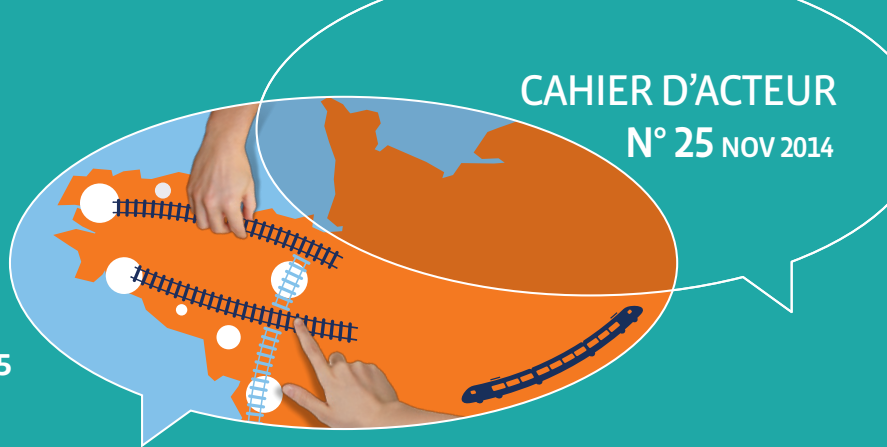


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 25 NOV 2014



Présentation de l'association

L'association NEXUS agit pour l'intermodalité des transports, avec pour objectifs :

- l'amortissement et l'optimisation des structures existantes,
- des reports de trafic de la route et de l'aérien vers le rail,
- une réduction : des temps de trajet, de la facture pétrolière, des accidents de la route, des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores,
- l'accessibilité et la compétitivité des entreprises pour du « fabriquer sur place », au moindre coût économique et environnemental.

Observation de l'association NEXUS

Pour NEXUS la réalisation de l'aéroport à NDDL est très hypothétique. Celui-ci serait en effet moins performant que Nantes Atlantique du fait entre autres de la concurrence à venir des LGV dont la LGV Bretagne/PLL, de la desserte à venir d'Orly par TGV et des atouts et appétits de l'aéroport rennais à proximité de la voie ferrée Rennes-Redon.

Le CESER de Bretagne dans son cahier d'acteur exprime bel et bien lui aussi à 2 reprises son scepticisme sous une autre forme lorsqu'il dit :

- « *Le CESER souhaite que le débat réponde aux enjeux posés par le projet LNOBPL quel que soit le devenir du projet d'aéroport du grand Ouest* » ou encore :
- « *Le CESER approuve l'amélioration de la liaison entre Rennes et Nantes, mais pas nécessairement avec une nouvelle infrastructure. Une amélioration de la ligne en passant par Châteaubriant offrirait l'avantage de...* ».

Association NEXUS

www.nexus-asso.fr
www.scoop.it/t/nexus-asso
info@nexus-asso.fr

Représentée par :
Annie LE GAL LA SALLE
Présidente
Bernard FOURAGE
Département Etudes

I. LA LIAISON RENNES-NANTES.

NEXUS fait le choix de l'utilisation de tracés existants et soutient un projet de liaison **Nantes-Châteaubriant-Rennes** (avec une réalisation par phases).

Ce projet requiert une coordination d'études préalables pour :

- 1) la mise à niveau liaison Nantes-Rennes via Châteaubriant,
- 2) la mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise et rennaise,
- 3) le remodelage gare de Nantes,
- 4) la réalisation du projet LNOBPL.

MISE À NIVEAU DE LA LIAISON

NANTES- CHÂTEAUBRIANT – RENNES.

Avec une consommation extrêmement réduite de terres agricoles (l'inspection de la plate-forme actuelle le confirme) elle permet **le lien entre 2 zones d'activités majeures et les 2 gares principales des 2 capitales régionales.**

Cette mise à niveau comprend entre autres entre Nantes et Châteaubriant **l'évolution de la liaison lente par tram-train** vers des **TER** et **intercités rapides** sur le tronçon sud entre Nantes et Châteaubriant, cela veut dire entre autres et pour exemple :

- la séparation des voies de tramway et de train à Nantes / La Haluchère,
- l'échange d'aiguillages impropres à la vitesse, et le passage en double voie avec électrification de cette voie,
- la mise au standard chemin de fer des circuits de signalisation, de traction et retour traction en 25 000 volts,
- la suppression de passages à niveau.

