

**Contribution NEXUS pour une liaison rail Nantes-Rennes par Châteaubriant**

**Questions NEXUS à RFF le 27/11/2014, réponses RFF à NEXUS le 9/12/2014,  
commentaires NEXUS sur les réponses de RFF**

**Lettre ouverte à Monsieur Olivier GUERIN**  
**Président de la Commission Particulière de Débat Public**

le 2 Janvier 2015

Monsieur le Président,

En réponse à la réserve formulée en réunion par un intervenant expliquant que le tracé de desserte Rennes-Nantes par Châteaubriant générerait une mixité peu souhaitable des circulations, nous confirmons que l'usage des tram-trains serait limité à la zone urbaine et péri-urbaine de Nantes. Ce qui correspond d'ailleurs beaucoup mieux à l'usage de ce matériel inapte à la vitesse et ne permettant que 40 % de places assises.

Nous confirmons aussi que des matériels roulants TER ou intercités existent avec des coefficients d'accélération et de freinages proches ou semblables au matériel péri-urbain, ce qui a pour effet de réduire voire d'effacer selon le volume du trafic les inconvénients d'une **mixité au demeurant inévitable**.

En effet, que ce soit un tracé bleu, mauve ou vert par Redon ou la solution par Châteaubriant, il est impossible d'éviter une mixité des types de circulations **sur la partie au moins urbaine ou péri-urbaine** des villes de **Rennes et Nantes**. Ainsi, **si par Châteaubriant**, les trains TER/Intercités doivent composer avec les dessertes péri-urbaines de la Haluchère, Babinière, Erdre active, La Chapelle (2), Janzé, Corps-Nuds, St Amel, La Poterie, **il faudra de même que par Redon**, le train rapide compose avec les dessertes péri-urbaines TER de Chantenay, Basse- Indre/Saint-Herblain, Couëron, Bruz, Ker Lann, Saint-Jacques-de-la-Lande.

Vous trouverez à partir de la page 2, un récapitulatif des questions de NEXUS et des réponses apportées à ces questions par le Maître d'Ouvrage RFF.

Nous avons sur ces mêmes pages commenté point par point les réponses de Réseau Ferré de France.

A la lecture de ce document, vous ne serez pas surpris que nous confirmons auprès de la CPDP, non seulement l'intérêt mais l'obligation qu'il y aurait à notre avis pour l'économie, l'environnement et la cohésion sociale à approfondir soigneusement l'examen de l'option pour une liaison performante Rennes-Nantes par Châteaubriant.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Bernard Fourage  
Nexus Asso, Dpt Etudes  
06 88 72 01 72  
[lgvjustuanantes@nexus.asso.fr](mailto:lgvjustuanantes@nexus.asso.fr)

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

Pièces jointes (à suivre en bas de page) :

- Questions/réponses avec RFF et commentaires de NEXUS sur ces réponses.
- Ligne Rennes-Nantes par Châteaubriant (avec dessertes [Rennes St Jacques-de-la-Lande](#) et [Nantes Atlantique](#)).
- Etoile ferroviaire rennaise.
- Séparation des voies tramways L1 et TER/intercités Nantes-Rennes à la Haluchère.
- Vue du ciel nœud ferroviaire Nantes/Orléans/Malakoff.
- Etoile ferroviaire nantaise, son potentiel.

Autre lien vers présentation Nantes- Rennes par Châteaubriant, explications par plan +10 vues :  
<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2014/12/LNOBPLPresenCR9-12-2014.pdf>

**Association NEXUS****Intermodalité Rail / Air / Route****Les 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.

#### Question 1 de NEXUS posée à RFF

le 27/11/2014 à Nantes :

**Alors dans des conditions de transit par Rennes aussi favorables pour aller à Nantes** (par Châteaubriant), pourquoi devoir réaliser sur le scénario bleu, une bretelle d'un coût de 400 millions d'euros consommant pas moins de 250 hectares agricoles pour aller directement de Brest à Nantes ?

De surcroît, cette virgule exclut la ville de Rennes de cet itinéraire direct Brest-Nantes ?

#### Réponse faite par RFF à question 1

le 9/12/2014 à Nantes

Éléments de contexte,

**Solutions mutualisées**

**Nantes-Brest**

**Rennes-Brest**

**Rennes-Quimper**

**Nantes-Quimper**

#### Commentaires de NEXUS sur réponse de RFF à question 1.

(commentaires transmis à CPDP le 2/01/2015)

**Nantes-Brest** et **Rennes-Brest** sont déjà mutualisés à partir de Rennes avec pour obligation soit un changement de train soit une manœuvre de rebroussement en gare de Rennes et avec des cisaillements. La virgule à 400 millions d'euros et 250 hectares de terres agricoles **ne change rien à la mutualisation existante**, elle améliore le temps de trajet **entre Brest et Nantes** mais elle écarte au moins la moitié de sa clientèle car elle ne dessert plus dans ce cas la ville de Rennes et élimine aussi les autres voyageurs du pays convergeant vers ce **nœud ferroviaire à 5 branches qu'est la gare de Rennes**.

