

# LNOBPL - Réunion du débat public

## Nantes, le 9 décembre 2014

### Questions NEXUS



# Introduction

L'objet de cette présentation est d'apporter des éléments de réponses à la suite des trois questions formulées par Nexus en réunion publique du **27/11/2014** concernant le projet LNOBPL

## Question 1 – 1/3

Pourquoi alors dans ces conditions très favorables aller proposer sur le scénario bleu du projet LNOBPL, un lien direct **Brest-Nantes** au prix d'une **virgule d'un coût de 400 millions d'euros** s'ajoutant **au 3.65 Mds d'euros** de ce projet LNOBPL?

**Un coût de 400 Mds** qui en plus exclut la ville de Rennes de ce tracé direct Brest – Nantes ?

# Question 1 – 2/3

## Éléments de contexte

Solutions mutualisées

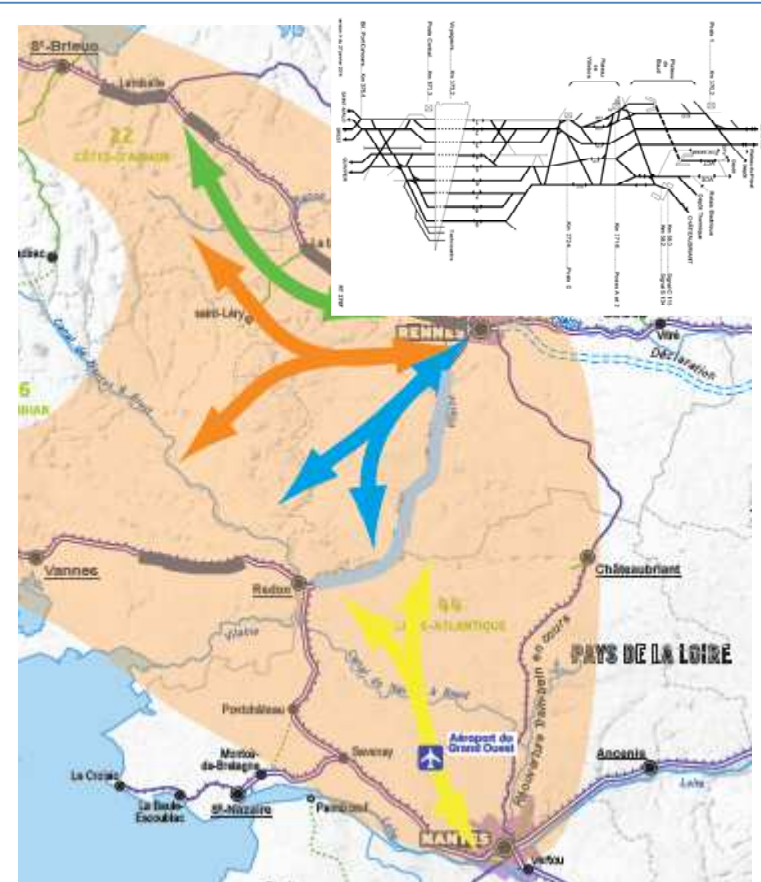
Nantes - Rennes

Rennes - Brest

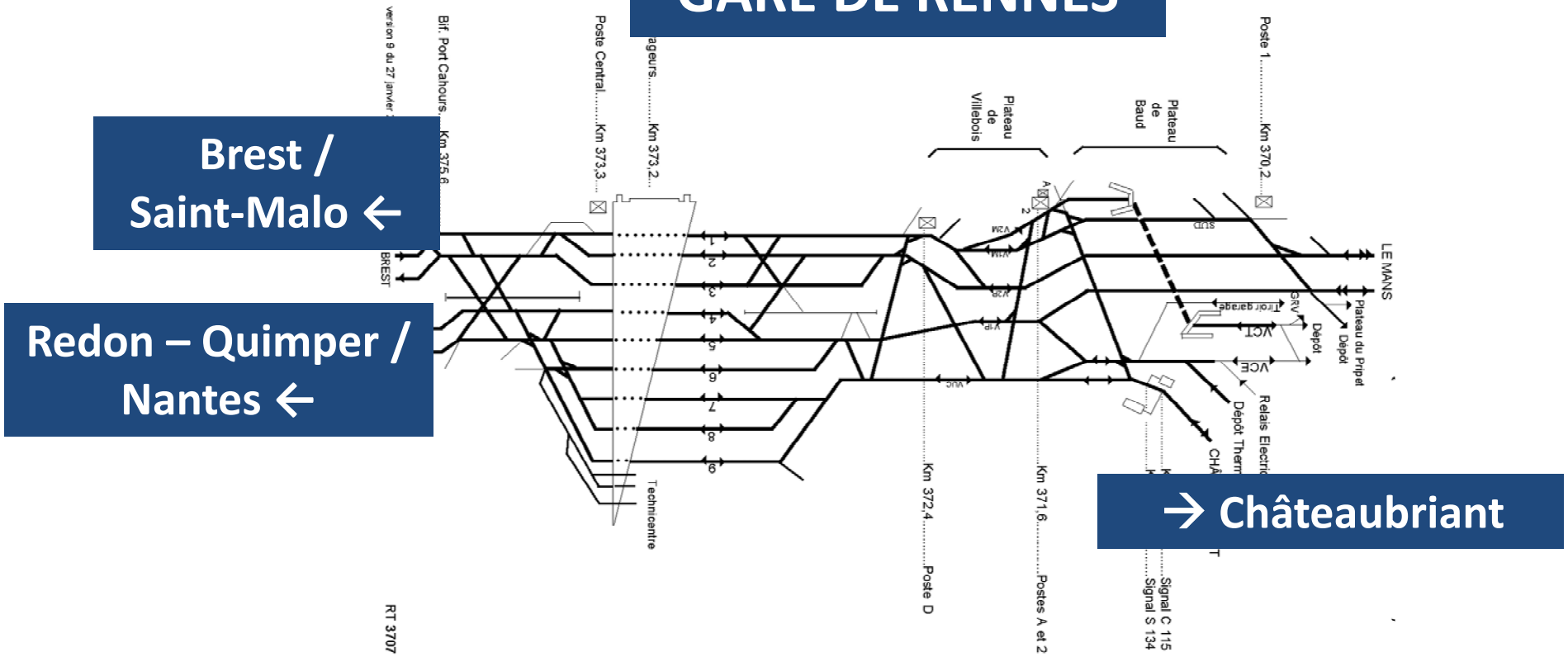
Rennes - Quimper

Nantes - Quimper

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



# GARE DE RENNES



# Question 1 – 3/3

## Éléments 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**

## Question 2 – 1/2

Pourquoi au niveau de Retiers vouloir rouler à 220km/h sur un tronçon de 26 km de voies nouvelles à un coût d'environ 400 millions d'euros pour diminuer le temps de liaison, alors que le potentiel vitesse naturel de la ligne est de 160 / 180 km/h voire au-delà et qu'il ne serait pas utilisé sur les 50 Km du tronçon la Chapelle Aulnay - Châteaubriant ?  
Il suffirait pourtant pour exploiter ce potentiel d'exclure de ces zones rurales, l'utilisation des tram-trains qui ne supportent pas les TER roulant à plus de 140 Km/h !

## Question 2 – 2/2

### Éléments de réponse (concernent les expertises complémentaires)

#### **Approche théorique** (annexe 2 p. 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**
- 1h11 / shunt de Retiers = variante (gain de 2'30'')

**Aujourd'hui : Nantes - Rennes 1h14**

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



## Question 3 – 1/2

Pourquoi évoquez-vous 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 ?



## Question 3 – 2/2

### Éléments de réponse (concernent 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 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**

