

Les différents projets du NLOBPL des élus

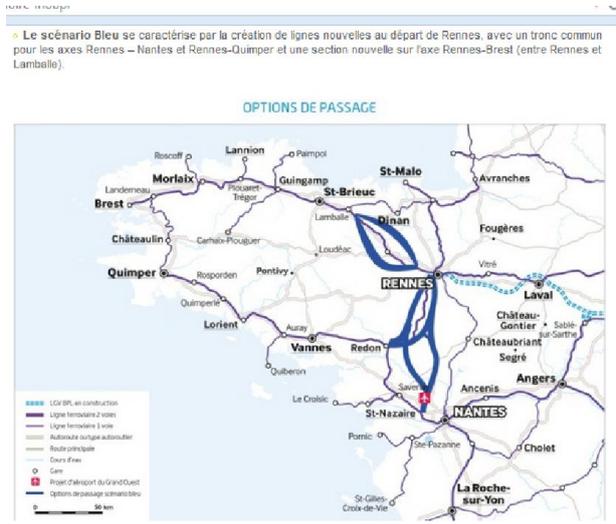
Le projet NLOBPL vise à répondre à ces enjeux au travers de cinq objectifs :



Les scénarios

3 scénarios ont été envisagés et vont être soumis au débat public :

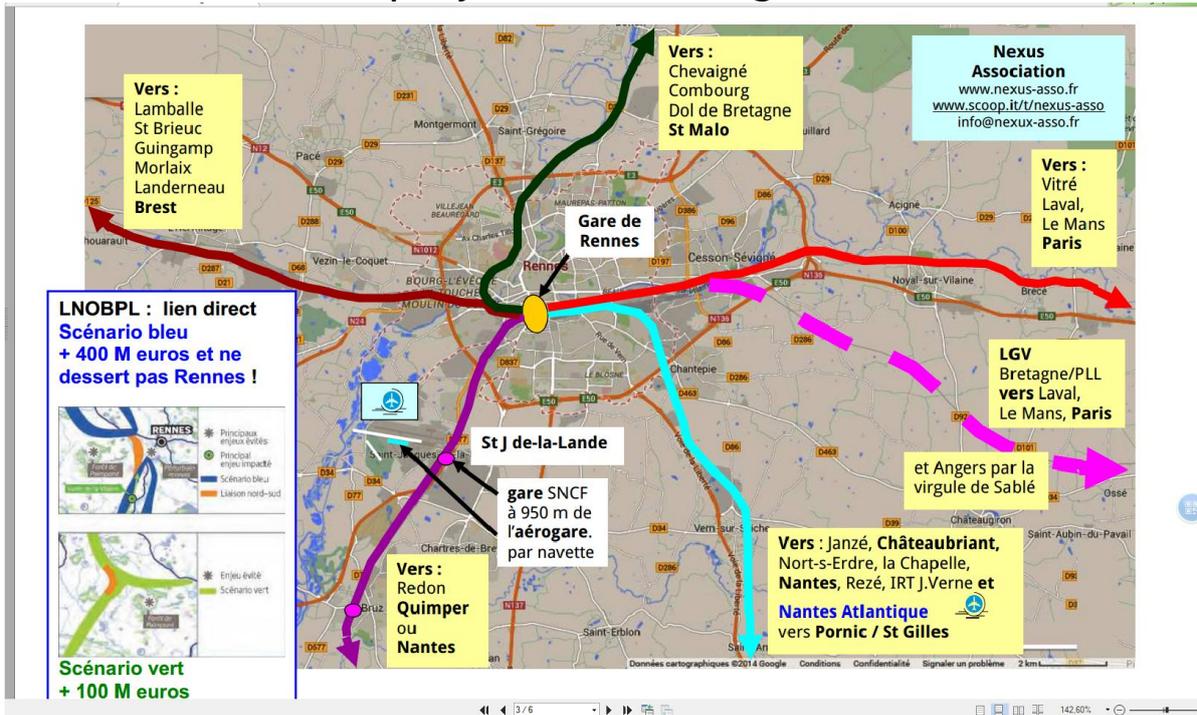
Le scénario Mauve (aménagement au plus proche de l'existant) consiste à intervenir sur des portions des lignes existantes pour permettre d'augmenter la vitesse de circulation des trains soit en rectifiant des courbes, soit en créant des déviations pour les sections les plus contraintes.