**Rennes-Brest** et **Rennes-Quimper** ne sont en rien mutualisés dans les scénarios mauves et bleu du projet LNOBPL. Ils le sont uniquement dans le scénario vert, le plus coûteux et qui exclut dans ce cas les agglomérations de Lamballe et de Redon.

**Nantes-Quimper** et **Rennes-Quimper** sont déjà mutualisés à partir de Redon.

Les scénarios bleu et mauve **ne change rien à la mutualisation existante**, ils améliorent un peu mais au prix fort le temps de trajet. Le scénario vert réduit la qualité de desserte du Pays de Redon.

Pour NEXUS, au regard des précisions apportées ci-dessus, on ne peut assurément pas parler de **solutions mutualisées** dans le cas des 3 scénarios proposées dans le projet LNOBPL.

## Contribution de NEXUS pour une liaison rail performante Nantes-Rennes par Châteaubriant

Questions de Nexus à RFF le 27/11/2014, réponses de RFF à NEXUS le 9/12/2014, commentaires NEXUS le 2/01/2015

Gestion des gares de **Rennes** et de **Nantes** par tubes pour limiter les cisaillements.

Eléments de réponse

- **La virgule** est une option éventuelle ajoutée au scénario de base bleu nord Vilaine permettant des liaisons directes depuis l'axe Rennes-Brest vers le futur aéroport du Grand Ouest et Nantes.
- Cette option proposée est une **variante mise au débat**.

**Pour Rennes :**

- **Les (circulations/populations) venant de l'est**, Laval, la Normandie, l'Île de France, le centre n'ont aucune raison de venir transiter et faire un crochet long et coûteux par Rennes pour aller sur Nantes. Il n'y a dans ce cas ni rebroussement de circulations à prévoir **ni cisaillement en gare de Rennes**.
- **Des circulations directes Saint-Malo-Nantes par Châteaubriant** n'auraient pas la clientèle suffisante sur le secteur Saint Malo-Chevaigné pour un trafic régulier soutenu. Il s'agirait alors de trains exceptionnels seulement. D'autre part, nous ne recommanderions pas de prévoir dans le cadre du TREM, une circulation en boucle Chevaigné-Rennes- Janzé source de cisaillements. Il n'y a donc pas la perspective de circulations régulières et denses conduisant à des **cisaillements** en gare de **Rennes**.
- **Les circulations Brest-Nantes** via **Rennes** et **Redon** conduisent à des **cisaillements** et à un **rebroussement** en gare de **Rennes**, voire un **second rebroussement** à Redon si l'on veut desservir Redon. Les circulations Brest-Nantes par **Châteaubriant** conduisent à des **cisaillements** mais à **aucun rebroussement**.
- **Les circulations venant de Bruz, St Jacques de la Lande**, vers Janzé, Châteaubriant, **Nantes** n'entraînent pas en gare de **Rennes** de **cisaillements** insurmontables au regard des modifications de voies à entreprendre. L'axe (...Bruz - St-Jacques-de-la-Lande - Rennes - Janzé...) pourrait prendre sa place dans le réseau TREM.

**Pour Nantes :**

- L'axe Rennes-Châteaubriant-Nantes par sa continuité sur Malakoff désencombre la gare de Nantes et ne met pas en place des **cisaillements** pénalisants sur la partie dense en trafic et névralgique de la gare. NEXUS une fois de plus invite les Maîtres d'Ouvrages à ne pas traiter séparément le projet gare de Nantes et celui de mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise.

**Conclusion-** Il apparaît qu'un choix du tracé Est par Châteaubriant n'est en rien défavorable à la gestion, au désencombrement et aux possibilités d'accroissement des trafics côté gare de **Rennes** et est plutôt très favorable coté gare de **Nantes**.

Le choix de desserte par Châteaubriant est une opportunité pour optimiser un axe existant conformément aux préconisations de la commission Mobilité 21. Cette réalisation à un **coût beaucoup plus réduit** permettrait en addition de **mutualiser la dépense avec d'autres besoins ou objectifs :**

- mise à niveau de la dernière branche de l'étoile ferroviaire rennaise (Rennes-Janzé),
- désencombrement de la gare de Nantes tout en réduisant son coût d'aménagement futur,
- dessertes d'aéroports déjà existants (**Saint-Jacques-de-la-Lande** et **Nantes Atlantique**),
- exploitation performante de l'étoile ferroviaire nantaise dont un axe rapide nord-sud,
- réduction importante du temps de trajet d'un **grand nombre d'usagers au quotidien**,
- libération de sillons ferroviaires sur **Nantes-Redon-Quimper** et **Rennes-Redon-Quimper**.

