

LNOBPL - Réunion du débat public

Nantes, le 27 novembre 2014

Thématique « Nantes-Rennes »



Trois enjeux sur Nantes-Rennes

- \ Performance du ferroviaire pour favoriser **le report modal** : Temps / Fréquence
- \ **Capacité du réseau** aux abords de Nantes et Rennes pour assurer son développement
- \ **Fonctionnement du système ferroviaire** : le temps de parcours entre les nœuds de Nantes et de Rennes

Un enjeu fort d'insertion environnementale intégré dans la conception des scénarios – non abordé dans cette présentation.

Enjeux de report modal

Aujourd'hui, le train moins performant que la route

VOITURE	TRAIN
107 km	151 km
1h30 porte à porte <i>hors congestion</i>	de 1h15 sans arrêt à 1h45 avec dessertes Au mieux 2h00 porte à porte
Flexibilité des horaires	Maximum 1 train par heure

Train = 400 000 voyageurs / an (*y compris correspondances*)
5% des déplacements Nantes-Rennes

Enjeux de report modal

En 2030, grâce au projet LNOBPL :

- \ Doublement des fréquences :
2 trains par heure / sens
- \ Des temps de parcours gare à gare
entre 45 min et 1h07 suivant les scénarios

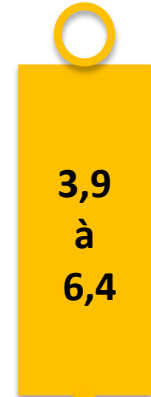
Permettant le trafic suivant :

Train = 1,3 à 1,5 million de voy / an (*yc correspondances*)