DÉBAT PUBLIC

PROJET LNOBPL

Entre Châteaubriant et Rennes la mise à niveau requiert, la réfection de la voie, le passage en double voie, la suppression de passages à niveau. **Afin d'étaler les dépenses**, l'électrification en 25 000 volts peut être différée dans le temps et il pourrait être fait usage entre Rennes et Nantes de trains bi-mode (diesel/électrique).

RECLASSEMENT DES TRAM-TRAINS DE LA RÉGION

DES PLL DU TRONÇON NANTES-CHATEAUBRIANT (65 KM).

Il s'agit d'un matériel commandé par la SNCF sur instruction de la Région des PLL en mai 2007 en amont de l'enquête publique correspondante qui s'est déroulée en Juin/Juillet 2008 ! Ceci étant dit, NEXUS préconise le reclassement des tram-trains sur des parties de lignes beaucoup moins défavorables à l'utilisation de ce type de matériel, pour exemple sur les tronçons à vocation urbaine et péri-urbaine exploités ou à réhabiliter :

- **La Chapelle sur Erdre** – Nantes-Malakoff – Rezé – **Plateau de Bouguenais**
- **Carquefou**- Doulon- Nantes Malakoff- Nantes Etat - Hangar à Bananes/ **Port de Croisière de Nantes** (quais Wilson /Antilles)
- **Carquefou** – Doulon – Nantes-Malakoff – Rezé - Les Couëts – **Port de commerce de Nantes**

II. LA DESSERTE RAIL DE NANTES ATLANTIQUE

Sans préjuger du devenir de Notre-Dame-des-Landes, la réalisation ou pas de cette structure se traduira **selon le cas** soit par un léger réaménagement ou alors une redéfinition complète de l'usage de Nantes Atlantique.

Quel que soit le cas de figure, **cette surface nécessite une desserte performante.**

La mise en continuité au centre de Nantes de la liaison Rennes-Châteaubriant-Nantes avec l'étoile ferroviaire nantaise permettrait 1 300 000 habitants à moins de 60 minutes depuis leur propre gare SNCF de la zone de Nantes Atlantique occupée par une panoplie d'industries dont entre autres **Airbus industries et sa piste d'aviation**, ses 2 500 emplois, l'IRT Jules Verne et selon le devenir de NDDL soit une zone dense d'habitat ou l'aérogare de Nantes Atlantique !

Prospective d'exploitation de la liaison allant de Nantes Atlantique à Rennes Saint-jacques-de-la-Lande :

(7 km de Nantes Atlantique à gare de Nantes + 125 km Nantes-Rennes + 6 km Rennes gare à St J. de la Lande) soit un total de 138 km sur tracé existant et ne comportant pas d'itinéraire avec manœuvre de rebroussement.

DANGEROUSITÉ DU TUNNEL DE CHANTENAY.

Lors de la séance d'ouverture du débat public le 10 Septembre à Rennes, l'un des intervenants a informé que le tunnel de Chantenay à l'Ouest de Nantes ne présentait aucun danger particulier !

À l'occasion du débat public prévu à Nantes le 27 Novembre, l'association NEXUS demande à la CPDP d'inviter les services de la protection civile /DIS 44 à venir s'exprimer sur ce sujet de dangerosité du tunnel de Chantenay.

Dans son plan de réseau TER /RER 44, NEXUS crée 2 stations TER à Petite Hollande et Gare maritime(option), ce qui en addition de l'intérêt pour les voyageurs désencombre très sensiblement la gare de Nantes et renforce la sécurité du tunnel en offrant deux accès additionnels aux services de sécurité.

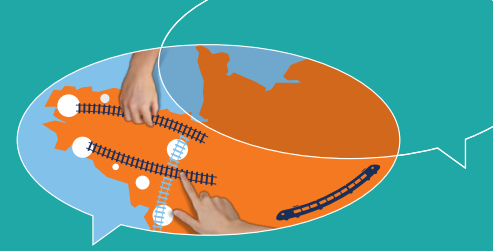
ENJAMBEMENT DES VOIES /CISAILLEMENT À CHANTENAY.