Le scénario Vert se caractérise également par la création de lignes nouvelles au départ de Rennes avec un tronçon commun pour les axes Rennes - Brest et Rennes - Quimper et une nouvelle infrastructure entre Rennes et Nantes.



Le projet des écologistes



Cahier d'acteur **du Mouvement Ecologiste Indépendant**

1/4



Les ECOLOGISTES
MOUVEMENT ECOLOGISTE INDEPENDANT

Secrétariat National : 27 chemin de Vignau 64510 ASSAT - 05 59 82 13 52

Secrétariat d'appui : 597 Montée Gauthier Villars 39000 LONS LE SAUNIER - 03 84 47 48 80

Présidence : 10 rue Principale 68210 FULLEREN - 03 89 08 00 08

La pensée écologiste est née de la prise de conscience des menaces que les activités humaines peuvent faire peser sur la planète. Aujourd'hui, le fait que l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre conduise à un risque majeur pour la vie sur notre planète ne fait plus aucun doute. Le transport est un grand producteur de ces émissions, et sa maîtrise est indispensable.

Le développement du ferroviaire est une solution intéressante, car moins émettrice de gaz à effet de serre que le routier et l'aérien, mais aussi génératrice d'économies substantielles, à la fois de carburants, mais aussi de dépenses de santé liées aux accidents et maladies dues au transport routier.

Le Mouvement Ecologiste Indépendant se réjouit de l'ouverture au débat public des Liaisons Nouvelles en Bretagne et Pays de Loire, et a examiné avec intérêt les scénarios mauve, vert et bleu du dossier du Maître d'Ouvrage. Cependant, le MEI émet des réserves sur les impacts écologiques des scénarios, qui se traduisent au final par des coûts importants à supporter sans que le bénéfice de ces tracés soit démontré. Il semble en effet que ces tracés aient avant tout pour objectif de desservir l'aéroport de Notre Dame des Landes, avec des prévisions de trafic qui ne tiennent pas compte des évolutions ferroviaires pourtant déjà constatées, et révélées dernièrement par plusieurs articles de presse dénonçant le surdimensionnement de cette structure.

Les études en cours semblent par ailleurs remettre en cause la réelle nécessité d'une nouvelle structure aéroportuaire à Notre Dame des Landes, l'aéroport de Nantes Atlantique ayant démontré une parfaite capacité à accueillir des passagers en nombre important, le problème venant plutôt d'une saturation des parkings que d'une saturation des aéro-gares. Une solution ferroviaire de desserte de l'aéroport existant aurait donc du être envisagée dans ces scénarios, d'autant plus que des lignes de chemin de fer jouxtent cet aéroport. L'exploitation de l'étoile ferroviaire nantaise, avec valorisation de toutes les lignes existantes, semble pouvoir conduire à une desserte performante de l'aéroport de Nantes Atlantique. La FNAUT et l'association Nexus, présentes sur le terrain, confirment fermement cette situation exceptionnelle en termes de possibilités de dessertes ferroviaires de l'aéroport existant, qui en font un atout économique exceptionnel pour l'ensemble de la Région, que de nombreuses villes françaises ou européennes envieraient à Nantes. Cette exploitation permettrait également un maillage remarquable avec les aéroports de Rennes ou de Nantes, de Brest, mais aussi d'Angers, du Mans et de Paris.

Ce rapport oublie également le tracé existant Nantes-Rennes via Châteaubriant, qui paraît pourtant une option extrêmement astucieuse, car utilisant des emprises existantes et minimisant les impacts écologiques, et par suite économiques, de tout nouveau tracé. Nous nous associons sur ce point aux conclusions de CESER de Bretagne.

Dans ce cahier d'acteur, nous soutenons donc les options de ces trois structures, en présentant successivement :

- l'utilisation de l'axe Rennes-Nantes via Châteaubriant comme tracé optimal pour la réalisation d'une liaison performante,
- l'exploitation de l'étoile ferroviaire nantaise comme extraordinaire soutien à un développement économique de la Région respectueux de l'environnement,
- le détail des dessertes permises par l'exploitation de l'axe Rennes-Châteaubriant.

