



Samedi 25 Février 2017

Lettre ouverte à

Monsieur Alain RADUREAU
Garant de la charte de concertation
octobre 2016- février 2017

projet **LNOBPL***
Commission Nationale de **Débat Public**
8 rue Roger MARVAISE
35000 Rennes

Objet –

Projet **LNOBPL***, « Concertation complémentaire **oct 2016- féb 2017** »,
liaison Nantes-Rennes par Châteaubriant, desserte des aéroports,
réponse point à point à lettre SNCF du 12 .02.2015 (réf 1502D00106LNOBPL-AGO-VLE),

Monsieur le Garant,

Vous trouverez ci-dessous, sous forme de tableau, la réponse point à point de notre association à la lettre de SNCF Réseau en date du 12 Février 2015 et relative pour l'essentiel au potentiel de développement de la liaison Nantes-Châteaubriant-Rennes, une liaison qui permettrait aussi une desserte attractive des aéroports de **Rennes-Bretagne** et de **Nantes-Atlantique**.

Nous vous confirmons parallèlement avoir informé SNCF Réseau de notre demande auprès de vous d'une contre-expertise du potentiel de la liaison Nantes-Châteaubriant-Rennes **mais cette fois-ci par des consultants professionnels chevronnés du ferroviaire**.

Veillez agréer, Monsieur le Garant, l'expression de notre considération distinguée.

Bernard Fourage
Dpt études
Nexus Asso
terrennesstgilles@nexus-asso.fr

Annie Le Gal La Salle
Présidente
Nexus Asso
info@nexus-asso.fr

www.nexus-asso.fr



LNOBPL*, Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire

Pj- tableau réponse point par point à lettre SNCF Réseau en date du 12 Février 2015, avec plans

Réponses ou commentaires de NEXUS aux points techniques et saillants de la lettre de SNCF réseau en date du 12 Février 2015 (réf 1502D00106LNOBPL-AGO-VLE), le courrier complet de la SNCF est annexé à la suite ce tableau

La teneur du courrier de SNCF Réseau daté 12.02.2015 :

Sur cette base, il nous paraît important de souligner trois points en réponse à votre dernier envoi.

° Mutualisation

L'**amélioration** de l'axe Rennes-Nantes par Châteaubriant ne peut procurer d'amélioration des temps de parcours pour les relations entre Nantes et Rennes.....

.... (voire Brest) et entre Rennes et Quimper ; elle apporterait seulement une **libération de capacité** sur ces mêmes relations par un report partiel des circulations.

° Gestion de la gare de Rennes

Nous partageons le fait que les relations Paris-Nantes ne passeront vraisemblablement pas par Rennes et rien n'est prévu comme tel dans nos hypothèses d'études.

NEXUS

Intermodalité pour l'Ouest Atlantique



Réponses de NEXUS à la lettre de la SNCF du 12 Février 2015

Notre point de vue diverge, car entre Nantes et Rennes, une **amélioration** est possible en comparaison aux seuls temps actuels proposés (via Redon). Ce gain de temps dépendra du choix technique retenu pour une **mise à niveau sérieuse** de la liaison via Châteaubriant. Plusieurs variantes d'amélioration et de mode d'exploitation sont possibles sur cette ligne.

Oui, cela contribuerait à une **libération de capacité** sur le lien Nantes-Rennes par Redon.

En addition, sans avoir recours à une nouvelle voie ferrée (LGV), sur laquelle au demeurant n'existe absolument pas le marché suffisant pour une telle dépense (y compris avec un aéroport sur son tracé) il est possible sur la voie existante par Redon d'améliorer les temps de trajet, par :

- reprise de la signalisation ferroviaire sur certains tronçons
- suppression de passages à niveau et relevage de la vitesse
- choix de matériel roulant approprié lors des renouvellements du parc.

Et cela à un coût financier et environnemental **considérablement moindre** qu'avec une liaison nouvelle

C'est vrai, car même avec une ligne nouvelle à plus de 2 milliards d'euros cela se traduirait par un temps de trajet accru de plus de 50 à 60 minutes avec de surcroît le franchissement du tunnel de Chantenay pour lequel au demeurant une mise aux normes de sécurité **est à réaliser sans retard**.

