

PROJET
TGV TRANS.BRETAGNE

*« POUR UN VERITABLE DESENCLAVEMENT
FERROVIAIRE DE LA PENINSULE ARMORICAINE »*

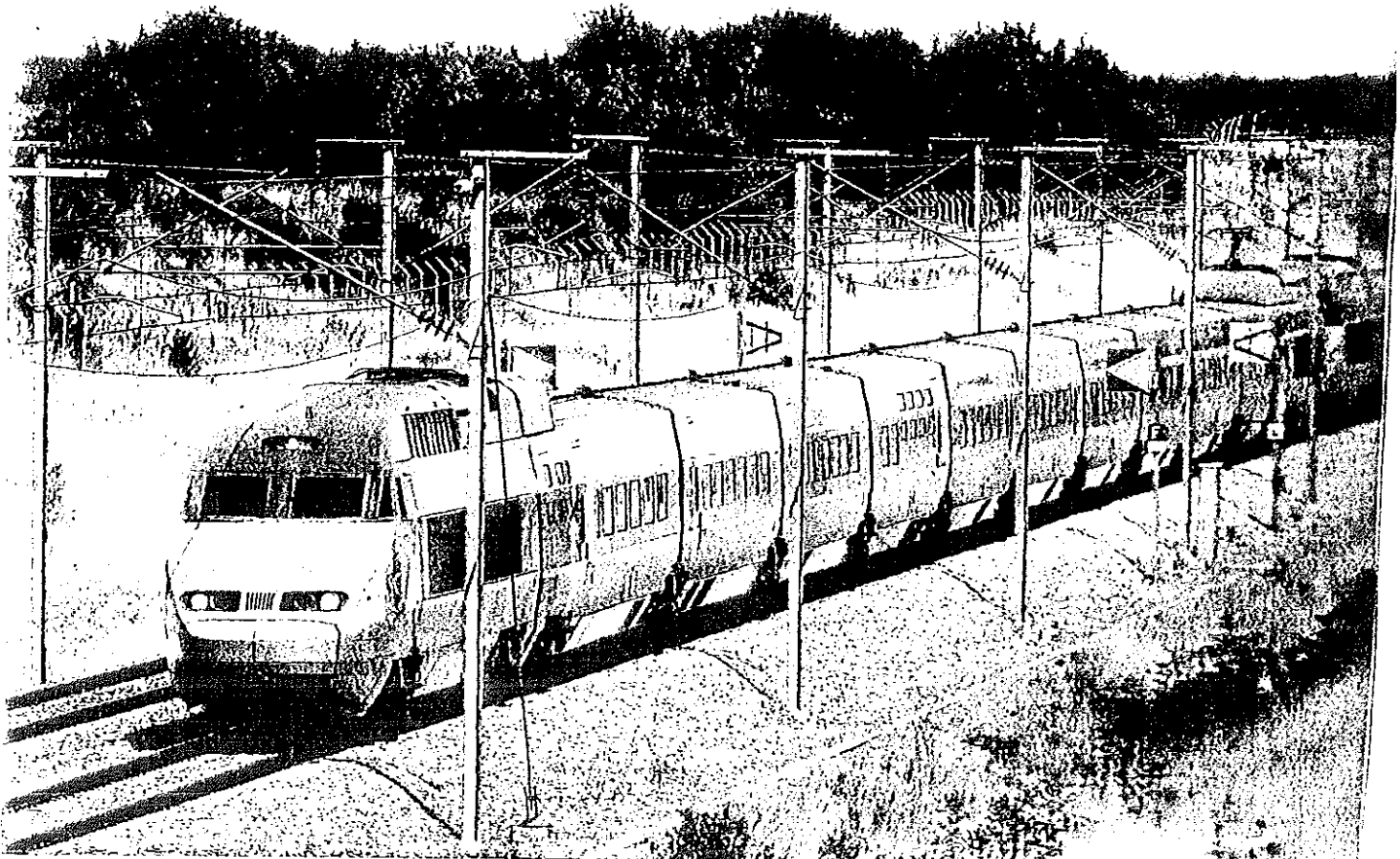
VOYAGEURS ET MARCHANDISES

JANVIER 2010

**Michel INIZAN
6 route de Kerroch
29300 QUIMPERLE**

SOMMAIRE

- 1) Desserte TGV hiver 2009 Paris ↔ Brest/Quimper (+ tableaux)
- 2) LGV Le Mans Rennes + programme BGV : la réalité des chiffres
- 3) Proposition : Un Réseau Ferroviaire Armoricaïn à Grande Vitesse
- 4) Simulations de temps de trajet sur Paris ↔ Rennes ↔ Bretagne Nord et Sud
- 5) Carte schématique et détails des sections + trafics potentiels
- 6 et 7) Les temps de trajet et dessertes au départ de Paris, Rennes, Notre Dame des Landes et Nantes
- 8) Annexes, cartographie



