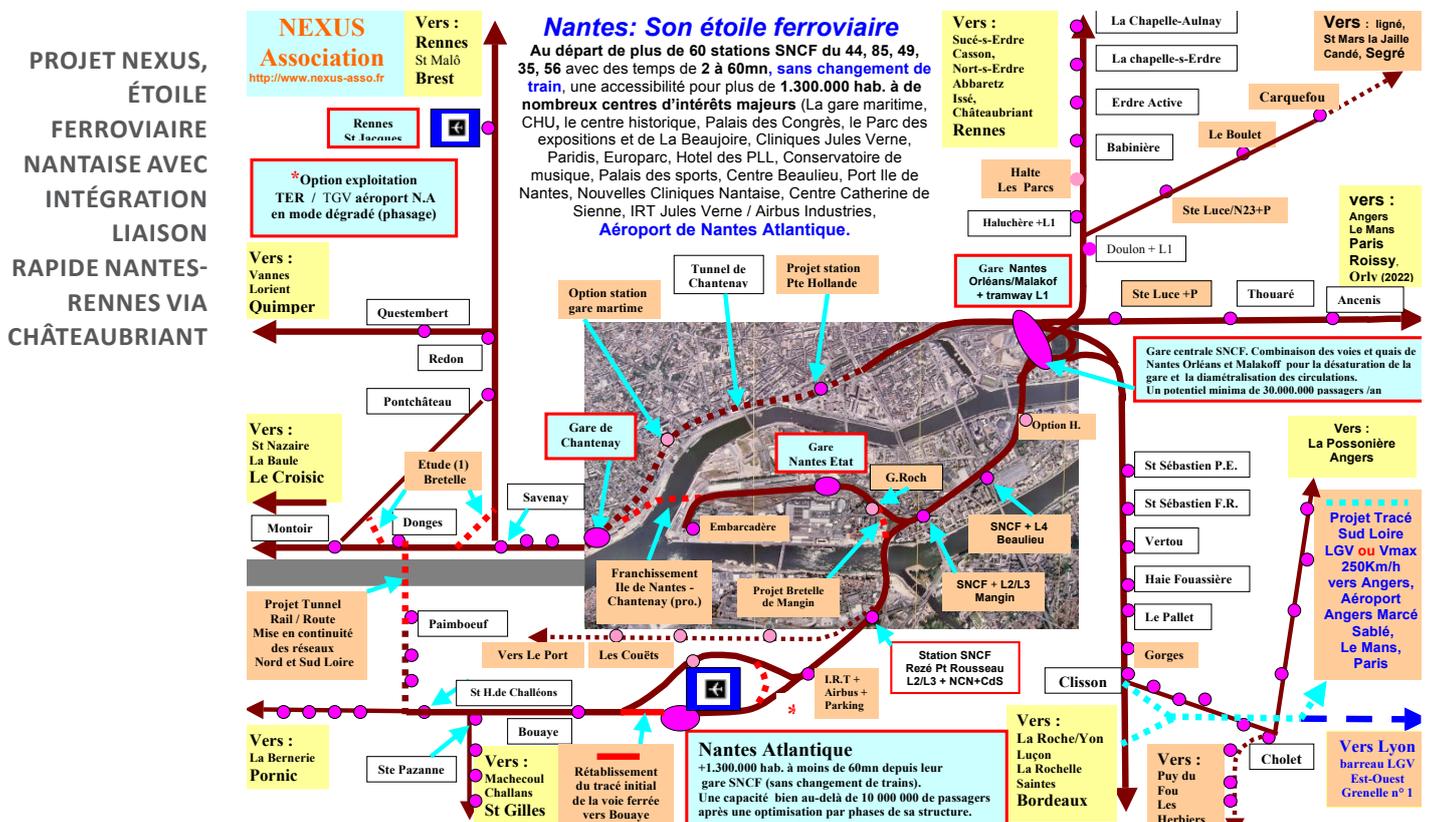
Le MoDem de Vendée considère qu'à minima le sillon de ce dédoublement Sud Loire doit être défini lors de la concertation publique du projet LNOBPL afin d'assurer la cohérence du réseau de transport régional et national et par conséquent discuté lors de ce présent débat public.