Ce choix à moindre coût permet aussi d'affecter des montants plus importants **pour les trajets au quotidien des populations situées dans le périmètre du projet LNOBPL**.

- **La virgule** à 400 millions d'euros et 250 hectares de terres agricoles **ne change rien à la mutualisation existante**, elle améliore le temps de trajet **entre Brest et Nantes** mais elle écarte au moins la moitié de la clientèle car **elle ne dessert plus dans ce cas la ville de Rennes** et écarte aussi les autres voyageurs du pays convergeant vers ce **nœud ferroviaire à 5 branches qu'est la gare de Rennes**.

- NEXUS note qu'il ne s'agit bien que d'une **variante mise au débat**. Une variante ne figurant que sur le scénario de base bleu nord Vilaine.

**Question 2 de NEXUS posée à RFF le 27/11/2014 à Nantes:**  
**Alors pourquoi, d'une part vouloir faire un tronçon de 26km de voies nouvelles** au nord de Châteaubriant au niveau de Retiers pour rouler à 220 Km/h à un coût d'environ 400 millions d'euros en sacrifiant 250 hectares de terres agricoles et d'autre part limiter la vitesse à 140 km/h entre Châteaubriant et La Chapelle Aulnay, tout cela **parce que les tram-trains fragiles** n'acceptent pas les croisements à plus de 140 km/h ?  
**Pour faire de la vitesse sur ce dernier tronçon très favorable**, écartons tout simplement la circulation des **tram-trains fragiles** et limitons son utilisation **au péri-urbain nantais**.

**Réponse faite par RFF à question 2 le 9/12/2014 à Nantes**  
Elément de réponse (concernant les expertises complémentaires)

Approche théorique (annexe 2 page 9) :

**optimiser dans les emprises actuelles** sans tenir compte :

- des contraintes de capacité (double- voie : trafic)
- des contraintes de vitesse de **croisement avec le tram-train**

- avec l'hypothèse de **franchissement des PN urbains** à Nantes par des trains  
= **1h 11** (soit **71 min**)

shunt de Retiers = variante (gain de 2'30)

( aujourd'hui Nantes-Rennes *par Redon* = **1h14** )

Aménager côté Châteaubriant n'améliore pas les performances sur Rennes-Nantes- **Bretagne-Sud**

### Commentaires de NEXUS sur réponse de RFF à question 2.

(commentaires transmis à CPDP le 2/01/2015)

NEXUS observe que RFF précise bien qu'il s'agit d'une question relative aux expertises complémentaires (**donc hors du champ d'étude de RFF**).

NEXUS observe que RFF **optimise bien dans les emprises actuelles**.

NEXUS observe que RFF lui aussi saurait s'affranchir de la contrainte du **croisement des trams-trains** dans les zones de vitesse.

NEXUS observe que RFF Maître d'Ouvrage lui non plus n'a pas besoin de tunnel.

NEXUS est lui sur une fourchette de **63 à 67** minutes !

Le shunt de 26 km pour au moins 400 millions d'euros et quelques 250 hectares de terres agricoles apparaît bien comme un prix excessif à payer pour 2'30 min et ne concernant de surcroît pas toutes les circulations. Les gains de temps sont autrement plus efficaces en remplaçant les circulations lentes sur les tronçons s'accommodant mieux à leurs aptitudes.

Pour les voyageurs « direct » Nantes-Rennes par Châteaubriant, Il y a un mieux par rapport au Nantes-Rennes via Redon actuel. **En addition** ce choix permet ou facilite grandement:

- une mutualisation des dépenses et économie pour mise à niveau de la 5ème branche de l'étoile ferroviaire nantaise,
- des gains de temps considérables pour les usagers au quotidien résidents des **37 villes placées** sur l'axe ferroviaire par Châteaubriant ou à sa proximité,
- **Une traversée rapide Nord sud de Nantes** avec des correspondances à 3 lignes de tramway, 1 ligne de busway, 5 lignes de chronobus, une dizaine de lignes de bus,
- La mise en liaison directe de 2 aéroports,.
- **1 300 000 habitants à moins de 60 minutes de Nantes Atlantique**,

Côté Redon et **Bretagne Sud**, il libère des sillons pour les liaisons de Rennes-Quimper et Nantes-Quimper.

