

# Rennes – Châteaubriant – Nantes

## desserte des périphéries urbaines et liaison intervilles

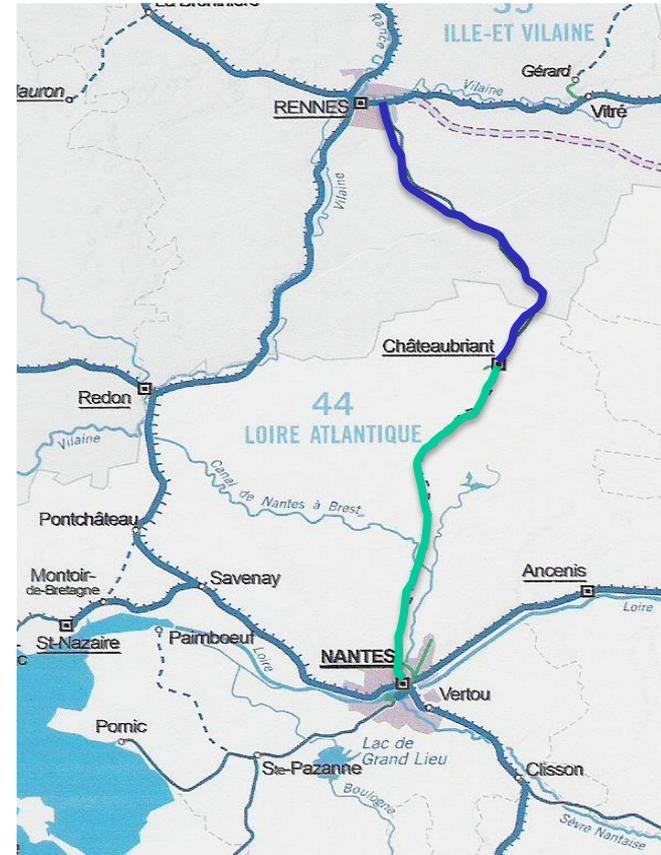
**ASSOCIATION REGIONALE DES USAGERS  
DES TRANSPORTS DES PAYS DE LA LOIRE**

1 rue d'Auvours, 44 000 Nantes  
[www.fnaut-paysdelaloire.org](http://www.fnaut-paysdelaloire.org)

*En collaboration avec*  
**AUTIV, Association des Usagers des  
Transports en Ille et Vilaine**  
6 cours des Alliés, 35 000 Rennes  
Membre de la Fnaut

# Liaisons fer Nantes Rennes

- **trajet actuel par Redon**  
7 Directs en 1h20 mn – soit 114 km/h pour les 152 km - et 6 omnibus ou par correspondance à Redon)
- **contre 116 km et 1h30 par la route de centre à centre**
- **Rennes Châteaubriant**  
5 omnibus en 70 mn pour 62 km (53 km/h avec 8 arrêts intermédiaires)
- **Nantes Châteaubriant**  
8 omnibus en 67 mn pour 64 km (57 km/h avec 9 arrêts intermédiaires)
  - 23 AR jusqu'à Sucé (25 mn)
  - 14 AR jusqu'à Nort (35 mn)