Réponses ou commentaires de NEXUS aux points techniques et saillants de la lettre de SNCF réseau en date du 12 Février 2015 (réf 1502D00106LNOBPL-AGO-VLE), le courrier complet de la SNCF est annexé à la suite ce tableau

La teneur du courrier de SNCF Réseau daté 12.02.2015 (suite) :

Vous citez la faible pertinence de liaison Saint Malo-Nantes. **Nous partageons ce point** mais nous rappelons que la question de.....

cette liaison, hors du périmètre LNOBPL, a été introduite par NEXUS lors du débat public.

NEXUS

Intermodalité pour l'Ouest Atlantique



Réponses de NEXUS à la lettre de la SNCF du 12 Février 2015 (suite)

C'est vrai, ce lien est techniquement possible par Châteaubriant sans manœuvre de rebroussement en gare de Rennes, ce qui n'est pas le cas par Redon. Toutefois, la pertinence de ce tracé est très faible pour un **trajet de bout en bout**. elle peut être étudiée dans sa partie péri-urbaine de Rennes dans la cadre de la mise en œuvre de l'étoile ferroviaire rennaise sans être pour cela un tracé prioritaire, celui-ci induisant dans la pratique des « cisaillements » en gare de Rennes.

Le projet LNOBPL a « *pour l'instant* » parmi ses objectifs majeurs, **la desserte d'un projet d'aéroport censé capter les clientèles à minima de Bretagne et Pays de la Loire**. Il convient par conséquent de considérer l'ensemble du réseau ferroviaire existant dans ces 2 régions et de l'intégrer au mieux à une toile permettant de drainer les populations vers la dite structure aéroportuaire. De ce fait, la liaison Nantes-Châteaubriant-Rennes **est bien dans le périmètre LNOBPL**, de même les **liaisons oubliées** telles que La Roche-sur-Yon-Nantes, Cholet- Nantes, Le Mans-Angers-Nantes, Laval-Rennes, toutes des liaisons convergeant vers ce projet aéroportuaire. C'est bien pourquoi NEXUS a demandé au Garant de la Concertation un **élargissement de cette concertation** aux villes de la Roche-sur-Yon, Cholet, Angers, Laval, Le Mans pour des **populations dites concernées par le projet d'aéroport NDDL** et de **plus impliquées dans son financement** !

Réponses ou commentaires de NEXUS aux points techniques et saillants de la lettre de SNCF réseau en date du 12 Février 2015 (réf 1502D00106LNOBPL-AGO-VLE), le courrier complet de la SNCF est annexé à la suite ce tableau

La teneur du courrier de SNCF Réseau daté 12.02.2015 (suite) :

La seule circulation nouvelle sans cisaillement pourrait effectivement être celle de l'axe Bruz-Rennes-Châteaubriant mais pour laquelle la **potentiel voyageur** paraît faible y compris dans l'hypothèse que vous citez d'une desserte ferroviaire de l'aéroport de Rennes Bretagne

° Amélioration de l'axe Rennes-Châteaubriant-Nantes

En sus des remarques précédentes, nous rappelons que l'étude d'amélioration de cet axe a été produite par **une expertise complémentaire** en cours de débat.

NEXUS

Intermodalité pour l'Ouest Atlantique



Commentaires de NEXUS à la lettre de Madame la Ministre (suite)

C'est vrai, il s'agit bien d'un axe sans cisaillement, mais pour ce qui est du **potentiel voyageur faible**, il convient sans retard de mener une étude de fréquentation sur la base de temps de trajets performants, facilement simulables et dans le cadre d'un tracé intégré dans une étoile ferroviaire rennaise opérationnelle.

Il est nécessaire que cette étude de fréquentation ait lieu bien avant étude et réhabilitation de la ligne et pour lequel un budget de 40 millions semble déjà acquis. Cette étude doit également prendre en compte un axe performant de l'ensemble de la ligne en intégrant la desserte des pôles d'intérêts majeurs entre Nantes Atlantique et Bruz.

A noter, l'action de la nouvelle association regroupant les utilisateurs du tronçon Rennes-Retiers- Châteaubriant pour une revalorisation de la ligne
ACCRET - Association Citoyenne Châteaubriant Rennes En Train

Une expertise hors champ de la prestation « SNCF réseau » et réalisée par 3 experts que nous n'avons hélas jamais rencontré. Nous avons, argumentation à l'appui, contesté les conclusions de cette expertise. A l'occasion de la concertation complémentaire, nous avons sollicité auprès de Monsieur Alain RADUREAU, Garant de la concertation, une contre-expertise **mais cette fois par consultants chevronnés professionnels du ferroviaire**.

