



Gare de Rennes

Châteaubriant

TER électrique / diesel

Gare de Nantes

Nantes Atlantique

Nantes Atlantique

## **NEXUS** Asso. *Diamétralisation des circulations à Nantes*

**Rénovation de la gare de Nantes + Exploitation de l'étoile ferroviaire nantaise,  
+ Projet L.N.O.B.P.L, Option liaison Rennes-Nantes via Châteaubriant  
Une opportunité pour les territoires, un réseau TER / RER 44 et au delà,  
Repositionnement du tram-train sur le péri-urbain nantais mieux approprié,  
St-Jacques-de-la-Lande-Rennes-Châteaubriant-Nantes-Rezé-Nantes Atlantique.**

Mercredi 31 Décembre 2014

Lettre ouverte à

Monsieur Jean HAMON  
Président  
et aux membres du  
CESER de Bretagne

Objet-

Projet LNOBPL, liaison Rennes-Nantes,  
Débat public du 4/09/2014 au 3/01/2015,  
cahier d'acteur n°4 CESER de Bretagne,  
*«une amélioration de la ligne en passant par Châteaubriant»*

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

Nous avons pu lire en page 4 du cahier d'acteur n°4 le point de vue du CESER de Bretagne pour ce qui concerne le projet de liaison ferroviaire Nantes-Rennes et déclarant comme suit :

*«Le CESER approuve l'amélioration de la liaison Rennes-Nantes mais pas nécessairement avec une nouvelle infrastructure. **Une amélioration de la ligne en passant par Châteaubriant** offrirait l'avantage de dynamiser le territoire à l'Est de Rennes, d'éviter de franchir la vallée de la Vilaine et de dé-saturer l'entrée routière de Nantes et de Rennes»*

Nous vous confirmons que notre association a soutenu cette même orientation durant le débat public du projet LNOBPL, particulièrement à l'occasion des 3 séances consacrées à la liaison Rennes-Nantes.

Lors de la séance de clôture à Rennes le 16 Décembre 2014, nous avons bien noté que le Vice-Président transport de la Région des Pays de La Loire qualifiait pour sa part **«d'impertinent»** un choix de desserte Rennes-Nantes par Châteaubriant !

Pour notre association, **ce tracé est plutôt très pertinent** mais nous admettons bien volontiers qu'il est embarrassant pour la Région des Pays de la Loire et cela pour trois raisons majeures qui se retrouvent alors mises en évidence à l'occasion de ce projet:

- 1) l'inaptitude des tram-trains à une mixité avec des TER ou intercity rapides sur la partie rurale de ce tracé,
- 2) une commande précipitée de matériel roulant pour cette ligne vers Châteaubriant en direction de Rennes,
- 3) la non-application par les acteurs\* du projet de réouverture du tronçon Nantes-Châteaubriant de la loi sur le Grenelle de l'Environnement n°1\*\* lors des études et de la réalisation des travaux.

Accessoirement, le lien rail par Châteaubriant pourrait mettre en liaison directe sans changement de train les aéroports de Saint-Jacques-de-la-Lande et de Nantes Atlantique.

page 1/4

L'intérêt général aussi bien économique qu'environnemental nous semble plus important que la susceptibilité de quelques-uns qui seraient alors conduits publiquement à **revisiter leurs choix**. Aussi nous invitons le CESER de Bretagne à maintenir tout comme nous son soutien à ce tracé et à entreprendre des actions permettant d'aboutir sans retard à une **étude approfondie par le Maître d'Ouvrage** du projet LNOBPL pour un tracé performant Rennes-Nantes par Châteaubriant.

Veillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Bernard Fourage  
Dépt Etudes  
06 88 72 01 72  
[lgvjustquantantes@nexus-asso.fr](mailto:lgvjustquantantes@nexus-asso.fr)

Annie Le Gal La Salle  
Présidente  
06 68 09 74 38  
[terrennesstgilles@nexus-asso.fr](mailto:terrennesstgilles@nexus-asso.fr)

Copie- CPDP projet LNOBPL, CESER Bretagne et PLL, CD, Elu(e)s Bretagne et Pays de la Loire RFF, SNCF, SYSTRA.

Liens vers présentation Rennes-Nantes par Châteaubriant le 9 Décembre 2014 à la CPDP:  
pages1 à 4 explicatif des plans, + pages 5 à 14 (10 plans)  
<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2014/12/LNOBPLPresenCR9-12-2014.pdf>

\* Les acteurs et leurs engagements respectifs :

Région Pays de la Loire	= 32.5 %,
Conseil Général de Loire Atlantique	= 28.4 %
Nantes Métropole	= 9.5 %
Etat	= 18.6%
CEE	= 11.0 %

\*\* Rappel de l'article 1 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'Environnement :

« *La présente loi.....assure une croissance durable sans compromettre les besoins des générations futures* »

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

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

Utilisation des tram-  
trains sur cette zone...

*Nexus*  
*Association*  
[www.nexus-asso.fr](http://www.nexus-asso.fr)

- 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 Pazarne**
- 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 de **155** par Redon),

un axe permettant dans sa partie rurale  
(après sa mise à niveau):

- des vitesses de 140 / 160 / 180 km/h  
**voire +**
- le passage de une à **deux voies**.

Un axe alors propice à des **trains** :

- **TER et Intercités**,
- des **circulations rapides**  
(directes ou semi-directes).

+

avec aussi desserte possible\*  
(sans changement de train)  
de l'aéroport de **Nantes Atlantique**  
et **Rennes Saint-Jacques-de-la-Lande**.

Un axe permettant à Rennes et à Nantes  
une large **valorisation** du rail existant  
sur les « **étoiles ferroviaires** »

## Ligne Nantes - Châteaubriant – Rennes, longue de 125 km

### Secteur Nantes – Châteaubriant (65km)

Un profil voie favorable sur bien des tronçons à des vitesses de 140 / 160 / 180 km/h, voire plus  
Une plate-forme propice à la pose d'une double voie

Gare d'Issé



Un choix d'aiguillage obligeant à réduire très fortement la vitesse et ne permettant pas de franchir la station avec une vitesse élevée pour les **TER semi-directs, directs ou trains intercitys\* ?**

Secteur de Nort-sur-Erdre



Les poteaux supportant les caténaires sont implantés sur l'axe qui permettrait pourtant d'installer une seconde voie, si **un besoin dans le futur\* ?**

\* 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** »