#### Question 3 de NEXUS posée à RFF le 27/11/2014 à Nantes :

Dans l'expertise complémentaire, pourquoi évoquer un problème de cisaillement et de garage de trains sur les voies 51 à 55 en gare de Nantes et le besoin d'un **tunnel de 7 km à 250 millions d'euros** alors que ces trains **tout en desservant la gare de Nantes** pourraient rejoindre Nantes Etat ou Nantes Atlantique et leurs garages par des tracés existants ?

#### Réponse faite par RFF à question 3 le 9/12/2014 à Nantes

Élément de réponse (concernant les expertises complémentaires)

1) : le train Nantes-Rennes doit desservir la gare de Nantes ; **aller vers Nantes Atlantique** implique de :

- **soit créer une gare à Malakoff** distincte de la gare actuelle

- **soit de traverser du Nord au Sud le nœud de Nantes**

2) **le tunnel proposé apparaît nécessaire** pour :

- solutionner **les PN urbains** et l'insertion urbaine

- **desservir la gare de Nantes**

Nota- **coût du tunnel jugé faible**

#### Commentaires de NEXUS sur réponse de RFF à question 3.

(commentaires transmis à CPDP le 2/01/2015)

NEXUS observe que RFF précise bien qu'il s'agit d'une question relative aux expertises complémentaires (**donc hors du champ d'étude de RFF**).

NEXUS confirme que **le tracé actuel permet bien de desservir Nantes Atlantique.**

**Il n'y a pas lieu de créer une gare coûteuse à Malakoff.** La mise en place de quais sur des talus disponibles, propriétés de RFF, n'entraînant pas d'expropriation peut suffire. Pour les quais, il conviendra d'installer des abris avec automates.

La gare centrale a deux accès, un **accès Nord** et un **accès Sud**, elle en disposera ainsi d'un troisième « **accès Malakoff** » permettant de **désencombrer fortement** la gare de Nantes et ses 2 couloirs souterrains.

Ce désencombrement pouvant se traduire par l'**économie complète d'une mezzanine** au prix beaucoup plus modeste d'une passerelle.

Cette passerelle combinée à une navette rapide disposée au-dessus du boulevard de Berlin ne nécessite pas d'expropriation, et n'entrave pas la circulation au sol.

Les surfaces disponibles permettent d'agencer sur les quais à Malakoff, les embarquements pour les circulations Rail / Air desservant les aéroports d'Orly et Roissy.

**La traversée Nord Sud existe**, elle n'a pas à croiser le nœud de Nantes puisqu'elle le franchit par un pont ferroviaire déjà existant. elle est actuellement sous-utilisée et est possible en double voie (voir plans à suivre).

**Le tunnel proposé n'est pas nécessaire :**

- **ni pour les passages à niveau urbain** à remplacer par des ouvrages routiers inférieurs aux voies RFF et tramway L1 et cela ne serait-ce qu'au regard des accroissements à venir de trafic aussi bien rail que routier sur la zone concernée.

- **ni pour desservir la gare de Nantes.** Il convient pour cela de traiter en une seule étude le projet de modernisation de gare de Nantes et celui de mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise (ce que nous montrons dans les plans ci-dessous).

NEXUS est tout à fait d'accord avec RFF, **l'estimation du coût d'un tunnel est faible.** A noter que ce tunnel n'est en rien nécessaire.

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):