Réponses ou commentaires de NEXUS aux points techniques et saillants de la lettre de SNCF réseau en date du 12 Février 2015 (réf 1502D00106LNOBPL-AGO-VLE), le courrier complet de la SNCF est annexé à la suite ce tableau

:
La teneur du courrier de SNCF Réseau daté 12.02.2015 (suite) :

Est évoqué dans votre courrier un **temps de 1h03 à 1h07** par Châteaubriant qui n'apparaît pas dans le rapport d'expertise (tableau p 14 de l'annexe 2 du rapport d'expertise). Nous rappelons qu'il est recherché **un temps cible de 50 à 55 minutes** dont la pertinence en termes d'exploitation et de dimensionnement du matériel roulant a notamment été explicité lors de la réunion du 9 Décembre dernier.

L'hypothèse d'une **gare à Nantes Malakoff** paraît peu propice aux échanges quai à quai avec la gare de Nantes existante pour les temps de correspondance dans une logique de cadencement dans le cadre d'une relation **structurante au niveau régional comme Nantes-Rennes**.

NEXUS

Intermodalité pour l'Ouest Atlantique



Réponses de NEXUS à la lettre de la SNCF du 12 Février 2015 (suite)

Il nous serait possible de réduire les temps, de 6 à 7 minutes mais nous estimons que les gains de quelques minutes sont bien souvent déplacés au regard de la dépense à y consacrer. Nous orientons le choix technique en tenant compte du service au quotidien et de l'usage par le plus grand nombre qu'il sera fait de la ligne.

A quoi bon annoncer comme d'autres le font **un Brest-Paris en 3 heures**, lorsque l'on sait que pour cela, il faudra supprimer l'arrêt à Rennes ?

Il ne s'agit pas d'une **gare** mais seulement de 4 quais additionnels intégrés dans l'exploitation de la **gare de Nantes Orléans** et reliés par passerelle et une navette rapide synchronisée permettant ainsi de respecter les temps actuels de correspondance d'un quai à un autre quai.

En rien, le cadencement dans le cadre d'une relation structurante ne sera altéré.

Mieux même, ces quais additionnels à Malakoff étendront cette logique de cadencement jusqu'à **Nantes Atlantique**. Ils réduiront les ruptures de charge et l'encombrement en gare de Nantes puisque cette extension vers Nantes Atlantique permettra des correspondances directes avec ligne 4 du busway à la station Ile de Nantes et lignes 2 et 3 de tramway à la station Mangin.

A noter que dans sa demande de contre-expertise du potentiel Rennes-Châteaubriant Nantes, NEXUS a intégré la desserte des aéroports de Rennes Bretagne et de Nantes Atlantique.

La réticence de la SNCF pour cette solution avec 4 quais additionnels à Malakoff n'est pas fondée, et a des raisons qui ne sont ni techniques, ni économiques, ni environnementales.

Nous savons que ces réticences relèvent plutôt pour la SNCF de son quasi devoir de réserve envers ses employeurs !

Réponses ou commentaires de NEXUS aux points techniques et saillants de la lettre de SNCF réseau en date du 12 Février 2015 (réf 1502D00106LNOBPL-AGO-VLE), le courrier complet de la SNCF est annexé à la suite ce tableau

La teneur du courrier de Madame la Ministre (suite)

Les autres points que vous mentionnez relèvent bien de l'**expertise** complémentaire menée dans le cadre du débat, et pour lesquels SNCF Réseau n'a pas procédé à des études et ne saurait donc formuler d'avis à ce stade.

Comme évoqué en introduction, **nous nous tenons à votre disposition** pour poursuivre nos échanges dans le cadre de l'évolution du réseau.

Arnaud GODART
Chef de mission Liaisons nouvelles
Ouest Bretagne – Pays de la Loire

NEXUS

Intermodalité pour l'Ouest Atlantique



Réponses de NEXUS à la lettre de la SNCF du 12 Février 2015 (suite)

NEXUS note que **SNCF réseau prend soin** de souligner qu'il ne formulera pas d'avantages d'avis sur une **expertise** qui n'est pas la sienne..

Bien noté, nous vous ferons parvenir prochainement une demande de rencontre pour entre autres :

- plan d'évolution de la liaison lente Nantes-Châteaubriant-Rennes vers un TER rapide et performant,
- une vision d'ensemble sur l'évolution du ferroviaire dans Nantes comprenant : Franchissement rail de la Loire, mises aux normes du tunnel de Chantenay, mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise, évolution projet gare de Nantes, desserte des hôpitaux par TER et accompagnement des patients, réouverture de la liaison Doulon- Carquefou, intermodalité Rail-Maritime à Nantes, desserte du port de commerce.

