Comité de ligne

(4/02/2014 à 18h30 au Lycée Guy Moquet à Châteaubriant)

Association NEXUS

Intermodalité Rail / Air / Route

Ligne Nantes – Châteaubriant

(en direction de Rennes)

Présentation:
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.

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

Compte-rendu par NEXUS de la séance du Jeudi 4 Décembre du 1er comité de ligne Nantes-Châteaubriant pour <u>les points saillants seulement</u>:

1- Assistance –
60 à 70 personnes pour grande partie des organisateurs, des élu(e)s, quelques représentants d'associations, peu d'usagers au quotidien.

2- Utilisation tram-train
- Le président de séance informe que les tram-trains ne sont plus actuellement utilisés sur Nantes-Clisson.
- Le Maire de Châteaubriant souhaite un 8ème Aller-Retour entre Châteaubriant et Nantes.

3- Interface Ligne Nantes- Châteaubriant et projet LNOBPL dont 1 liaison performante Nantes – Rennes avec une option pour un tracé via Châteaubriant.
- Le représentant d'une corporation syndicale de cheminots précise que la plate-forme Nantes-Châteaubriant était conçue pour une double voie ferrée.

4-Intervention de NEXUS, interface exploitation actuelle et projet LNOBPL (dont une liaison rail rapide Nantes-Rennes) :
Nexus confirme participer au Débat Public du projet LNOBPL concernant pour partie le projet de **liaison performante Nantes-Rennes** et a fait pour cela **le choix d'un tracé via Châteaubriant.**
Dans ce choix, les tram-trains circuleraient seulement sur la partie urbaine et péri-urbaine de Nantes soit entre La Chapelle-sur-Erdre et Rezé puis Nantes Atlantique…
Ce choix prévoit la continuité de la ligne entre Rennes et Nantes avec des circulations rapides TER et intercités. Châteaubriant sera ainsi <u>dans une première phase</u> à environ 45 minutes de Nantes et Rennes et des 2 aéroports **Nantes Atlantique** et **Saint-Jacques-de-la-Lande**.

Nexus précise à titre indicatif que pour un usager résident de Châteaubriant et travaillant sur Nantes pendant 10 ans, cela pouvait représenter 1666 heures en moins à passer dans le train soit l'équivalent de 119 journées de 14 heures alors disponibles pour son usage personnel.

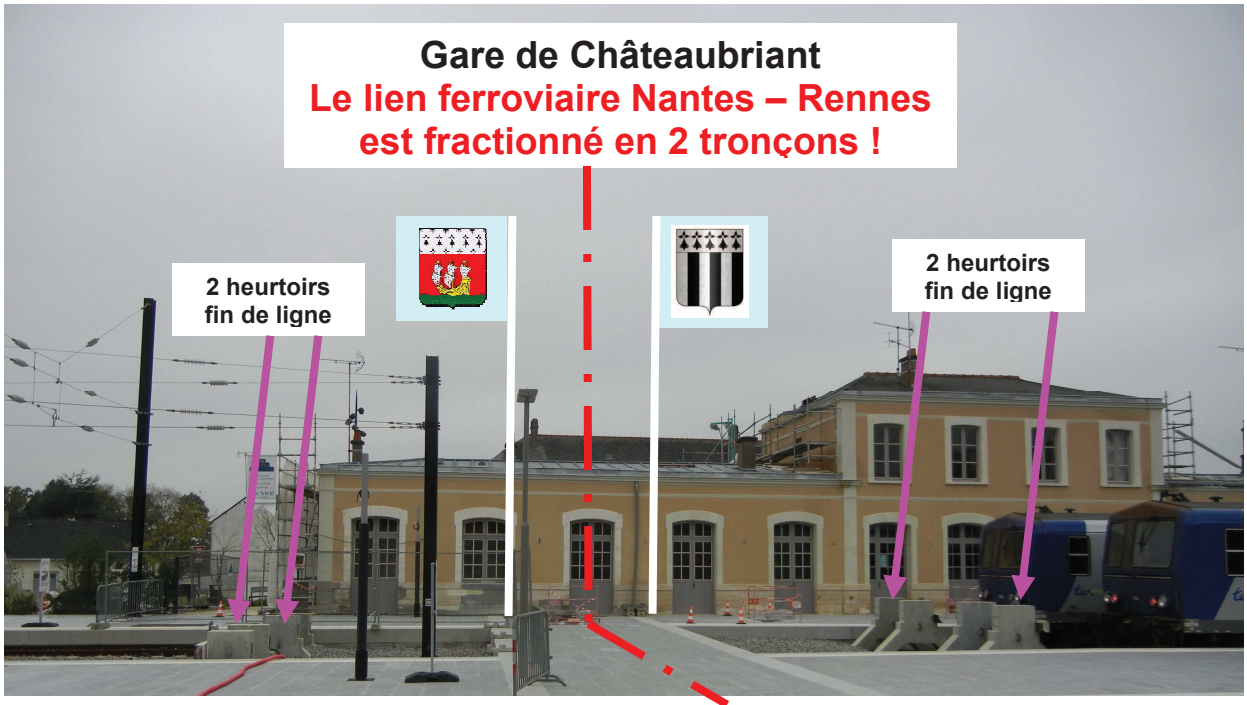
NEXUS pose la question au Maire de Châteaubriant pour savoir s'il soutiendra dans le cadre de ce projet LNOBPL, le tracé rapide Rennes-Nantes via Châteaubriant ?