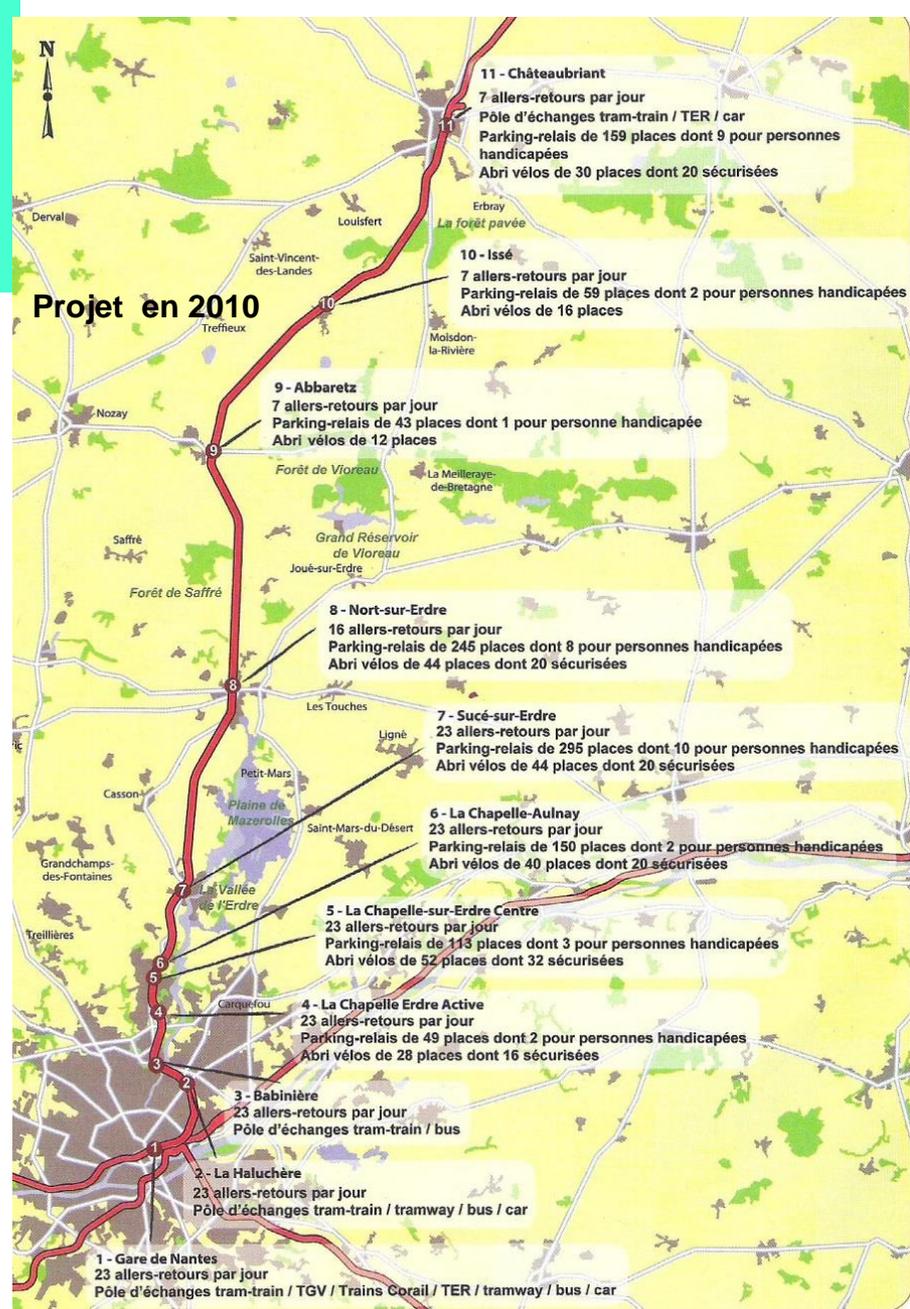
***La ligne la plus courte : des omnibus et pas de liaison directe.***

# Liaison fer Rennes Châteaubriant

- **Ligne ancienne**,  $V < 100$  km/h, non électrifiée,
- Desserte omnibus uniquement
- **Faible fréquence**, comparée à celle versant nantais, avec des trous de desserte de 3 à 4 h, insuffisante
  - pour être une alternative à la voiture pour les automobilistes et les actifs travaillant à Rennes
  - pour inciter à un nouveau choix d'habitat ou d'activité
- Bout de ligne menacé ? : peu d'utilisateurs