Le tracé de la ligne existante Nantes-Rennes via Châteaubriant offre une possibilité remarquable de desserte directe entre ces deux villes, la ligne étant constituée de grandes parties en ligne droite (voir photos prises le long de la ligne). La séparation en deux tronçons de la ligne opérée à l'occasion de la réouverture de la portion Nantes-Châteaubriant ne paraît pas réhivitoire, et l'emprise permet des passages en double voie. De plus, l'exploitation de cette ligne vers le sud au-delà de Nantes permet la desserte de l'aéroport Nantes-Atlantique, en accord avec une option de réaménagement de cet aéroport que le MEI a toujours défendu. Nous reprenons ci-dessous le tracé préconisé par l'Association Nexus*.

* reproduction plan ci-dessous 150914Acdc autorisée par association Nexus

Illustration des possibilités d'exploitation de la ligne Rennes-Nantes via Chateaubriant :

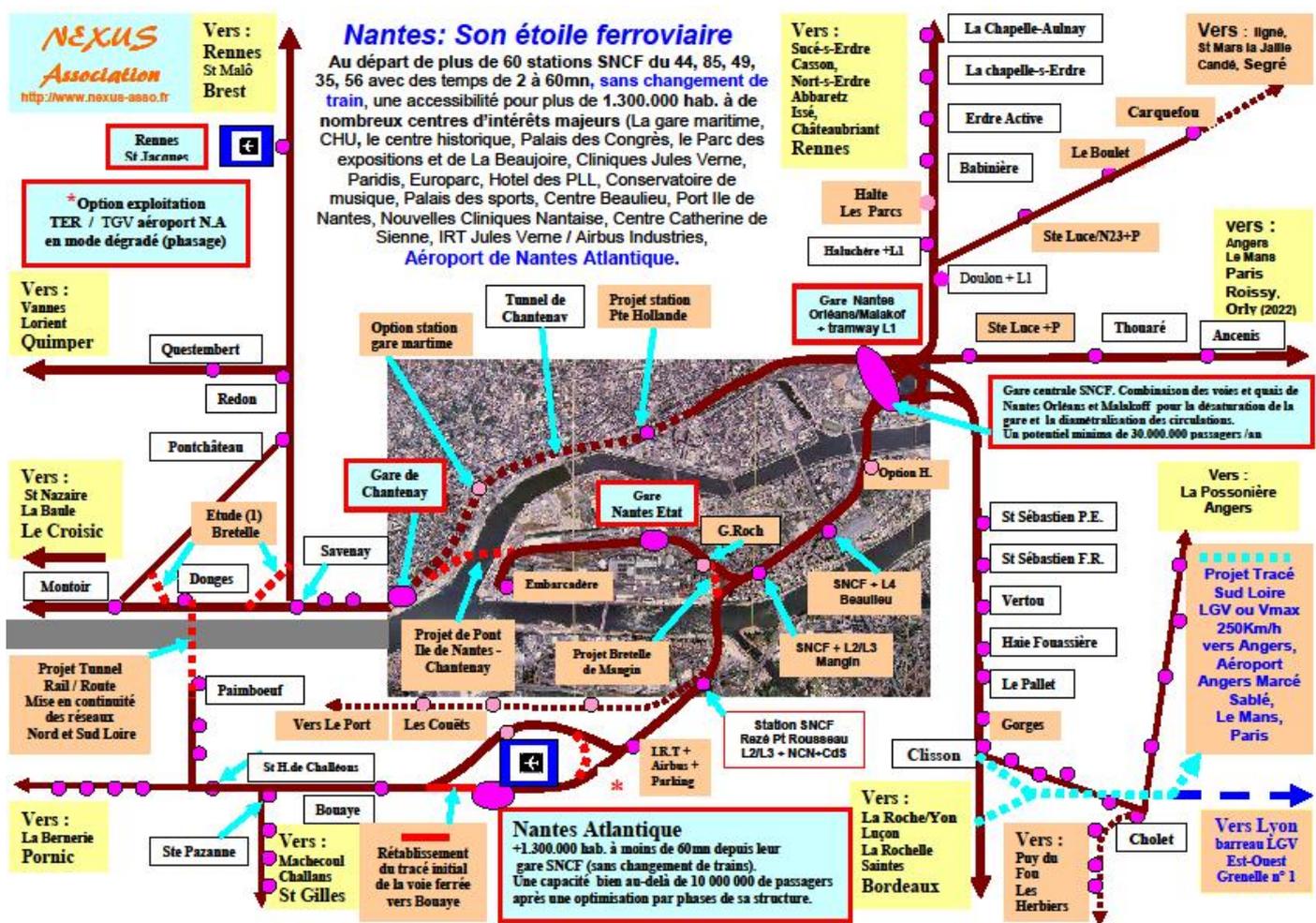


- ° vers ou depuis Redon
- ° **St Jacques de la Lande (aéroport)**
- ° **Rennes**
- ° La Poterie
- ° Vern-s-Seiche
- ° St Amel
- ° Corps-Nuds
- ° Janzé
- ° Le Theil-de-Bretagne
- ° Retiers
- ° Martigné-Ferchaud
- ° La Muloche (halte) (option)
- ° Châteaubriant
- ° Issé
- ° Abbaretz
- ° Saffré/Joué (option)
- ° 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.

Le tracé de la ligne existante Nantes-Rennes via Châteaubriant offre une possibilité remarquable de desserte au-delà de Nantes, intégrant Rennes et la Bretagne dans l'étoile ferroviaire nantaise. Les villes situées sur le tronçon Rennes-Nantes deviennent ainsi connectées directement à la gare de Nantes, mais aussi à l'aéroport de Nantes Atlantique, au Sud Loire, et à toutes les lignes de busway/tramway nantaises. Dans une étape ultérieure, l'exploitation de cette étoile vers l'Ouest permet également d'alléger l'utilisation du tunnel de Chantenay, et de rétablir ainsi une possibilité de desserte plus soutenue vers Savenay, Brest ou Quimper.. Nous reprenons ci-dessous le tracé de l'exploitation de l'étoile ferroviaire nantaise proposée par l'Association Nexus*.

* reproduction plan ci-dessous 150914Acdc autorisée par association Nexus