* reproduction 2 plans ci-dessous 171014Ccdc autorisée par association Nexus

PROJET NEXUS, RÉAMÉNAGEMENT DE NANTES ATLANTIQUE ET DESSERTE RAIL PERFORMANTE



- Le MoDem de Vendée est favorable à la « diamétralisation » des circulations en gare de Nantes afin de désencombrer celle-ci de voyageurs dont ce n'est pas la destination finale réduisant ainsi le besoin d'agrandir sa structure
- Le MoDem de Vendée préconise un dédoublement du tronçon en voie de saturation Angers-Nantes par un tracé Sud Loire permettant la desserte rapide d'Angers, d'Angers Marcé, Angers ville, Cholet, la Roche-sur-Yon, de la Vendée dans son ensemble et de permettre aussi à terme un lien rail plus attractif vers La Rochelle.



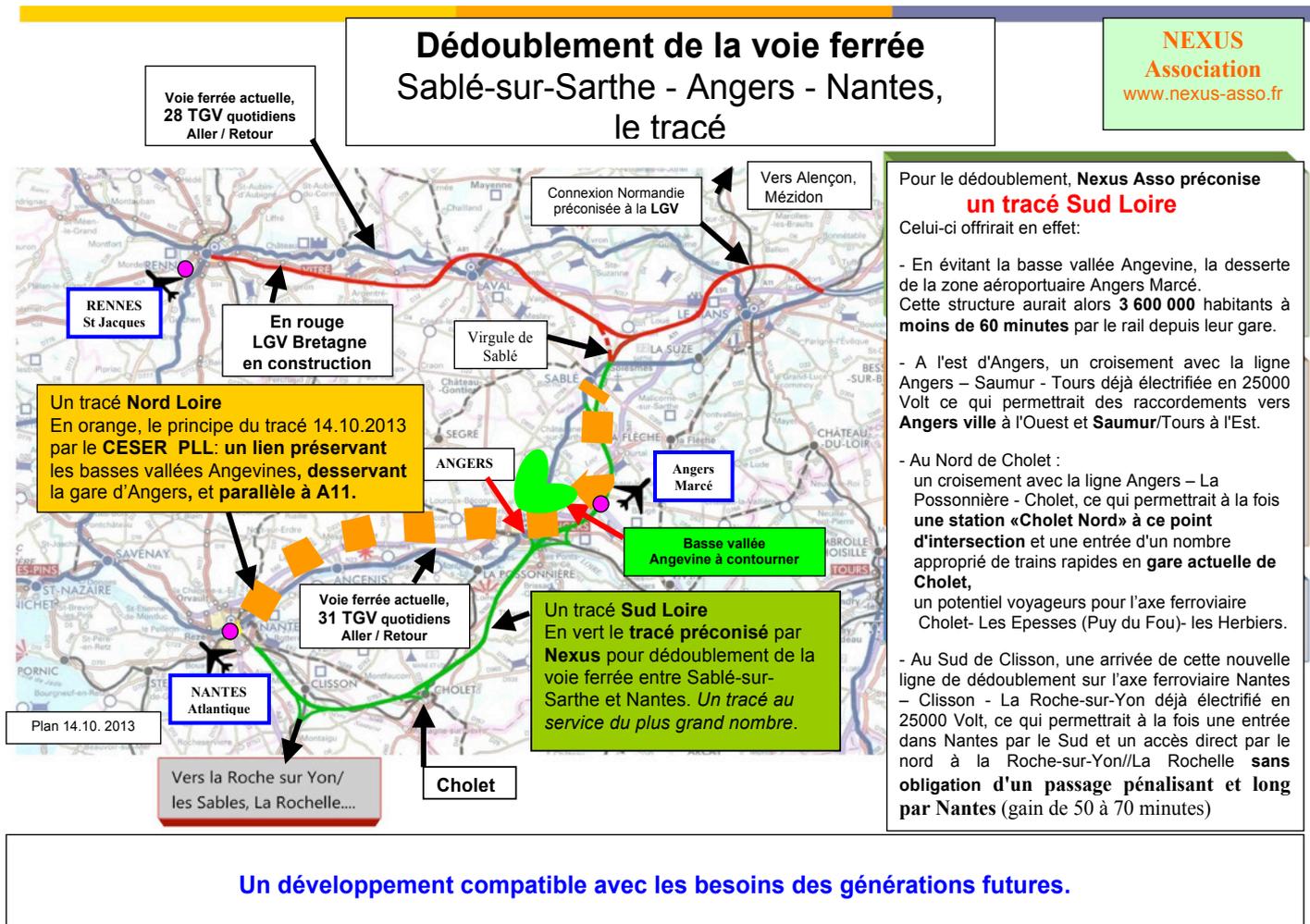
Dédoublement du tronçon en cours de saturation Angers-Nantes par un tracé Sud Loire

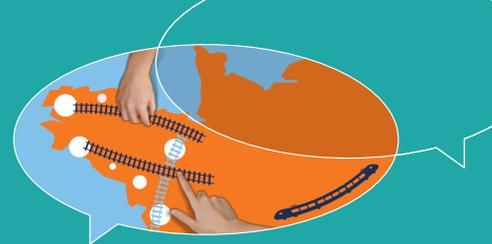
Le MoDem de Vendée :

- demande à la CPDP une estimation coût et une évaluation trafic en cas de connexion de la LGV Bretagne/PLL à la ligne vers la Normandie (Caen et Rouen). Cette liaison permettrait en effet d'élargir la zone d'attractivité des aéroports en Bretagne et Pays de la Loire et aussi de faciliter les mouvements voyageurs et fret entre la Normandie et ces deux mêmes Régions.