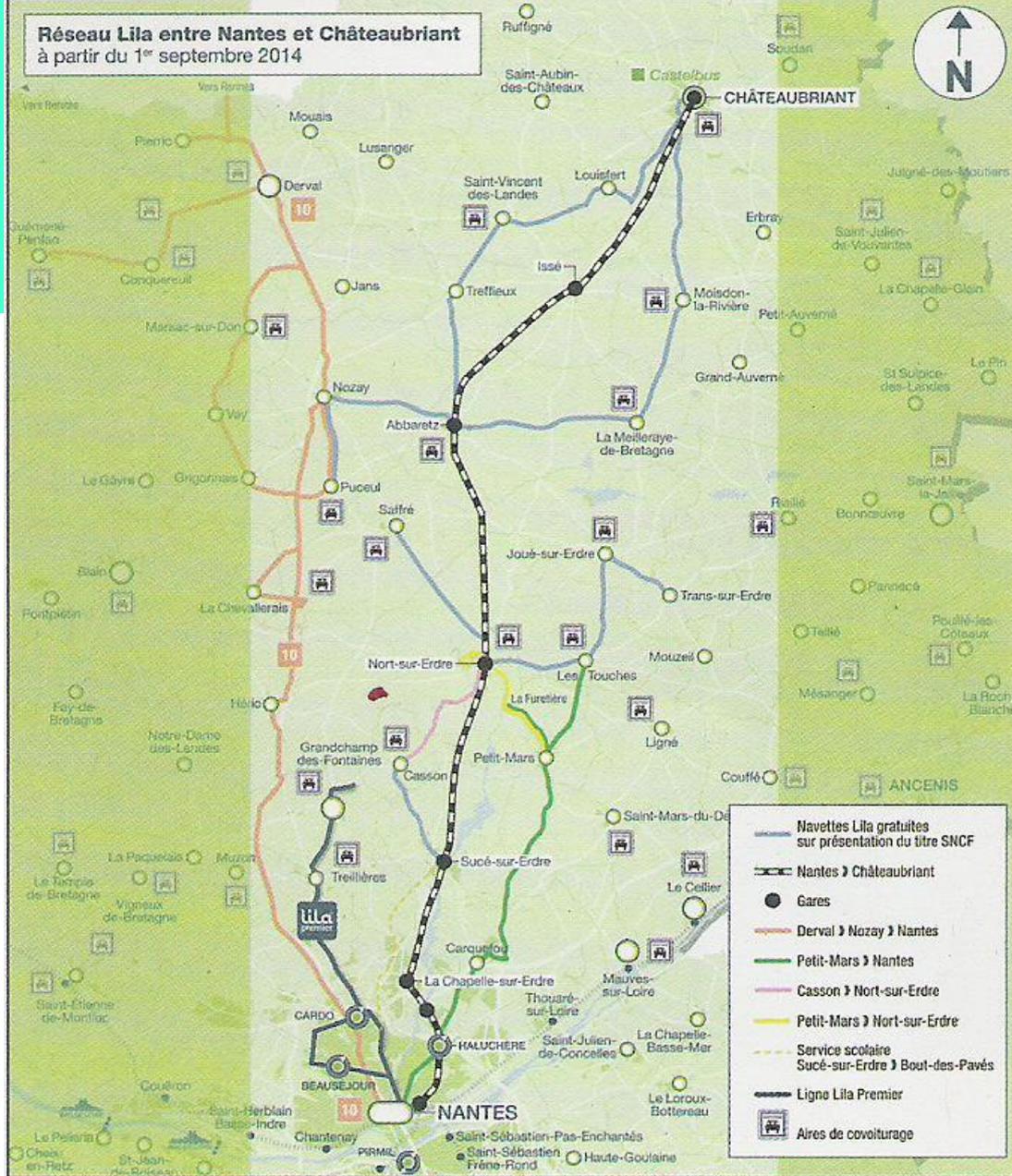
# tram-train Nantes Châteaubriant

- Arrêt du service « classique » en 1980 (3 AR/j), malgré l'opposition de la Fnaut
- Réouverture début 2014
  - 1992-95 : RER du Sud de Nantes à Sucé (20 km), puis en 1997, idée du tram-train et projet global sur l'étoile ferroviaire
  - 2002 : demande du Castelbriantais
  - D'un projet orienté « District nantais » à un projet régional sans la Bretagne, sans impulsion ni directive Etat
- Une ligne de 64 km électrifiée
  - périurbaine : 2 km entre gares.
  - et rurale au Nord : 12 km entre gares
- Tram-train Citadis Alstom : 100 km/h - électrique bicourant. Multi signalisation. Centre d'entretien dédié



# un projet régional, départemental, métropolitain

- Chaque collectivité a cofinancé (+ Etat, SNCF & Europe)
- Mention spéciale au département
  - Financement important
  - Alternative au passage en 2x2 voies de routes parallèles
- Adaptation du réseau des cars Lila pour rabattre le trafic sur les gares : **impact sur les temps de trajet, les coûts, les comportements ?**
- **Des liaisons condamnées**