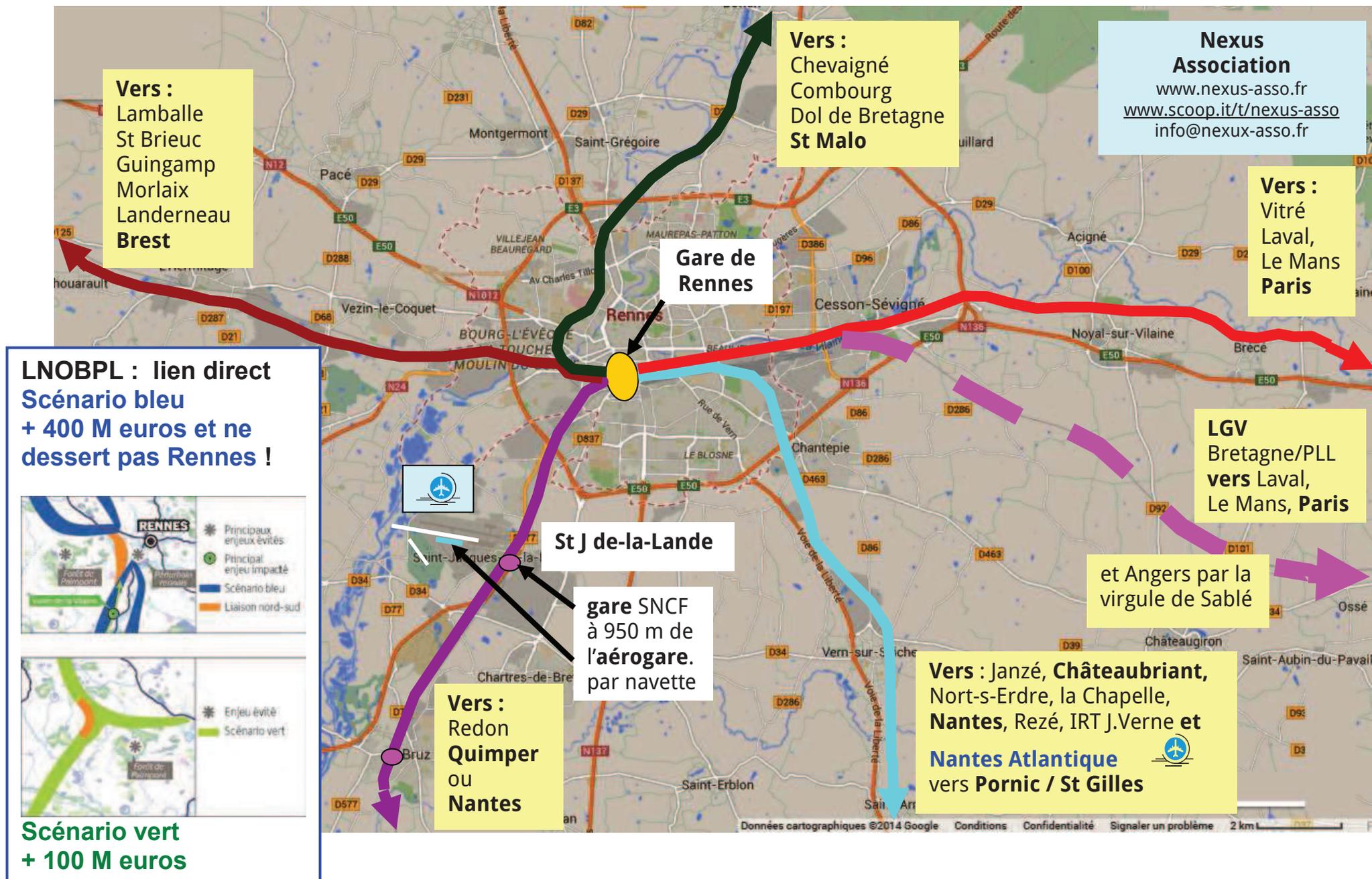
- des vitesses de 140 / 160 / 180 km/h  
**voire +**
- le passage de une à **deux voies**.

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** »

# Etoile ferroviaire Rennaise et encart projet LNOBPL



Rappel projet LNOBPL, scénarios sud Vilaine : bleu = 3.65 Mds Euros et vert = 5.55 Mds Euros  
Rappel projet LNOBPL, scénarios nord Vilaine : bleu = 3.1 Mds Euros et vert = 5 Mds Euros

**Séparation des réseaux Tramways et RFF à la Haluchère**  
**Une desserte Régionale rapide du stade de la Beaujoire et du Parc des Expositions**

## « Réseau TER / RER 44 »

avec

### Evolution de la liaison lente tram-train Châteaubriant-Nantes

vers un TER rapide et Intercités, plus sûr avec places assises (personnes âgées, scolaires..) et agent d'accompagnement.

+

### Un lien direct et performant

St -J-de-la-Lande-Rennes-Châteaubriant-Nantes-N.A

+

Traversée Nord Sud rapide de Nantes

+

Desserte IRT Jules Verne, Airbus Industries, **Aéroport Nantes Atlantique**

+

Possibilité de **8 stations nouvelles** dans Nantes ou Nantes Métropole sur des voies ferrées existantes

+

### En option

Une desserte de type régional du stade de la Beaujoire et du parc des expositions

**NEXUS**  
 Association  
 www.nexus-asso.fr

Pont de la Jonelière

Vers : La Chapelle-sur-Erdre  
 Sucé, Nort, Abbaretz, Issé  
 Châteaubriant, .....Rennes

L' Erdre

L' Erdre

(option) voies de garage trains ici ou à La Chapelle-sur-Erdre

Ranzay

Route de Saint Joseph (\*)

Route de Saint Joseph

Halte Les Parcs La Beaujoire (option)

La Beaujoire

Av Gare St Joseph

- Passage en inférieur du tramways Ligne 1, sous la voie ferrée Nantes-Château..-Rennes - séparation totale des réseaux Tramway et RFF

Périphérique Ouest

Haluchère

Route de Paris (\*)