* reproduction plans ci-dessous 171014Ccdc autorisée par association Nexus

PROJET NEXUS, ELARGISSEMENT DE LA ZONE DE CHALANDISE DES AÉROPORTS RENNAIS, NANTAIS ET ANGEVINS PAR RACCORDEMENT DE LA LIAISON NORMANDE À LA LGV BRETAGNE/PAYS DE LA LOIRE ET DÉDOUBLEMENT DU TRONÇON SABLÉ-ANGERS NANTES PAR UN TRACÉ SUD LOIRE





Le MoDem de Vendée se prononce pour la mise à niveau de l'axe existant Rennes-Nantes via Châteaubriant, de manière à disposer d'une liaison performante entre Rennes et Nantes et leurs aéroports respectifs.

Ce choix est synonyme d'une grosse économie aussi bien en euros qu'en terres agricoles. Il facilite aussi un travail en synergie des 2 structures aéroportuaires.

* reproduction plan ci-dessous 171014Acdc autorisée par association Nexus

• vers ou depuis Redon

• St Jacques de la Lande (aéroport)

• Rennes

- La Poterie
- Vern-s-Seiche
- St Amel
- Corps-Nuds
- Janzé
- Le Theil-de-Bretagne
- Retiers
- Martigné-Ferchaud
- La Muloche (halte) (option)
- Châteaubriant
- Issé
- Abbaretz
- Saffré/Joué (option)
- Nort-s-Erdre
- Casson (option)
- Sucé-s-Erdre
- La Chapelle-Aulnay
- La Chapelle Centre
- Erdre Active
- Babinière
- Stade/ expo La Baujoire (halte), L1, C6
- Haluchère, tram L1, chronobus C1
- Doulon, tram L1, chronobus C3 et C10

• Nantes gare centrale

(Orléans/Malakoff),
tram L1, chronobus C3, C5,

- H. de Région / lycée international (option) C5
- Beaulieu (busway L4) chronobus C5
- Mangin (tram L2/L3)
- Rezé Pont-Rousseau, tram L2/L3, C4
- IRT Jules Verne, Airbus Industries

• Nantes Atlantique (aéroport)

- Bouaye
- Ste Pazanne

• vers ou depuis St Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, à terme en option vers Paimboeuf.

* Liaison rapide Rennes-Nantes via Châteaubriant.

Utilisation/Optimisation de tracés existants avec liaisons aux aéroports

Un trajet long de **125 km** (au lieu de 155 par Redon)

Un axe permettant dans sa partie rurale après sa mise à niveau et arrangement de ses abords :
- des vitesses de 140 / 160 / 180 km/h **voire +**
- le passage de simple à double voie.

Un axe alors propice à des **trains TER et Intercités / TGV**, à des **circulations rapides** (directes ou semi-directes)

avec desserte possible*

(sans changement de train ou manœuvre en gare) de l'aéroport de **Nantes Atlantique** et à Rennes de **Saint-Jacques-de-la-Lande**.

Un axe permettant ou facilitant aussi :

1- à Nantes* :

- **une traversée rapide** Nord-Sud/Ouest de Nantes avec des **correspondances directes** :

- ° aux lignes tram/busways **L1, L2, L3, L4**,
- ° aux lignes Chronobus **C3, C4, C5, C6**,

- des arrêts à **Parc Expo/Stade la Baujoire**, Nantes/Malakoff, Beaulieu, Mangin, Rezé, IRT Jules Verne, **Nantes Atlantique**,

- la mise en œuvre d'une étoile ferroviaire TER / RER avec diamétralisation des circulations et un **potentiel d'exploitation de 8 axes à minima**

* Sous réserve d'un projet de gare de Nantes adapté
2- à Rennes

- la mise en œuvre d'une étoile ferroviaire TER / RER avec diamétralisation des circulations et un **potentiel d'exploitation de 6 axes**

- Une continuité vers **Saint-Jacques-de-la-Lande** sans changement de train.