16% des déplacements Nantes-Rennes

Hors trafics AGO / Nantes-Quimper et Rennes-Quimper

Rennes



Redon

2,8
à
3,2

AGO

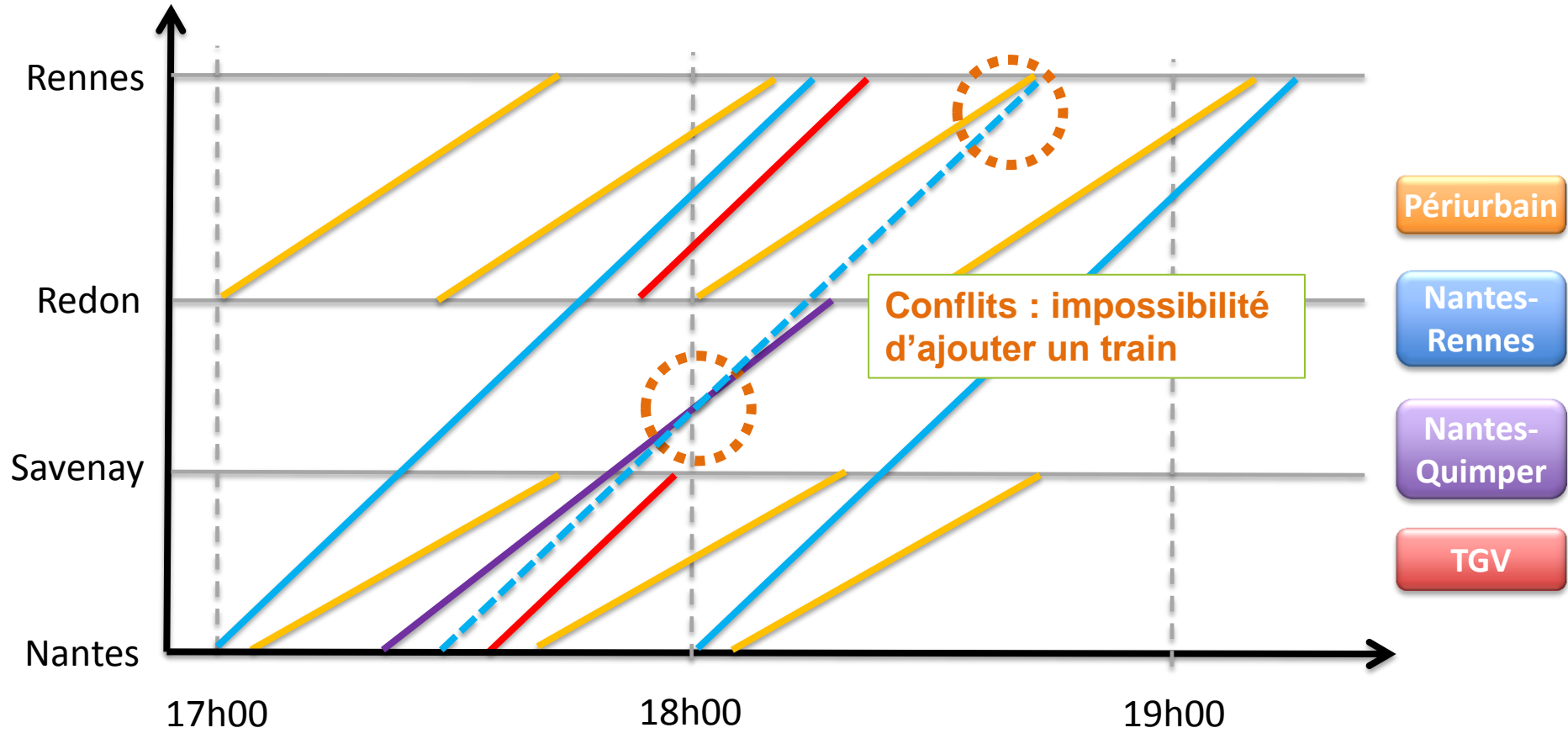
3,4

Nantes

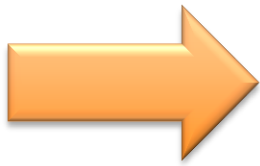
Trafic en millions
de voyageurs

Enjeux sur la capacité

Illustration de la saturation sur l'axe Nantes-Rennes



Vitesses différentes
+
Dessertes différentes