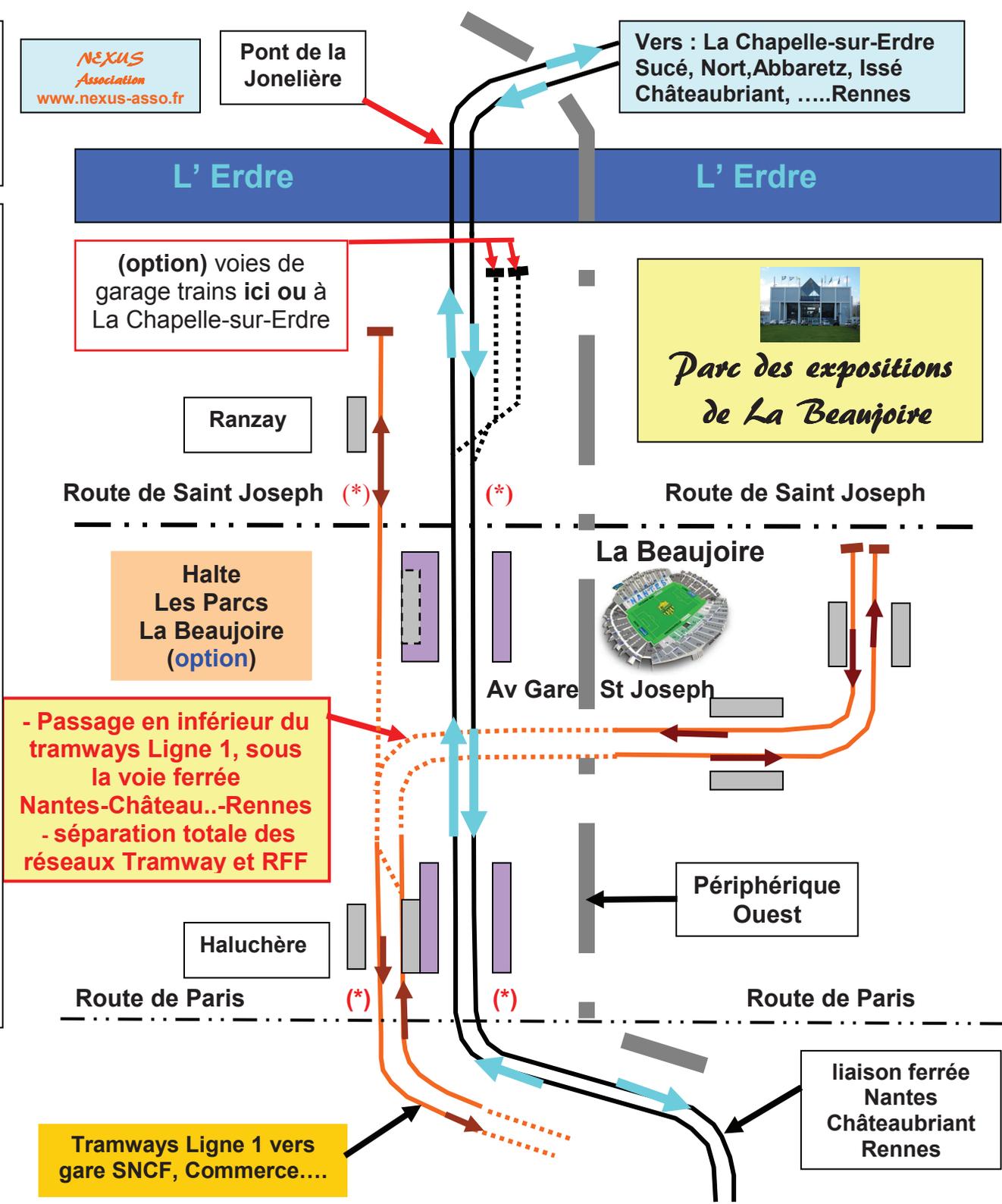
Route de Paris

Tramways Ligne 1 vers gare SNCF, Commerce....

liaison ferrée Nantes Châteaubriant Rennes



(\*) A terme suppression des passages à niveau route de Paris et route de Saint Joseph



**Projet gare de Nantes** avec une mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise et la **diamétralisation** des circulations permettant ainsi **des itinéraires nouveaux**, pour exemples:

- 1) .... Ancenis– Nantes gare centrale - Nantes-Etat....
- 2) ....Châteaubriant –Nantes-Rezé - Nantes Atlantique - Ste Pazanne....
- 3) ....Angers – Nantes- Nantes Atlantique– Ste Pazanne....
- 4) ....La Roche-Nantes Atlantique- Ste Pazanne.....