Plans à suivre :

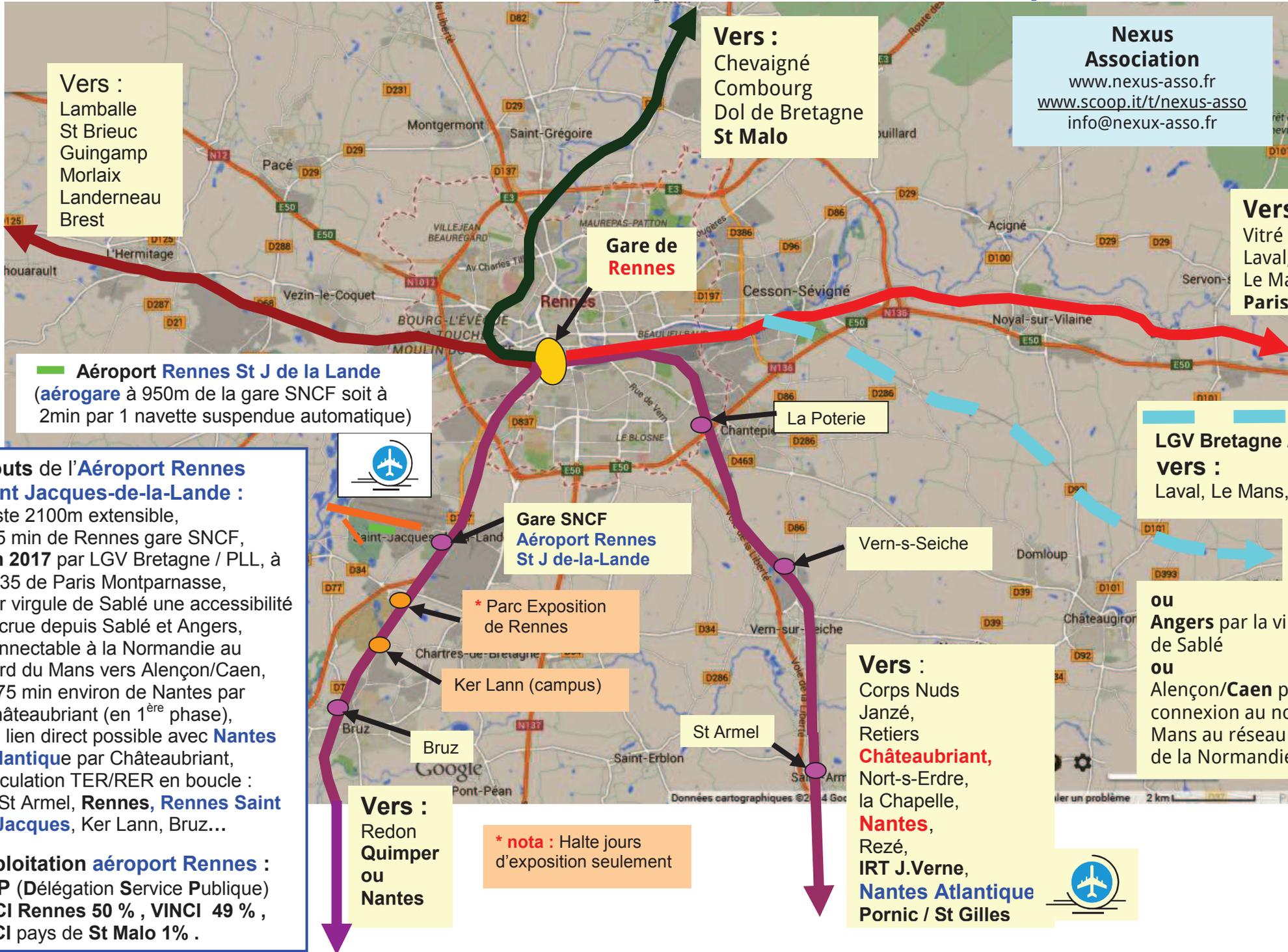
- Etoile ferroviaire rennaise
- Tracé Rennes-Châteaubriant-Nantes avec desserte des aéroports
- Etoile ferroviaire nantaise
- Vue aérienne Nantes Atlantique

Courrier à suivre :

- Lettre SNCF Réseau du 12 Février 2015

NEXUS Asso
www.nexus-asso.fr
06 88 72 01 72

Etoile ferroviaire Rennaise / Atouts **Aéroport Rennes Saint-Jacques-de-La-Lande**