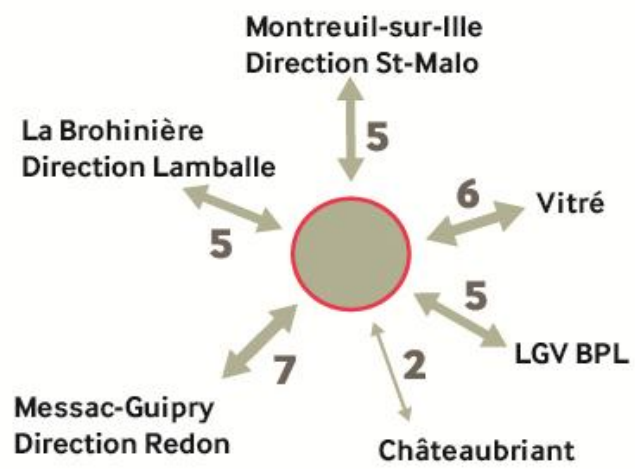
Capacité de développement limitée

Enjeux sur la capacité - Les apports de LNOBPL

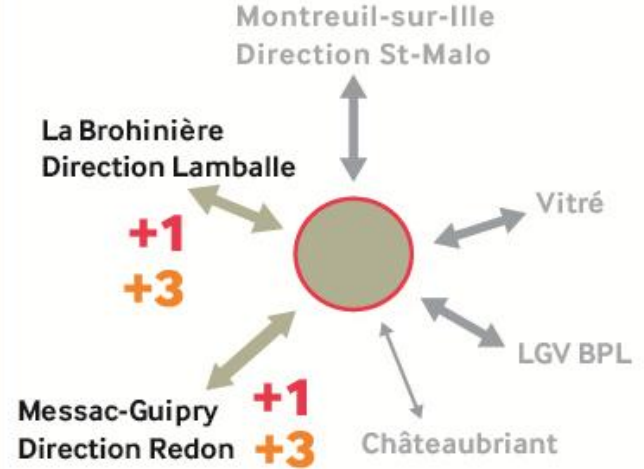
Nombre de trains par heure et par sens

RENNES

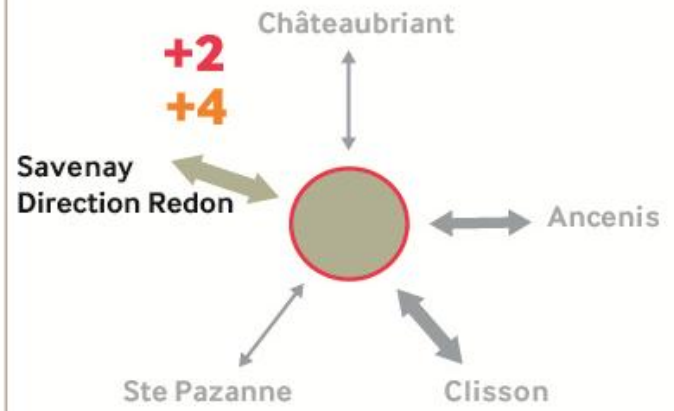
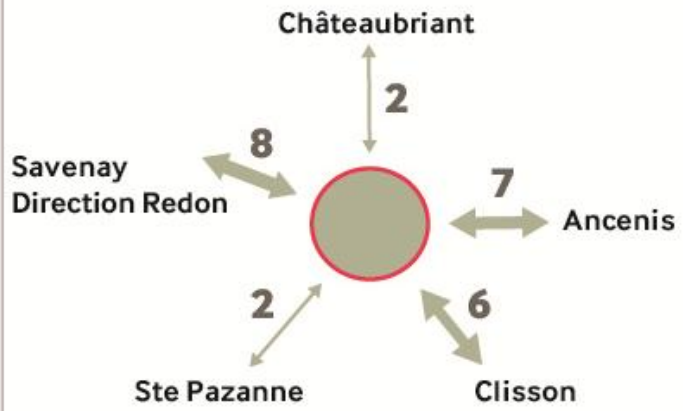
Situation 2030 sans LNOBPL



Situation 2030 avec LNOBPL (+ aménagements)



