

Liaisons nouvelles

Ouest Bretagne - Pays de la Loire

Une liaison nouvelle, pourquoi ?

- Pour plus de rapidité entre les villes bretonnes et ligérienne ?
- Pour dé-saturer les axes ferroviaires et soulager les étoiles ferroviaires afin de voir émerger de futurs cadencements pour les dessertes périurbaines ?
- Parce que la population augmente ?
- Pour redynamiser certains territoires de l'Ouest?

Il est très important de regarder le territoire dans son ensemble comme les dessertes ferroviaires aussi. La demande des territoires est bien différente : de l'inter ville express au train périurbain il y a des différences de desserte et des différences de demande (quotidienne, hebdomadaire ou mensuel)

Démographie et territoire

D'après les chiffres INSEE des prospectives à 2040, 5 départements de l'Ouest vont se développer : L'île et Vilaine, le Morbihan, la Loire Atlantique, Le Maine-et-Loire et la Vendée. Ces départements devront profiter en priorité des investissements ferroviaires.

Les aires Urbaines et les unités urbaines

Nantes et Rennes sont les plus grandes agglomérations, il faudra privilégier ces deux aires urbaines pour développer les infrastructures ferroviaire périurbaines, viennent ensuite Angers et Le Mans. Il faut que les grandes agglomérations ne souffrent pas d'un déficit d'aménagement en infrastructures ferroviaires là ou il se fait ressentir (saturation de la voie).

La vulnérabilité des territoires

Des territoires sont plus vulnérables que d'autres, il faut donc veiller à ce que tous les territoires soient desservis par le chemin de fer pour ne pas favoriser le tout automobile.

Le périurbain ne doit pas être oublié dans le cadencement, dans les heures creuses et tôt le matin et tard le soir il doit être possible d'avoir accès à des trains pour se déplacer.

Les aspects techniques

Les circulations (Nombre de train moyen sur chaque axe)

L'axe Nantes Angers devient prioritaire dans les aménagements des infrastructures ferroviaires car il devient saturé et le nombre de omnibus ne peut guère être augmentée. Quant à l'axe Rennes Vitré, il sera fortement décongestionné à l'arrivée de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes. Le troisième axe le plus chargé est celui de Nantes Savenay celui-ci voit converger les lignes de Nantes à Saint Nazaire le Croisic, Redon à Rennes, Redon à Quimper, il est nécessaire de revoir les missions des trains pour les clarifier et simplifier la grille horaire, trier les circulations.

Le quatrième ligne régionale étant celle de Nantes à Clisson, mais celle-ci ne souffre pas de saturation pour moment.

La vitesse des lignes

Si sur la ligne Nantes Angers il est possible de rouler à 220Km/h sur une bonne partie et que sur Laval – Rennes - Saint-Brieuc - Brest la vitesse autorisée est majoritairement à 160Km/h avec des pointes à 220Km/h, en revanche sur la ligne Nantes Savenay Redon Rennes la vitesse maximale possible est de 140Km/h avec quelques pointes à 160 Km/h. Il faut privilégier l'axe Nantes Rennes dans l'amélioration des vitesses.

Pour augmenter la vitesse 2 solutions sont possibles : soit par le biais d'une voie nouvelle et soit par l'usage de trains pendulaires, il faut examiner pour chaque tronçon le rapport vitesse coût et saturation de la ligne. En pendulaire et avec une mise à jour de l'axe Nantes – Rennes par Châteaubriant, il serait possible d'avoir des temps équivalents par Redon et Châteaubriant, bien que le trajet par Redon soit un peu plus long il autoriserait des vitesses un peu plus élevées, ces 2 axes permettraient néanmoins des temps de l'ordre de 50 mn en TGV, 59 mn en THNS et 74 mn en TER omnibus.

Retour en arrière

Autrefois dans l'Ouest, comme partout en France, il y avait beaucoup de chemin de fer, il faut réfléchir à la possibilité de pouvoir utiliser les anciennes plateformes et rouvrir des lignes fermées qui pourraient avoir un itinéraire complémentaire permettant une desserte péri-urbaine améliorée.