Le projet supporté par NEXUS pour la mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise permet des stationnements de trains sur les voies de garage disponibles sur l'île Beaulieu à la gare de Nantes Etat et de limiter ainsi les circulations de trains à vide empruntant le tunnel de Chantenay.

Cela a pour effet de réduire les cisaillements de voies principales et le besoin d'ouvrage d'enjambement à Chantenay.

EXPLOITATION DE LA GARE DE CHANTENAY.

NEXUS demande au Maître d'Ouvrage RFF de s'exprimer sur une exploitation commerciale, donc avec passagers des trains TGV circulant à vide dans le tunnel de Chantenay entre Nantes-Orléans et Chantenay et de l'impact à en attendre sur un désencombrement de la gare de Nantes et du trafic en centre-ville.



FRANCHISSEMENT FERROVIAIRE ILE DE NANTES.

Dans le projet TER/RER 44 supporté par NEXUS, un franchissement de la Loire entre l'Île de Nantes et Chantenay est présenté en option. En addition d'itinéraires nouveaux disponibles pour des dessertes péri-urbaines, cette option permettrait de fermer le tunnel de Chantenay pour la durée nécessaire à la réfection et la mise aux normes sécuritaires de celui-ci.

INTERMODALITÉ AIR/ MER.

L'exploitation de l'étoile ferroviaire à Nantes permet à terme une intermodalité performante Air/ Mer aux quais Wilson et des Antilles sur l'Île de Nantes et au quai Saint Louis en cas de franchissement ferroviaire.

À titre d'exemple, les quais d'embarquement du port de croisière seront à 1 heure de Rennes (via Châteaubriant) et à 2 heures de Paris Montparnasse et à 8 minutes de Nantes Atlantique.

LE CHOIX ENTRE GRANDE VITESSE ET MISE À NIVEAU / RÉOUVERTURE DE LIGNES PROPICES À TRAINS TER / INTERCITÉS.

NEXUS exprime ses réserves sur les sommes à englober pour 10 minutes d'un prestige bien coûteux et souligne que le choix de dépenses entre km de lignes nouvelles à grande vitesse et une mise à niveau ou réouverture de lignes propices aux trains TER/Intercités doit tenir compte de la part importante des **voyages au quotidien** par rapport au trafic grandes lignes qui pour la moitié environ ne sont pas des voyages A/R dans la journée. (voir pages 31 et 32 du document « complet » du Maître d'Ouvrage).

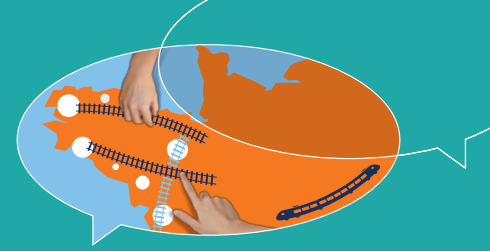
Ces données confirment la nécessité de traiter, les projets de gare de Nantes, de l'étoile ferroviaire nantaise et rennaise entre autres et la liaison performante Rennes-Nantes via Châteaubriant **en amont mais en coordination** avec le projet LNOBPL pour aboutir à un projet de transport global cohérent et véritablement **en phase avec les besoins et les moyens**.

III. LIAISON RAPIDE RENNES-NANTES VIA CHÂTEAUBRIANT

Utilisation/Optimisation de tracés existants avec liaisons aux aéroports

- vers **Redon, Quimper** ou **Savenay** puis **Nantes** ou **Montoir-de-Bretagne**
- Bruz
- Ker Lann (Campus)
- **St Jacques de la Lande (aéroport)**
- **Rennes** (vers Paris, St Mâlo, Brest)
 - 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
 - Ranzay
 - Stade/ expo **La Baujoire (halte), L1, C6**
 - Haluchère, tram **L1**, chronobus **C1**
 - Doulon, tram **L1**, chronob **C3, C10** (option), correspondance rail vers **Carquefou**
 - **Nantes** (Orléans/Malakoff) vers Paris, Cholet, La Roche /Yon, Quimper, Le Croisic ou Tram **L1**, chronobus **C3, C5**
 - H. de Région / lycée Mandela (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**
 - te Hilaire-de-Chaléons
 - vers ou depuis **St Gilles C-de-V / Pornic**, à terme en option vers **Paimboeuf**.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