HIVER 2009

SYNTHESE DE LA DESSERTTE TGV PARIS↔RENNES↔FINISTERE

Voir trame des dessertes page(s) suivante(s)

Paris↔Rennes /Brest :

Sur cet axe, le meilleur temps de trajet au service d'hiver 2009, est de **3h59**. Cependant et bien que servant de temps de référence, il n'est réalisé qu'**une seule fois par semaine**, le vendredi, dans le sens Paris→Brest, à relativiser donc au regard de la centaine de circulations hebdomadaires...

Pour l'ensemble des autres liaisons, il faut compter de **4h10 à 4h40** pour effectuer le voyage entre Paris et la cité du Ponant, avec jusqu'à 8 arrêts intermédiaires...

Paris↔Rennes/ Quimper :

Sur cette ligne, le meilleur parcours s'effectue en **4h13**, avec les mêmes caractéristiques que sur Paris/Brest.

Tous les autres TGV mettent entre **4h15 et 4h45** pour relier Paris à la capitale de la Cornouaille.

Rennes↔Brest et Quimper :

En 2009, les meilleurs temps TGV sur ces 2 axes, s'accomplissent en **2h00** sur Brest et **2h06** sur Quimper.

A moins de supprimer des arrêts qui « coûtent » en moyenne 5 minutes, il paraît difficile, voire impossible d'en réduire la durée de manière significative, sans réaliser de lourds investissements.

Avec l'abandon du pendulaire, il ne reste donc que les infrastructures adaptées à la technologie TGV, pour atteindre l'objectif fixé par les décideurs Bretons à savoir :

BREST ET QUIMPER A 3H00 DE PARIS

En clair, cela signifie qu'il n'existe aucune autre alternative, hors **LGV à Pouest de RENNES**, pour véritablement désenclaver et arrimer **toute** la Bretagne au réseau Européen.

Rappel

20 km sont nécessaires à un rame TGV pour passer de 0 à 300km/heure

SNCF HIVER 2009 : Du 31/08/09 au 12/12/09
TABLEAU DES CIRCULATIONS
PARIS↔BREST

	PARIS→BREST			BREST→PARIS		
N° TGV	8603	8611	8617/8619	8608	8610	8618
Temps de trajet	4H53	4H20	4H40	4H22	4H23	4H22
Nombre d'arrêt	4	5	8	5	5	5
Jours de circulation	TLJ S	TLJ	SDF	S	TLJ Sauf S	TLJ Sauf D
N° TGV	8627	8621	8623	8620	8634	8636
Temps de trajet	4H25	4H27	4H22	4H37	4H22	4H19
Nombre d'arrêt	5	6	5	6	5	4
Jours de circulation	L→J	V	L→J	TLJ Sauf SD	TLJ Sauf SDF	D
N° TGV	8625	8633	8643	8646	8660	8670
Temps de trajet	4H33	4H18	4H17	4H35	4H26	4H26
Nombre d'arrêt	6	5	4	7	6	5
Jours de circulation	SDF	VeD	L→J	TLJ	TLJ Sauf S	S D
N° TGV	8647	8649	8657	8668	8676	8688
Temps de trajet	3H59/40	4H18	4H17	4H10/21	4H22	4H29
Nombre d'arrêt	4	4	4	2	4	4
Jours de circulation	L	V	V	TLJ Sauf SDF	D	D
N° TGV	8659	8653	8669	8662	8686	
Temps de trajet	4H24	4H31	4H36	4H19	4H20	
Nombre d'arrêt	5	6	7	4	4	
Jours de circulation	D	S	D	TLJ Sauf SDF	D	
N° TGV	8665	8679				
Temps de trajet	4H38	4H27				
Nombre d'arrêt	8	5				
Jours de circulation	L→S	V				

Les temps de trajet dans l'ordre :

- en vert les 3 plus courts
- en jaune le trajet moyen
- en rouge « l'omnibus » !