Les itinéraires historiques Nantes Rennes

Il y avait autrefois trois itinéraires pour se rendre à Rennes : Par Châteaubriant (122 km), par Blain (122 km) par Redon (150 km)

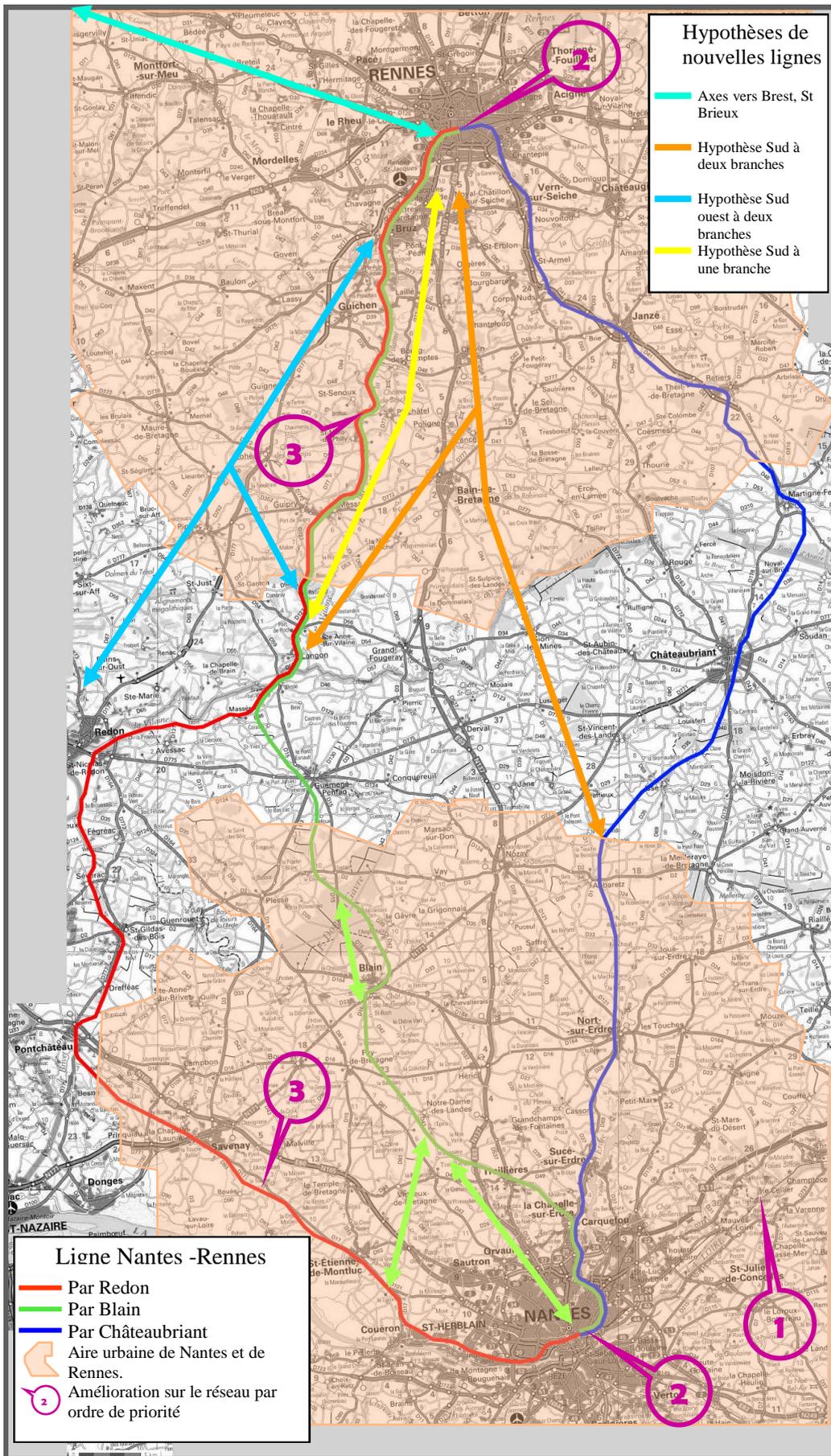
Les itinéraires par Blain et Châteaubriant deviennent plus intéressants que par Redon en distance parcourue. Nantes Châteaubriant offre un profil de voie pouvant faire rouler des trains à 220Km/h alors que Châteaubriant Rennes le profil est plus sinueux et ne permet guère de dépasser les 160 km/h. Mais le choix du tram-train entre Nantes et Châteaubriant pénalise le partage de la voie, notamment à cause du choix d'une signalisation spécifique qu'il faudra remettre à niveau. La ligne Beslé Chapelle-sur-Erdre à elle aussi un profil de voie adapté à la grande vitesse mais certaines déviations de communes trop urbanisées depuis la fermeture s'avèrent malheureusement nécessaires.