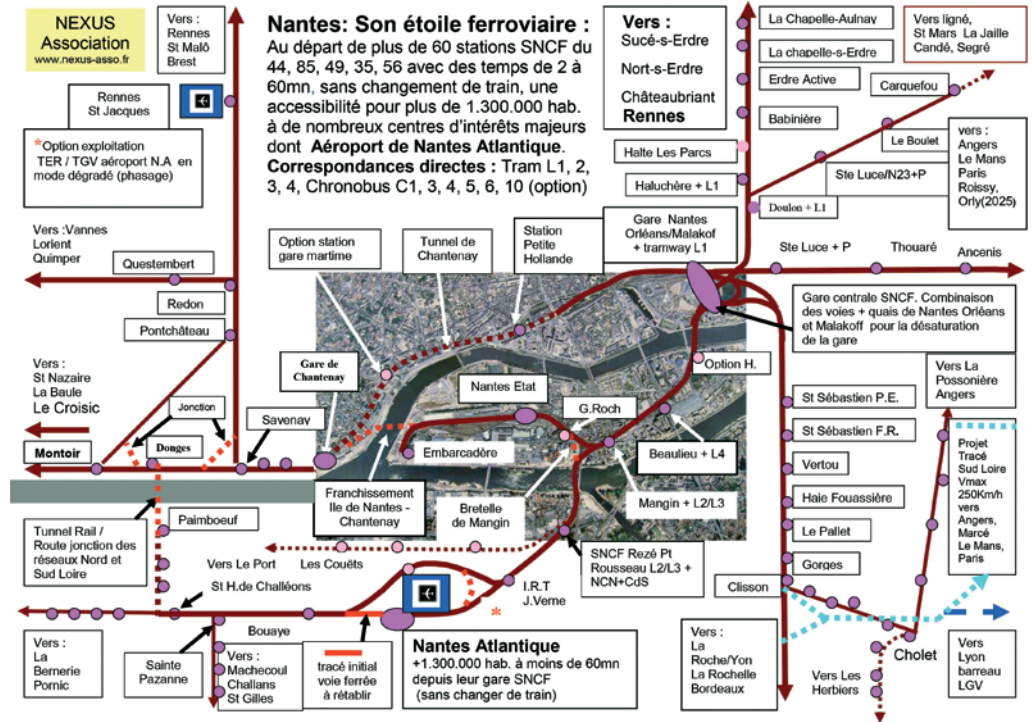


Autres villes à proximité du corridor sur la seule section Rennes-Nantes :
Châteaugiron, Noyal-Châtillon, La Guerche-de-Bretagne, Rougé, Soudan, St Aubin-des-Châteaux, St Vincent-des-Landes, La Grignonais, Treffieux, Moisson-la-Rivière, Nozay, Puceul, La Meilleraye-de-Bretagne, Notre-Dame-des-Langueurs, Saffré, Joué-sur-Erdre, Casson, Les Touches, Petit-Mars, Granchamp-des-Fontaines, Carquefou.

Villes sur l'axe pour la section Nantes- St-Gilles-Croix-de-Vie et Pornic :
Rezé, Bouguenais, Bouaye, Ste Pazanne, Ste Hilaire-de-Chaléons, Bourgneuf-en-Retz, Les Moutiers-en-Retz, La Bernerie, Pornic. Machecoul, La Garnache, Challans, Soullans, ND de Riez, St Hilaire-de-Riez, St Gilles-Croix-de-Vie.

Autres villes à proximité du corridor sur la seule section Nantes – St Gilles-Croix-de-Vie et Pornic :
Commequiers.

Projet Nexus, étoile ferroviaire Nantaise avec intégration liaison rapide Nantes-Rennes via châteaubriant



Projet Nexus, dédoublement Axe saturé Sablé – Angers – Nantes par un tracé Sud Loire permettant Intermodalité à Angers Marcé, et desserte rapide Cholet, La Roche-sur-Yon, Luçon, La Rochelle