PARIS↔QUIMPER
SNCF HIVER 2009 : Du 31/08 au 12/12/09

TABLEAU DES CIRCULATIONS

	PARIS→QUIMPER			QUIMPER → PARIS		
N° TGV	8705	8711	8715	8704	8712	8718
Temps de trajet	4H18	4H33	4H29	4H26	4H22	4H38
Nombre d'arrêt(s)	4	7	7	5	4	7
Jours de circulation	TLJ Sauf S D F	S D	TLJ	TLJ SF S D	TLJ SF S D	TLJ SF D
N° TGV	8717	8723	8729	8724	8722	8730
Temps de trajet	4H24	4H13	4H20	4H43	4H43	4H30
Nombre d'arrêt(s)	5	3	4	9	8	5
Jours de circulation	TLJ	V	TLJ Sauf V	D	TLJ SF D	TLJ SF D
N° TGV	8739	8741	8747	8734	8752	8762
Temps de trajet	4H44	4H28	4H27	4H23	4H37	4H25
Nombre d'arrêt(s)	7	7	6	4	7	4
Jours de circulation	V	S	TLJ Sauf S D	D	TLJ	TLJ
N° TGV	8759	8757	8761	8774	8782	8776
Temps de trajet	4H15	4H15	4H24	4H23	4H40	4H14
Nombre d'arrêt(s)	3	3	7	5	6	3
Jours de circulation	L→J	V	TLJ Sauf V D	D	V	D
N° TGV	8763	8761	8773	8780	8794	8798
Temps de trajet	4H24	4H28	4H40	4H27	4H34	4H20
Nombre d'arrêt(s)	5	7	9	5	7	4
Jours de circulation	V	TLJ Sauf V D	D	L→J	D	D
N° TGV	8777			8790		
Temps de trajet	4H33			4H24		
Nombre d'arrêt(s)	8			4		
Jours de circulation	V			V		

Abréviations : TLJ = Tous Les Jours

Les temps de trajet :

- en gris le plus court
- en jaune la moyenne des temps de trajet
- en rouge « vivement le tgv »

2009→2014

MISE EN SERVICE LGV LE MANS / RENNES

+ PROGRAMME BRETAGNE A GRANDE VITESSE

Voir simulations page(s) suivante(s)

2009-2014 :

Fin 2013, selon le calendrier prévu, seront achevées conjointement, la Ligne à Grande Vitesse Le Mans/Rennes, ainsi que la mise à niveau des axes nord et sud /Bretagne.

Conçue pour une vitesse commerciale de 320km/h, la LGV fera descendre le temps de trajet entre Paris et Rennes de 2h03 à **1h24**, soit un gain de 39 minutes (- 30%).

Dans le même temps, les travaux de modernisation réalisés sur le réseau Breton, devraient entraîner un gain supplémentaire d'environ 6 minutes, entre Rennes et la pointe Bretonne.

Le temps de trajet, entre Montparnasse et l'ensemble des gares TGV situées au-delà de Rennes, baissera donc de l'ordre de **40 à 45** minutes.

Pourtant, l'effet TGV, ne sera pas ressenti de la même manière, selon que l'on habite à l'Est ou à l'Ouest de la péninsule Armoricaïne.

En effet, alors que Paris ne sera plus qu'à **1h24** de Rennes pour **40 à 50%** des relations ; Brest et Quimper en seront encore à **3h30/ 3h40** pour la plupart, et seulement **1 à 2%** pour les relations les plus rapides...

Alors que le trajet le plus court entre Paris et Brest s'effectuera en **3h08** en 2013, le plus long nécessitera **3h55** !!!

Sur l'axe sud, la situation ne sera guère plus performante, avec un trajet express Paris/Quimper en seulement **3h28**, voire en **3h22** avec un seul arrêt intermédiaire. Quant à la relation « omnibus », elle durera encore **4h00** (tout un programme....)

Avec de telles performances, l'avion a encore de beaux jours devant lui !

Au 1er janvier 2014, l'ensemble des gares Bretonnes sera à moins de 3h00 de Paris, mises à part les exceptions notables de :

- Brest à 3h14 (1 arrêt à Saint-Brieuc), ou **3h08 sans arrêt intermédiaire**,
- Quimper à 3h28, avec les arrêts de Vannes et Lorient,
- Quimperlé en 3h10, et Landerneau en 3h19...