Dans la réponse du Maire, Nexus retient que le Maire de Châteaubriant semble se satisfaire de la réouverture de la ligne dans sa configuration actuelle et de ses temps de trajet (qui sont les mêmes qu'il y a 40 ans).

Ceci termine le compte-rendu de NEXUS pour les points saillants relevés lors de ce comité de ligne.

Communication de NEXUS à ses adhérents et lecteurs:
L'association NEXUS admet bien volontiers, que **les avantages peu contestables** de ce tracé de liaison performante Rennes-Nantes par Châteaubriant **puissent être perçus comme des inconvénients par certains** dont bien sûr les porteurs politiques du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes**.**
En effet ce projet de liaison par Châteaubriant :
- n'est pas très cher vis à vis des autres scénarios de liaison rapide Rennes-Nantes,
- réduit les dépenses d'extension du projet de gare de Nantes,
- structure et bonifie l'étoile ferroviaire nantaise et aussi rennaise,
- met des sillons ferroviaires disponibles sur Nantes-Redon-Quimper et Rennes-Redon-Quimper,
- permet un lien direct entre les aéroports de **Nantes Atlantique** et **Saint-Jacques-de-la-Lande**,
- sert bien les intérêts de l'**aéroport de Saint-Jacques-de-la-Lande.** A ce sujet, il est facile d'observer sur plan que la station rail de Saint-Jacques-de-la-Lande sera accessible depuis 4 branches de l'étoile ferroviaire rennaise,
- met **Nantes Atlantique** au centre d'une **étoile ferroviaire à 6 branches** et 1 300 000 habitants à moins de 60 minutes par le rail,
- met en évidence les choix techniques* malheureux sur cette ligne depuis 2006 par la Région des Pays de la Loire.

* Rappel de l'article 1 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement :
« ***La présente loi**…**assure une croissance durable** sans compromettre les besoins des générations futures* »



65 km — **Interruption de la ligne** sur **20** mètres **?** — **60** km

Zone Nantes – Châteaubriant
Exploitation par **tram-train lent**, **40% de places assises**.
(un matériel commandé **15 mois avant enquête publique**).
Partie à faire évoluer du mode tram-train lent vers un mode d'exploitation par **TER rapides et trains intercités**

Zone Châteaubriant – Rennes
Exploitation actuelle par.
TER diesel ou bi-mode
Partie nécessitant remise à niveau des équipements à la voie

Le bureau Nexus Asso, 06 88 72 O1 72 terrennesstgilles@nexus.asso.fr

Page 3/3 - les stations de la ligne, dessertes urbaines, et dessertes semi-directes ou directes

DEBAT PUBLIC *PROJET LNOBPL* **Association Nexus**

(du 4/09/2014 au 3/01/2015) ***Intermodalité Rail Air Route***

- NEXUS ne soutient pas un projet ayant traité séparément dans le temps l'étude des gros projets transports pour l'Ouest que sont : l'étoile ferroviaire rennaise et nantaise, la modification de la gare de Nantes, le dédoublement de la liaison ferroviaire Angers-Nantes, l'accessibilité aux aéroports et au port de Nantes, la sécurisation du tunnel de Chantenay, le ou les franchissements de la Loire, une liaison performante Nantes-Rennes, le raccordement de la Normandie à la LGV Bretagne / Pays de la Loire et le projet LNOBPL.
- Il résulte de cette étude groupée et selon le devenir du projet NDDL un plan B disponible pour prendre éventuellement le relais de ce dernier avec en outre une attractivité véritablement renforcée pour l'Ouest, une réduction de dépenses de 2 milliards d'euros et l'épargne de 3300 à 3500 hectares de terres agricoles mettant ainsi un terme à une situation très conflictuelle en Région.

° 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**
° Ste Hilaire-de-Chaléons
° vers ou depuis **St Gilles C-de-V / 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 de155 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.

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 Grigonnais, Treffieux, Moisdon-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, N D 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.

zone d'exploitation urbaine et péri-urbaine (avec circulation des trains TER en boucle)

Association NEXUS : www.nexus-asso.fr , www.scoop.it/t/nexus-asso , info@nexus-asso.fr