Vers :
Lamballe
St Brieuc
Guingamp
Morlaix
Landerneau
Brest

Vers :
Chevaigné
Combourg
Dol de Bretagne
St Malo

Nexus Association
www.nexus-asso.fr
www.scoop.it/t/nexus-asso
info@nexus-asso.fr

Vers :
Vitré
Laval,
Le Mans
Paris

Aéroport Rennes St J de la Lande
(aérogare à 950m de la gare SNCF soit à 2min par 1 navette suspendue automatique)



Atouts de l'Aéroport Rennes Saint Jacques-de-la-Lande :

- piste 2100m extensible,
- à 5 min de Rennes gare SNCF,
- **En 2017** par LGV Bretagne / PLL, à 1h35 de Paris Montparnasse, par virgule de Sablé une accessibilité accrue depuis Sablé et Angers, connectable à la Normandie au nord du Mans vers Alençon/Caen,
- à 75 min environ de Nantes par Châteaubriant (en 1^{ère} phase),
- en lien direct possible avec **Nantes Atlantique** par Châteaubriant,
- circulation TER/RER en boucle : ... St Armel, **Rennes, Rennes Saint Jacques, Ker Lann, Bruz...**

Exploitation aéroport Rennes :
DSP (Délégation Service Publique)
- CCI Rennes 50 % , VINCI 49 % , CCI pays de St Malo 1% .

Gare SNCF Aéroport Rennes St J de-la-Lande

* Parc Exposition de Rennes
Ker Lann (campus)

Vers :
Redon
Quimper
ou
Nantes

* nota : Halte jours d'exposition seulement

Vers :
Corps Nuds
Janzé,
Retiers
Châteaubriant,
Nort-s-Erdre,
la Chapelle,
Nantes,
Rezé,
IRT J.Verne,
Nantes Atlantique
Pornic / St Gilles



LGV Bretagne / PLL
vers :
Laval, Le Mans, Paris

ou
Angers par la virgule de Sablé
ou
Alençon/**Caen** par connexion au nord du Mans au réseau ferré de la Normandie



Intercités et TER sur Rennes-Châteaubriant-Nantes

pour :

- un lien performant entre **Rennes** et **Nantes** sans interruption à Châteaubriant,
- une continuité au-delà de Rennes et Nantes avec desserte des aéroports de **Rennes Bretagne** et de **Nantes Atlantique**.

- vers **Redon, Quimper** ou **Savenay** puis
- **Nantes** ou Montoir-de-Bretagne
- Bruz
- Ker Lann (Campus)
- Parc Exposition (halte jours expo)
- **Aéroport Rennes Bretagne** 
- **Rennes** (vers Paris, St Mâlo, Brest)
- La Poterie
- Vern-s-Seiche
- St Armel
- Corps-Nuds
- **Janzé**
- Le Theil-de-Bretagne
- Retiers
- Martigné-Ferchaud
- La Muloche, lycée Moquet/Lenoir (option halte)
- **Châteaubriant**
- Issé
- Abbaretz
- Saffré/Joué (option halte)
- **Nort-s-Erdre**
- H. de Beaumont (option halte jour de courses)
- Casson (option halte)
- Sucé-s-Erdre
- La Chapelle-Aulnay
- **La Chapelle-sur-Erdre 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
- **Aéroport Nantes Atlantique** 
- Bouguenais village
- Bouaye
- **Ste Pazanne**
- Ste Hilaire-de-Chaléons
- vers ou depuis **St Gilles C-de-V / Pornic**, à terme en option vers **Paimboeuf**.

Un axe Rennes - Nantes via Châteaubriant permettant aussi :

1- à Rennes

- la mise en oeuvre d'une étoile ferroviaire TER / RER avec diamétralisation des circulations et un potentiel d'exploitation de **6 axes**,
- une continuité vers l'aéroport de **Rennes-Bretagne** sans changement de train.