# un projet incomplet

- Périurbain nantais : **desserte performante**
  - Mais concentration autos sur les gares bénéficiant de la tarification urbaine
- Peu performante ailleurs :
  - **Desserte** de Châteaubriant **lente** (mais améliorée : 1h45 en car). Billet coûteux pour les « occasionnels » au vu du service.
  - **Liaison Nantes Châteaubriant Rennes écartée** : territoires isolés
- **Tronçon Sud spécifique** : Traction thermique au Nord de Châteaubriant, électrique au Sud. Tronçon Sud sans signalisation adaptée pour trains classiques et fret.
- Peu de cohérence entre investissement fer et urbanisation : des gares parkings à voitures favorisant la dispersion de l'habitat
- Trafic en hausse, encore loin des objectifs

Fnaut Pays de la Loire - 2016 - Rennes  
Châteaubriant Nantes



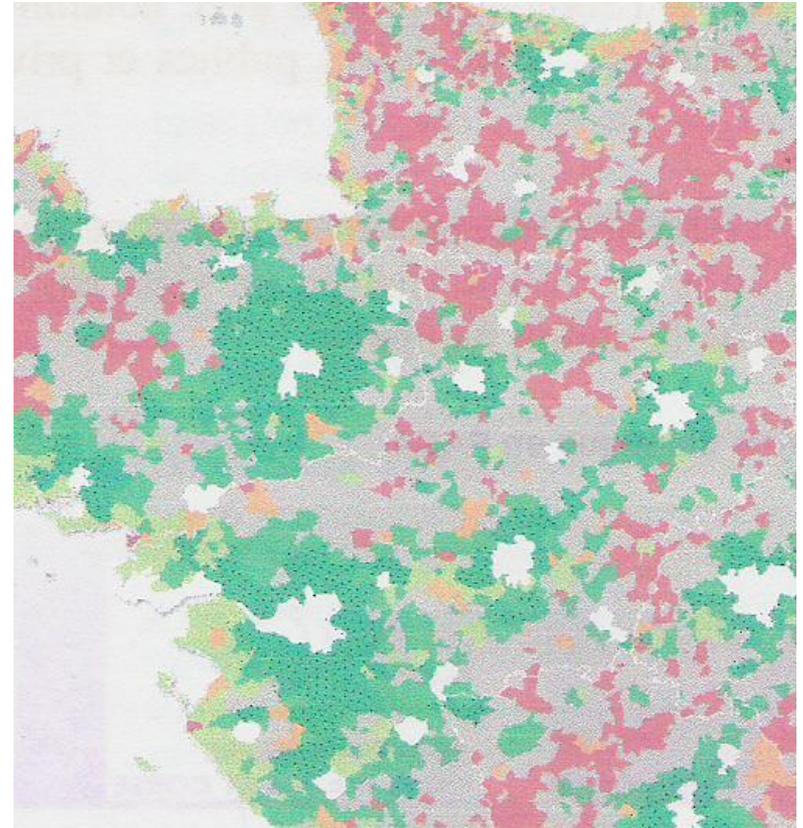
# Châteaubriant : gare « frontière » entre 2 axes isolés

- 2 régions qui continuent de s'ignorer
  - Pas de fiche horaires commune aux 2 régions, ni de tarification commune ; Châteaubriant, une gare de correspondance ignorée
- Passer une journée à l'autre bout de la ligne : une épreuve
  - Nécessité d'un stop d'au moins 3h à Châteaubriant à l'aller ou au retour
  - Pas de possibilité de prendre un billet Rennes / Sucé ou Haluchère, Nantes / Vern ou Retiers, sans passer par Rennes et Nantes, sauf à prendre un 2<sup>ème</sup> billet à Châteaubriant pour continuer sa route
- Un territoire segmenté, des villes et pays mal reliés entre eux
  - Fragilisation des liaisons et voies, peu fréquentées en bout de ligne
  - Pas de liaison rapide entre Châteaubriant et les métropoles

# Une ligne pour desservir des aires urbaines qui mangent le « rural »

- Expansion géographique de l'habitat individuel, mais les emplois croissent dans les centres métropolitains
- Ligne Rennes Châteaubriant Nantes : 1/3 de campagne et 2/3 de périurbain

- Périphérie en croissance résidentielle et économique
- Campagne sous faible influence urbaine
- Campagnes « vieilles »