Les hypothèses de tracé entre Rennes, Nantes et la Bretagne sud

Plusieurs tracés au sud de Rennes peuvent être envisagés car c'est sur cet itinéraire que les voies ferrées sont les plus sinueuses. En arrivant sur le département de Loire Atlantique les voies de chemins de fer sont plus propices à effectuer des pointes à 220 km/h. Selon l'hypothèse de tracé que l'on construit on privilégie un gain de temps entre Rennes et Nantes ou Rennes et Redon, il faut donc trouver un compromis entre ces deux destinations.

Dans l'optique de la construction d'une ligne nouvelle, l'usage de la ligne de Nantes à Blain apporte la possibilité de dessertes périurbaines, alors que les 3 scénarios proposés ne proposent que la desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes dont la construction est à ce jour très hypothétique.

Mais dans le cas d'une desserte à moindre coût, réfléchir à l'usage de trains pendulaires permettrait l'optimisation et l'accélération des temps de parcours sur les 2 lignes classiques par Rennes et Châteaubriant.



Avant même de regarder les hypothèses de tracé il faut améliorer les infrastructures qui pourraient avoir des répercutions sur les nouvelles liaisons :

1

L'axe à travailler en urgence est Nantes Angers : il accuse un grand nombre de trains et des missions très différentes à chaque fois. La demande en périurbain est très forte à l'approche de Nantes à partir de Mauves sur Loire. De cet itinéraire sont bâtis tous les services de la région Pays de la Loire et de ces voisines. Si on veut que les liaisons Ouest Bretagne Pays de la Loire ne soit pas impacté par un problème sur ces voies (retard et perturbation), que l'on puisse augmenter les liaisons Bretagne sud et Angers il faut que dans une partie de son tracé on rajoute une troisième voie ou pouvoir la doubler.

2

Aménager les gares de Nantes et de Rennes pour accueillir le nouveau trafic :

Saturation des emprises Voyageurs (Quai et accès aux quais) prévue pour chacune des gares

Saturation des emprises ferroviaire (Nombre de voie et accès des trains en gare)

3

L'axe Nantes Savenay doit être doublé si le Fret ferroviaire se remettrait à s'accroître, cette ligne accuse des missions différentes, le doublement de cette voie permettrait à des trains express de doubler des omnibus ou semi direct

L'axe Rennes Messac Guipry est beaucoup utilisé. En mettant en place une liaison de train périurbain la voie risque de s'engorger il faudra prévoir des travaux pour doubler la voie.

Les aires urbaines rennaises et nantaises sont assez proches, une zone entre Derval et la Grand Fougeray reste néanmoins à l'extérieur de ces dernières. Des trains périurbains peuvent desservir les zones urbaines pour rendre rapide des trains express. Dans l'aménagement des nouvelles liaisons il faut prendre en considération l'augmentation de population sur les zones urbaines de Nantes et Rennes.

Les aires urbaines de Nantes et de Rennes s'élargissent et la population est demandeuse de train périurbain il est donc urgent de répondre à la demande des usagers créer un service périurbain mais pour le créer il faut désaturer les voies en créant des voies de dépassement par un ajout de 3ème et 4ème voies ou par des voies nouvelles.

Liens pour l'étude complète :

<https://www.dropbox.com/s/kef1ujir99fy7mk/Liaisons%20nouvelles%20Ouest%20Bretagne.pdf?dl=0>

Nicolas POINOT
ANDE (Association Nantaise Déplacements Environnement) - FNAUT Pays de la Loire