2- à Nantes* :

- une traversée rapide Nord-Sud/Ouest de Nantes (La Chapelle-sur-Erdre / Rezé / N.A / Bouaye)
- des correspondances urbaines directes à :

(A) Ranzay

Tram L1, C6, Bus 80

(B) Parc la Baujoire (jours expo ou match)

Tram L1, C6, Bus 75,

(C) Haluchère

Tram L1 , C1, Bus 23, 77, 80, 85 et 95

(D) Doulon

C3, Bus 70, 12, 87 (+ train vers Carquefou)

(E) Nantes Gare Orléans/Malakoff

Tram L1, C3, C5, Bus 12

(F) Hotel Région /Lycée international

C5, Bus 26,

(G) Beaulieu

Busway L4, C5, Bus 26

(H) Mangin

Tram L2 et L3, Bus 26

(I) Rezé Pont Rousseau

Tram L2 et L3 , C4, Bus 36 et 98

(J) IRT Jules Verne (périphérique Ouest)

prolonger lignes Bus 74, 88 et 99

(K) Aéroport Nantes Atlantique

Bus 98

- * Sous réserve d'un projet de gare de Nantes associé au projet d'étoile ferroviaire nantaise

NEXUS
Association
www.nexus-asso.fr
info@nexus-asso.fr

NEXUS
Association
www.nexus-asso.fr

Vers :
Rennes
St Malô
Brest

Rennes Saint Jacques
- en bordure de la voie ferrée Paris-
Le Mans-Rennes-Redon-Quimper
ou Savenay / Nantes,
- **Paris à 1h35, Rennes à 5 min,**
- 1 navette peu onéreuse de 950m
entre aérogare passagers et gare
SNCF St Jacques de la Lande,
- 1 allongement de la piste possible

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, et aéroport
St J.de la Lande

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

Halte Les Parcs
Haluchère + L1
Gare Nantes
Orléans/Malakoff
+ L1, L4 proche

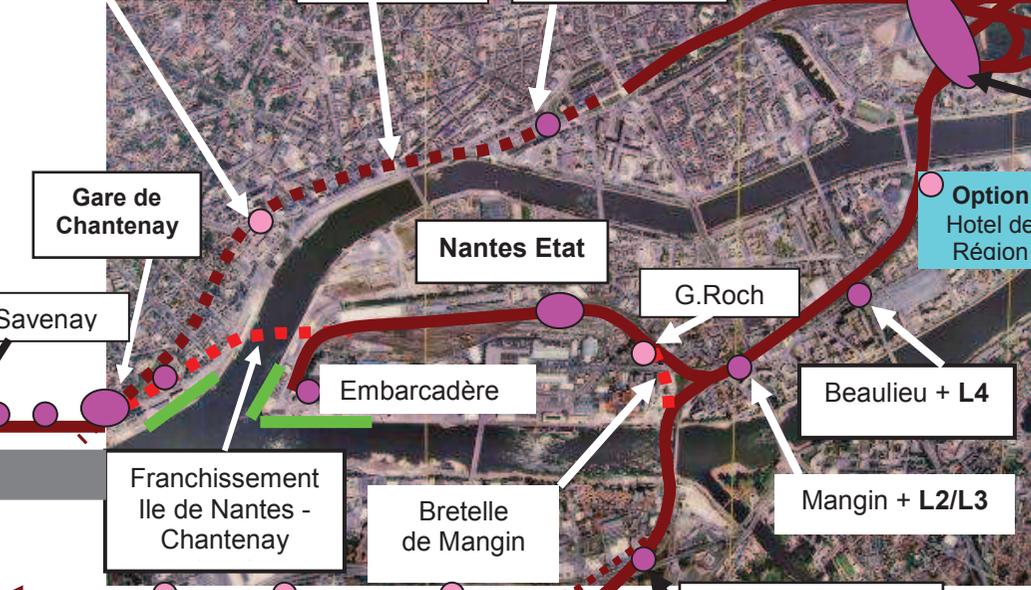
vers :
Angers
Le Mans
Paris
Orly(2025)
Roissy

Questembert
Vers :Vannes
Lorient
Quimper
Pontchâteau
Vers :
St Nazaire
La Baule
Le Croisic
Montoir
Donges
Junction

Option station
gare maritime
Tunnel de
Chantenay
Station Petite
Hollande + L1,
L2/L3 proches

Doulon + L1
Ste Luce + P
Thouaré
Ancenis

Gare centrale SNCF. Combinaison
des 15 voies + quais de Nantes
Orléans et 4 voies+quais à Malakoff
pour la désaturation de la gare



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 propre gare SNCF
(sans changer de train) par TER / TGV / Intercités
ou Tram-train