NANTES



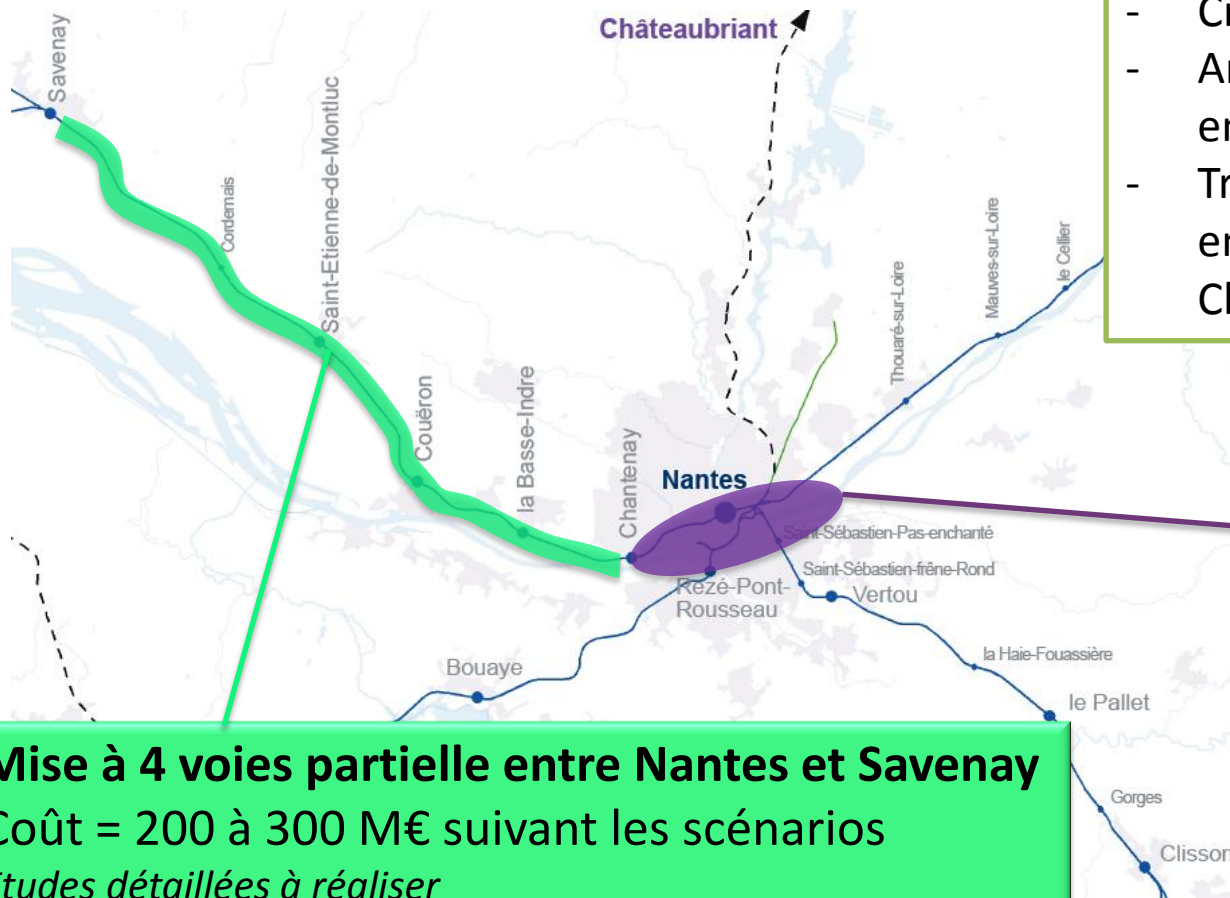
Enjeux sur la capacité

Aménagements complémentaires (non intégrés à LNOBPL)

**Au-delà de LNOBPL, quelle évolutivité :
Passage du périurbain au ¼ d'heure**

**Intégrant avant LNOBPL le
programme Etoile de Nantes :**

- Création des voies 12 / 13
- Aménagements capacitaires en avant-gare est
- Traitement des cisaillements en sortie du faisceau TGV de Chantenay



**Exploitation
nœud de Nantes
Etudes nécessaires**

Mise à 4 voies partielle entre Nantes et Savenay
Coût = 200 à 300 M€ suivant les scénarios
Etudes détaillées à réaliser

Enjeux pour le système ferroviaire

En 2017, Rennes et Nantes deviennent les nœuds structurants pour l'Ouest

- Le temps de parcours Nantes-Rennes conditionne la performance du système ferroviaire de l'Ouest

Mission Nantes-Rennes	1h et +	0h55	0h50	0h45
Vitesse	200-220 km/h	220-250 km/h	250 km/h	320 km/h
Matériel roulant	Classique STI classe 2	Grande vitesse STI classe 2	Grande vitesse STI classe 2	Très grande vitesse STI classe 1
Fréquence à la demi-heure	4 rames	2 rames en diamétralisation	2 rames en navette	2 rames en navette
Infrastructure	Modernisation existant	Ligne nouvelle	Ligne nouvelle	Ligne nouvelle
Correspondances Nantes / Rennes	Défavorable	Favorable	Favorable	Peu favorable

Nantes : services possibles en 2030

Amélioration des meilleurs temps de parcours

	Sans LNOBPL	Mauve	Bleu	Vert
Rennes	1h14	1h08	de 0h45 à 0h55	de 0h45 à 0h55
Vannes	1h05	1h04	0h58	0h58
Quimper	2h05	1h59	1h58	1h58
Brest	3h07	3h01	3h00 2h40 à 2h50 (cor. Rennes)	3h00 2h36 à 2h46 (cor. Rennes)
Saint-Brieuc	2h13 (cor. Rennes)	1h59 (cor. Rennes)	de 1h33 à 1h43 (cor. Rennes)	de 1h29 à 1h39 (cor. Rennes)
AGO	-	0h16	0h16	0h16

Amélioration de la capacité

Fréquence possible avec LNOBPL

Vers Rennes + 2 sillons en heure de pointe (Nantes - Redon)