Une **passerelle** et une **navette** automatique rapide est positionnée au dessus des voies pour relier les **15 quais** de Nantes Orléans et les **4 quais** de Nantes Malakoff ne faisant ainsi qu'une seule gare centrale. — — — — —

Vers :  
La Chapelle  
Châteaubriant  
Rennes

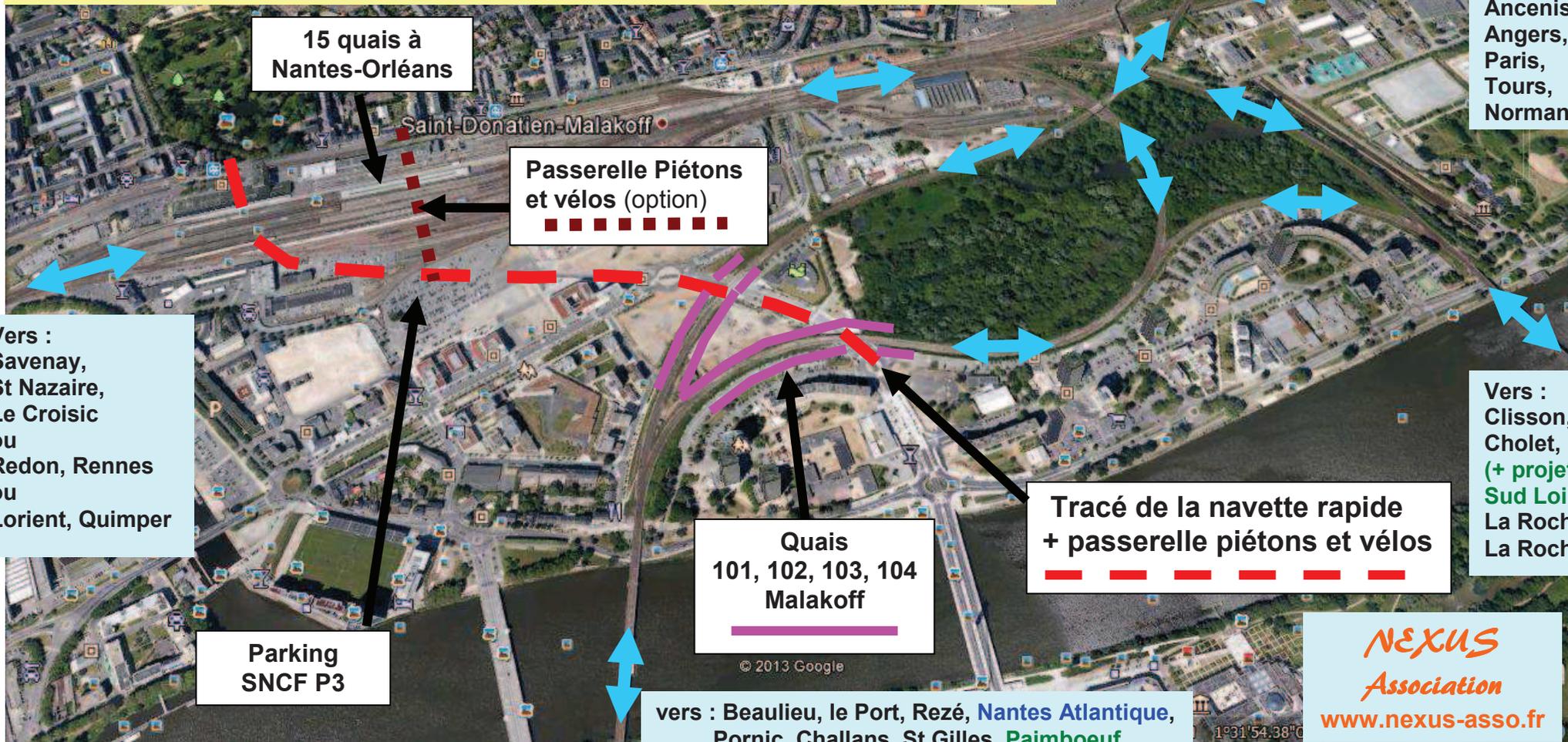
Vers :  
Carquefou

Vers :  
Ancenis,  
Angers,  
Paris,  
Tours,  
Normandie

Vers :  
Clisson,  
Cholet,  
(+ projet  
Sud Loire)  
La Roche,  
La Rochelle

Vers :  
Savenay,  
St Nazaire,  
Le Croisic  
ou  
Redon, Rennes  
ou  
Lorient, Quimper

vers : Beaulieu, le Port, Rezé, Nantes Atlantique,  
Pornic, Challans, St Gilles, Paimboeuf



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

**NEXUS**  
Association  
www.nexus-asso.fr

Vers :  
Rennes  
St Malô  
Brest

**Nantes: Son étoile ferroviaire :**  
Au départ de plus de 60 stations SNCF du 44, 85, 49, 35, 56 avec des temps de 2 à 60mn, sans changement de train, une accessibilité pour plus de 1.300.000 hab. à de nombreux centres d'intérêts majeurs dont **Aéroport de Nantes Atlantique**.  
**Correspondances directes :** Tram L1, 2, 3, 4, Chronobus C1, 3, 4, 5, 6, 10 (option)