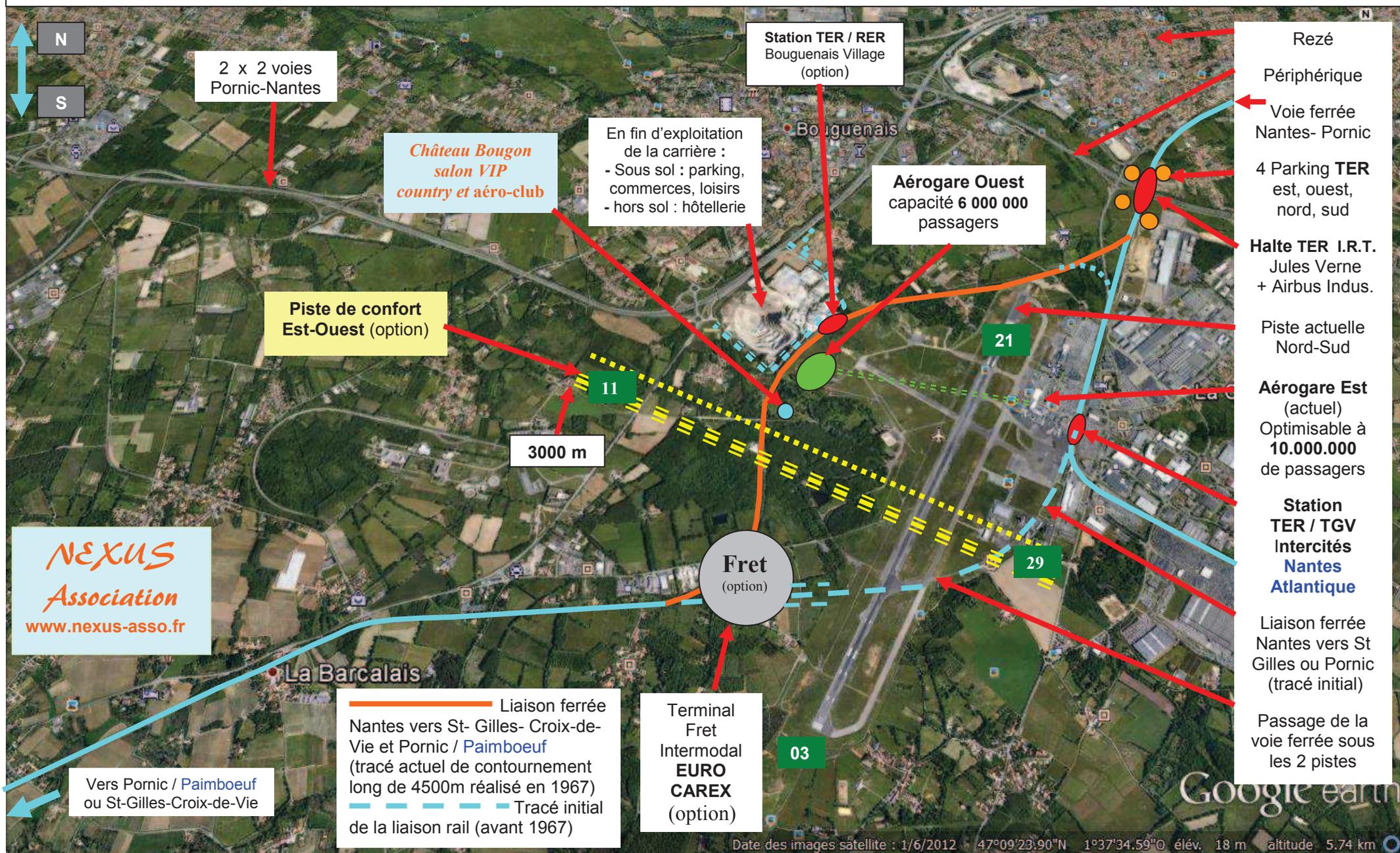
Vers :
La Roche/Yon
La Rochelle
Bordeaux

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

Vers
Lyon
barreau
LGV

Vers
Les
Herbiers

Une desserte Rail performante de l'aéroport et en option une piste Est-Ouest évitant le désagrément du survol partiel de Nantes



Le trafic s'effectue sur la piste Est-Ouest (en jaune) la piste actuelle Nord-Sud est maintenue pour situations de secours

Nantes, le 12 FEV. 2015

Madame Annie LE GAL LA SALLE
Présidente Association Nexus
6 rue des Ifs
44240 LA CHAPELLE SUR ERDRE

N/Réf : 1502D00106LNOBPL-AGO-VLE
Affaire suivie par Arnaud GODART

Objet : Lettre ouverte à la CPDP

Madame la Présidente,

Par courriel en date du 3 janvier 2015, vous nous avez communiqué copie d'une lettre ouverte adressée le 2 janvier au Président, Monsieur Olivier GUERIN, et aux membres de la Commission particulière du débat public du projet de Liaisons nouvelles Ouest Bretagne - Pays de La Loire.

