

Pour une nouvelle desserte Rennes Châteaubriant Nantes

Nantes Châteaubriant est desservi par les tram-trains récents mais lents de la Région pays de la Loire, tandis que la vieille ligne Nantes Rennes est toujours parcourue par des TER trop peu fréquents de la région Bretagne. Les 2 Régions continuent ici de s'ignorer : des butoirs les séparent et malgré une seule gare, le système d'information, basée sur 2 gares sans relation entre elles, écarte toute possibilité de trajet continu !



Conséquences : il est quasiment impossible d'aller du Nord Est de Nantes à Rennes ou du Sud de Rennes à Nantes, sans reprendre un billet à Châteaubriant, et en étant généralement pénalisé par une très longue correspondance. Le passage par Nantes et Rennes, obligatoire, est rédhibitoire.

A proximité de Châteaubriant, qui est un double cul de sac, les trains, moins utilisés, pourraient être menacés à terme. Les banlieues et territoires intermédiaires se voient privés de trains interurbains et d'accès à « l'autre » métropole.

Les contraintes techniques liées au tram-train rendent difficiles, mais pas impossibles des évolutions. Les différences de voltage peuvent être suppléées par du matériel bi-mode ou diesel, le gabarit tram-train autorise le passage de tout convoi. Mais la signalisation et les passages à niveau dans la zone urbaine de Nantes jusqu'au franchissement de l'Erdre restent pour le moment un obstacle au passage de convois TER ou fret.

La modernisation prévue de Rennes Châteaubriant et la présence d'une nouvelle équipe régionale responsable des TER à Nantes sont des opportunités pour faire évoluer favorablement la situation.

A court terme, remettre en relation les territoires et développer le trafic

- Mettre en place une réelle coopération entre les deux régions sur cette ligne
- Revoir gestion, information, tarification et billetterie pour qu'on puisse « correspondre » à Châteaubriant et inciter à l'usage de la ligne.
- Etablir plusieurs plages horaires de correspondance du TER et du tram train, au moins 3 dans un premier temps : matin, midi et soir. L'usage permettra progressivement de charger les bouts de ligne, de remettre en relation les territoires, de réinscrire la ligne dans les liaisons possibles entre métropoles et leurs banlieues.

A moyen terme, développer les dessertes périurbaines et interurbaines

La remise en état de Rennes Châteaubriant devrait être l'occasion de se fixer des objectifs d'avenir :

- permettre une réelle amélioration (éventuellement ultérieure) des vitesses
- aboutir à un accroissement de la fréquence côté Bretagne pour répondre aux besoins de la périphérie rennaise et pour améliorer les correspondances à Châteaubriant.
- réintroduire avec la région Pays de la Loire la possibilité de continuité ferroviaire à Châteaubriant, qui peut être utile tant aux voyageurs qu'au fret.



Ceci permettrait de développer à terme des TER directs entre Rennes et la périphérie Nord-Est de Nantes où le voyageur trouverait des correspondances fréquentes avec le tram-train, au moins à Nort sur Erdre. Atteindre la Chapelle sur Erdre permettrait d'y bénéficier d'une correspondance sous tarification urbaine.

Le tram-train a vocation à continuer à desservir la banlieue nantaise, où les passages à niveau sont difficilement modifiables.

Conforter et moderniser cet axe existant, sous peine qu'il ne soit un jour raccourci, est nécessaire pour desservir d'autres banlieues et territoires que la liaison actuelle, et la compléter.

Un projet phasé, commun entre les deux régions, est nécessaire. Ceci permettrait de passer de la logique de deux antennes qui s'ignorent, à l'avenir difficile, à une promotion commune de l'axe Rennes Châteaubriant Nantes, porteur de trafic et d'avenir, qui fera apparaître des voyageurs supplémentaires.

Long terme : quels besoins et quelle ligne nouvelle ?

Bien qu'inutilisée, la liaison Rennes Nantes par Châteaubriant est la plus courte entre les deux « métropoles ».

A plus long terme, une ligne rapide Nantes Châteaubriant Rennes permettrait un parcours en une heure avec la possibilité d'un arrêt médian à Châteaubriant, mieux que l'offre actuelle par Redon (1h15). Cela nécessiterait de nouveaux tronçons, Sud, entre Nantes et Sucé ou Nort sur Erdre, Nord, en modifiant le tracé entre Châteaubriant et la banlieue rennaise, tortueux, une trentaine de km à chaque fois. Ces investissements peuvent être phasés, ce qui n'est pas le cas d'une ligne entièrement nouvelle.

fnaut pays de la loire association régionale des usagers des transports

Siège social : Maison des Associations 1 rue d'Auvours 44000 NANTES

Site internet : <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>