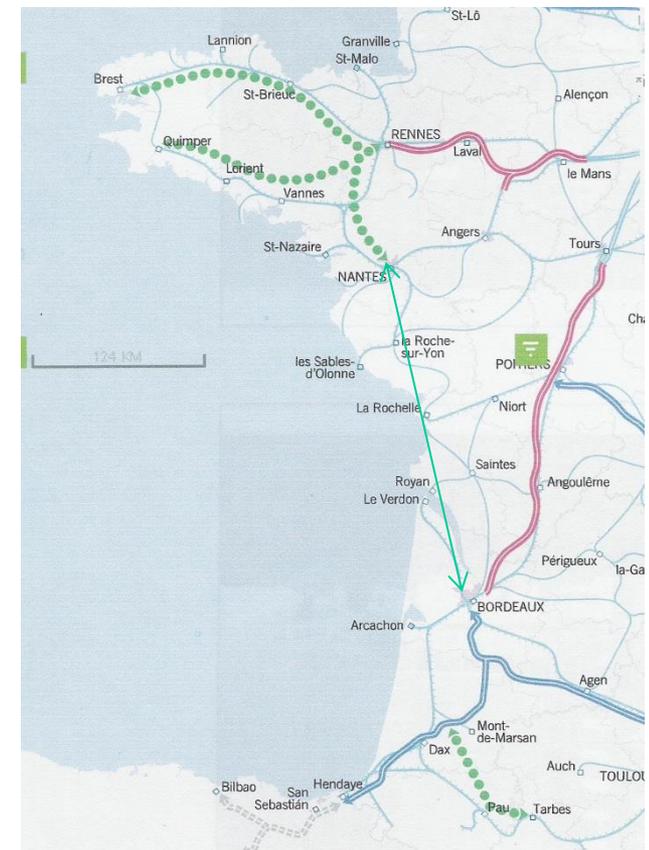
Source : Commissariat général à l'égalité des territoires : Aménager les nouvelles ruralités – Juillet 2015

# Des besoins croissants de transport « durable »

## Des urbanisations à organiser et à relier

- Des aires urbaines étendues : Nantes (près de 900 000 hab. et Rennes (près de 700 000 hab. en 2012), condamnées à développer des projets communs
- Un rôle national ? (cf le rapport Duron sur les lignes nationales qui propose un axe Bordeaux la Rochelle Nantes Rennes)
- Châteaubriant, AU de 23000 habitants, pôle urbain intermédiaire pouvant jouer, avec Redon, un rôle entre les 2 métropoles et les 2 régions
- Plusieurs itinéraires entre les 2 métropoles améliorent l'accessibilité globale (et l'emploi), le transfert modal, réduisent les émissions de GES.

*Investissements ferroviaires récents et projets à l'étude ou en cours*



# Objectifs et Propositions court terme

Sans investissement lourd, et en lien avec le cadencement généralisé en 2017 ?

- Permettre les liaisons de centre à périurbain opposé ou entre périurbains de Nantes et Rennes (par exemple Rennes Sucé ou Haluchère, Nantes Vern et Retiers)
  - Rendre compatible information / billetterie / tarification
  - Au moins 3 plages horaires de correspondance à Châteaubriant (matin, midi, soir)
  - A terme 8 liaisons/jour au Nord et au Sud, en correspondance à Châteaubriant
- Développer les liaisons banlieue rennaise
  - Accroître la desserte périurbaine de Rennes. Une gare au Sud de Rennes comme tête de pont de trains de banlieue.
- Accroître les possibilités sans encombrer les gares centrales
  - Liaisons diamétrales à Rennes et Nantes

# Objectifs, questions et propositions long terme

## 1) Rennes Châteaubriant modernisé - une voie ferrée polyvalente entre Châteaubriant et Nantes

- Gare d'échange (Sucé, ou la Chapelle, ou Haluchère) des TER avec le tram train réduit au parcours urbain
- Quels gains en temps et en attractivité pour les liaisons longues ?
- Gains plus élevés si nouveau tracé entre cette gare d'échange et Nantes, moyennant investissement

## 2) Un projet global : voie ferrée rapide Nantes Rennes via Châteaubriant, avec plusieurs tronçons nouveaux ?

- Les solutions « LNOBPL » de ligne nouvelle à long terme, ont écarté une meilleure utilisation de l'itinéraire actuel, qui permet des dessertes de villes intermédiaires
- Le tronçon au Nord de Nantes (jusqu'à Sucé ?) à modifier, à doubler par un autre itinéraire ou itinéraire actuel modifié ?
- Un raccourci pour une ligne rapide au Nord de Châteaubriant ?
- Passer à 2 voies et électrifier