Cette lettre présente des commentaires suite à l'échange public entre votre association et nos services à l'occasion de la réunion du débat public LNOBPL qui s'est tenue le 9 décembre 2014 à Nantes.

En premier lieu, nous vous remercions de votre participation au débat public qui vient de s'achever. Nous tenons à vous assurer de notre volonté, en cas de poursuite du projet, de vous associer à la concertation continue qui sera organisée. Cela pourra constituer l'opportunité d'échanges techniques approfondis.

Pour rappel, la décision quant à la suite donnée au projet sera communiquée par SNCF Réseau fin mai 2015, soit cinq mois après la fin du débat. Cette décision s'appuiera sur le compte-rendu et le bilan du débat public, établis par la CPDP et la CNDP à partir des différents avis et propositions formulés au cours du débat public, dont les vôtres.

Pour mieux appréhender ces propositions, il nous semble toutefois nécessaire, au-delà des sujets techniques proprement dits, de partager les fonctionnalités ferroviaires recherchées et de prendre en compte les caractéristiques du réseau existant, ainsi que les contraintes d'exploitation, d'environnement et les enjeux économiques.

Avant d'évoquer les solutions techniques, il nous paraît important de rappeler les objectifs et les fonctionnalités du projet LNOBPL. Plus particulièrement, au-delà de la desserte du futur aéroport du Grand Ouest, la solution proposée au débat public recherche, à l'ouest de Nantes et de Rennes, l'accroissement des performances en capacité et en temps de parcours pour les relations structurantes :

- de Rennes vers Nantes, Quimper et Brest,
- de Nantes vers Rennes, Quimper et Brest.

Sur cette base, il nous paraît important de souligner trois points en réponse à votre dernier envoi.

- Mutualisation

L'amélioration de l'axe Rennes - Nantes par Châteaubriant ne peut procurer d'amélioration des temps de parcours pour les relations entre Nantes et Quimper (voire Brest) et entre Rennes et Quimper ; elle apporterait seulement une libération de capacité sur ces mêmes relations par un report partiel des circulations.

- Gestion de la gare de Rennes

Nous partageons le fait que les relations Paris - Nantes ne passeront vraisemblablement pas par Rennes et rien n'est prévu comme tel dans nos hypothèses d'études.

Vous citez la faible pertinence de liaison Saint-Malo - Châteaubriant. Nous partageons ce point mais nous rappelons que la question de cette liaison, hors du périmètre LNOBPL, a été introduite par Nexus lors du débat public.

La seule circulation nouvelle sans cisaillement pourrait effectivement être celle de l'axe Bruz - Rennes - Châteaubriant mais pour laquelle le potentiel voyageur paraît faible y compris dans l'hypothèse que vous citez d'une desserte ferroviaire de l'aéroport de Rennes Bretagne.

- Amélioration de l'axe Rennes - Châteaubriant - Nantes

En sus des remarques précédentes, nous rappelons que l'étude d'amélioration de cet axe a été produite par une expertise complémentaire en cours de débat.

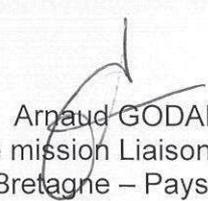
Est évoqué dans votre courrier un temps de 1h03 à 1h07 par Châteaubriant qui n'apparaît pas dans le rapport d'expertise (tableau p 14 de l'annexe 2 du rapport d'expertise). Nous rappelons qu'il est recherché un temps cible de 50 à 55 minutes dont la pertinence en termes d'exploitation et de dimensionnement du parc de matériel roulant a notamment été explicitée lors de la réunion du 9 décembre dernier.

L'hypothèse d'une gare à Nantes Malakoff paraît peu propice aux échanges quais à quais avec la gare de Nantes existante pour les temps de correspondance dans une logique de cadencement dans le cadre d'une relation structurante au niveau régional comme Nantes - Rennes.

Les autres points que vous mentionnez relèvent bien de l'expertise complémentaire menée dans le cadre du débat, et pour lesquels SNCF Réseau n'a pas procédé à des études et ne saurait donc formuler d'avis à ce stade.

Comme évoqué en introduction, nous nous tenons à votre disposition pour poursuivre nos échanges dans le cadre de l'évolution du réseau.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.


Arnaud GODART
Chef de mission Liaisons nouvelles
Ouest Bretagne - Pays de la Loire