Vers :  
Sucé, Nort.....  
**Châteaubriant,**  
Janzé, Corps-nuds. La Poterie,  
**Rennes,**  
**St J.de la Lande**

La Chapelle-Aulnay  
La chapelle-s-Erdre  
Erdre Active  
Babinière  
Carquefou  
Vers ligné,  
St Mars-La-Jaille  
Candé, Segré

Rennes  
St Jacques

\*Option exploitation  
TER / TGV aéroport N.A en  
mode dégradé (phasage)

Vers :Vannes  
Lorient  
Quimper

Questembert

Vers :  
St Nazaire  
La Baule  
Le Croisic

Montoir

Tunnel Rail /  
Route jonction des  
réseaux Nord et  
Sud Loire

Vers :  
La  
Bernerie  
Pornic

Sainte  
Pazanne

Vers :  
Machecoul  
Challans  
St Gilles

tracé initial  
voie ferrée  
à rétablir

**Nantes Atlantique**  
+1.300.000 hab. à moins de 60mn  
depuis leur gare SNCF  
(sans changer de train)

Vers :  
La  
Roche/Yon  
La Rochelle  
Bordeaux

Halte Les Parcs  
Haluchère + L1

Gare Nantes  
Orléans/Malakof  
+ tramway L1

Ste Luce + P  
Thouaré  
Ancenis

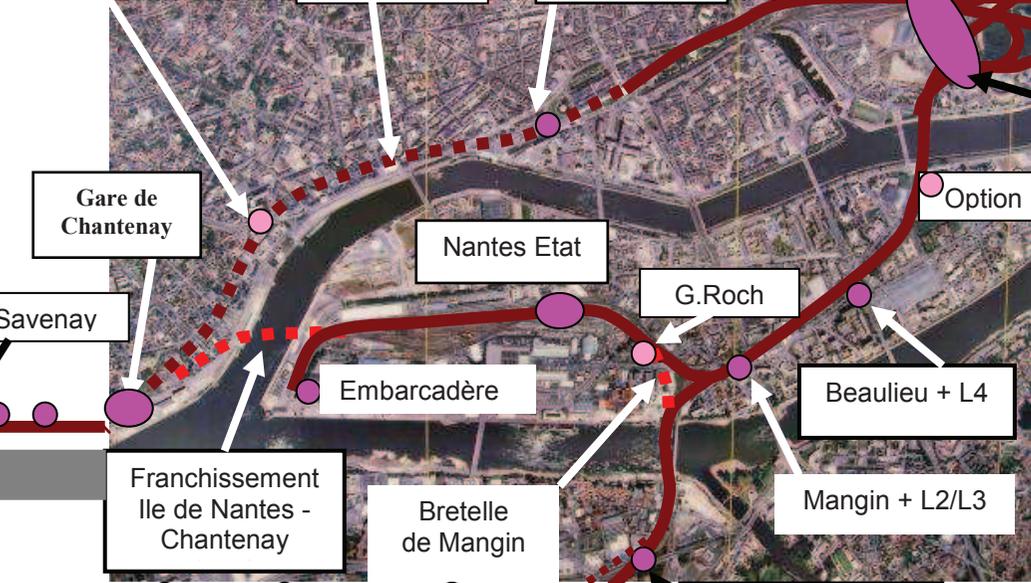
Le Boulet  
Ste Luce/N23+P

vers :  
Angers  
Le Mans  
Paris  
Orly(2025)  
Roissy

Option station  
gare maritime

Tunnel de  
Chantenay

Station  
Petite  
Hollande



Gare centrale SNCF. Combinaison  
des voies + quais de Nantes Orléans  
et Malakoff pour la désaturation  
de la gare

Vers La  
Possonière  
Angers

St Sébastien P.E.  
St Sébastien F.R.  
Vertou  
Haie Fouassière  
Le Pallet  
Gorges

Projet  
Tracé  
Sud Loire  
Vmax  
250Km/h  
vers  
Angers,  
Marcé  
Le Mans,  
Paris

Cholet

Vers Les  
Herbiers

Vers  
Lyon  
barreau  
LGV

Vers :  
Le Port  
Les Couëts  
St H.de Challéons

Paimboeuf

Vers Le Port  
Les Couëts  
St H.de Challéons

Franchissement  
Ile de Nantes -  
Chantenay

Bretelle  
de Mangin

I.R.T  
J.Verne

Clissono

Vers  
La  
Roche/Yon  
La Rochelle  
Bordeaux

Vers  
Les  
Herbiers

Vers  
Lyon  
barreau  
LGV