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



Pour conclure :

Le tracé de la ligne existante Nantes-Rennes via Châteaubriant offre une possibilité remarquable de desserte au-delà de Nantes, intégrant Rennes et la Bretagne dans l'étoile ferroviaire nantaise. Cette liaison rapide Rennes-Nantes via Châteaubriant permet l'optimisation des tracés existants avec liaisons aux aéroports.

Cette liaison est longue de 125 km au lieu de 155 par Redon.

De plus cet axe permet dans sa partie rurale, après sa mise à niveau et arrangement de ses abords :

- des vitesses de 140 / 160 / 180 km/h sur les nombreux tronçons rectilignes,
- le passage de simple à double voie là où cela est nécessaire.

Cet axe permet une circulation de trains TER et Intercités / TGV, desservant par des liaisons rapides et directes, ou semi-directes à la fois l'aéroport de Nantes Atlantique et de Saint Jacques de la Lande à Rennes.

Cet axe permet aussi :

1- à Nantes, sous réserve d'un projet de gare de Nantes adapté:

→ 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, et Nantes Atlantique,

→ la mise en œuvre d'une étoile ferroviaire TER / RER avec diamétralisation des circulations et un potentiel d'exploitation de 8 axes minimum

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.

Le développement du ferroviaire est un élément permettant d'aller vers une réduction indispensable des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, elle doit être réalisée de façon pragmatique, sans générer de déficits, comme l'exigent les dernières préconisations de la Cour des Comptes. Le développement du ferroviaire doit donc se faire à coûts raisonnés, pour le service à la fois des populations et des entreprises. Cette option de liaison Nantes-Rennes via Châteaubriant, qui permet d'optimiser les structures existantes, avec une possibilité à la fois de bon maillage du territoire et de liaisons efficaces entre aéroports et gares de l'Ouest, est donc celle que le Mouvement Ecologiste Indépendant soutient sans réserve.

Serge MONROCQ
Délégué Bretagne

Alain BOUYER
Délégué Pays de Loire

Antoine WAECHTER
Président National