Hormis le pays de Morlaix/Trégor, on constate donc un déficit de performance du TGV, vers la pointe Bretonne, et le Finistère en particulier....

1^{ER} JANVIER 2014 ?

Une étape importante aura été franchie. Pourtant, comme le montrent les différentes simulations, Paris sera encore à plus de 3h00, pour un trop grand nombre de liaisons avec Brest et Quimper.

Avec la liaison Le Mans Rennes on fait un bout du chemin du désenclavement de la Bretagne, dorénavant il faut de véritables tronçons de ligne à grande vitesse sur le sol Breton. Avec ses propositions pleines d'audace et de pertinence, Investir en Finistère a le mérite de maintenir les consciences en éveil, et montre la voie à suivre.

TGV TRANS.BRETAGNE

1) 2 ambitions = 2 projets :

- Brest et Quimper à 1h30 de Rennes et 3h00 de Paris (Investir en Finistère), Quimper à 1h30 de Rennes, mais également de Nantes (B. Poignant, maire de Quimper)
- Liaison ferroviaire à grande vitesse entre Rennes et Nantes, via Notre Dame Des Landes (D. Delaveau et J-M. Ayrault, maires respectifs des 2 métropoles)

2) 1 ambition commune = 1 projet commun : 1 + 1 = 1 :

Cette formule signifie qu'avec le TGV TRANS.BRETAGNE, on fusionne les tronçons/shunts de LGV Rennes ↔ Brest / Quimper, et Rennes ↔ Nantes + l'ensemble des circulations + les paramètres des 2 projets ; pour n'en faire plus qu'UN.

En effet, il s'avère que dans leurs fonctionnements communs, ils seraient totalelement complémentaires, et non pas concurrents.

3) Situation, conception, organisation et fonctionnement du TGV Trans.Bretagne:

Situé à l'ouest d'un axe Rennes/Nantes, en Haute-Bretagne, à cheval sur 4 des 5 départements de la Bretagne historique (excepté le Finistère), ce projet consiste en la réalisation d'un mini réseau **mixte** (TGV/AGV+TER) de lignes nouvelles, totalisant **200km**, et raccordé au réseau classique (lignes nord et sud Bretagne, Nantes/Savenay).

4) Les infrastructures à construire et les emprises déferées pouvant être réutilisées :

A) 2 branches à double voie :

→ St Méen → Lamballe (à créer) = **65km**

RENNES (Vezin/Le Rheu) → Mordelles (5km)

→ Pipriac → NDL → Couëron (utilisation d'une ancienne voie ferrée qui allait de Massérac à Nantes via Guéméné-Penfao, Blain, Notre Dame des Landes et La Chapelle s/Erdre) = **105km dont 45 km** d'emprises ferroviaires abandonnées, mais potentiellement **réutilisables** entre Massérac et NDL.

A partir de l'aérogare de NDL vers Nantes, il y aurait donc 2 trafics bien distincts. Les grandes lignes et TER par Couëron d'un côté, et le suburbain (tram-train) par Treillières (?) et La Chapelle s/Erdre de l'autre. Dans ce schéma, on pourrait fort bien envisager des liaisons TGV directes, entre Paris Ile de France et NDL, via Nantes ou Rennes.

B) 2 branches à voie unique :

- St-Méen-Le-Grand ↔ Loudéac : remise en service d'une ligne désaffectée passant par Merdrignac et Plémet soit **45km** + ligne vers Pontivy rénovée = **On est en Centre Bretagne**.

- Pipriac ↔ St Jacut les Pins : création d'une voie unique de **25km**, suffisante pour la quarantaine de circulations quotidiennes TGV Quimper/Paris et TER, vers Rennes et St Brieuc.

C) 2 voies de jonction viendraient compléter ce dispositif :

- L'une à l'ouest de Mordelles pour les nouvelles liaisons directes nord et sud Bretagne.

- L'autre à Massérac, où l'embranchement existe déjà, pour les liaisons Brest/Quimper ↔ Nantes.

	<u>LGV</u>		<u>ligne classique</u>		<u>tps/ trajet</u>	<u>gains</u>
	→ Lamballe 19 min		→ St Brieuc 8 min	=	32 min	<u>14 min</u>
Rennes → Vézin 5 min	→ Pipriac → St jacut 16 min		→ Vannes 19 min	=	40 min	<u>17 min</u>
	→ Pipriac → Couëron 26 min		→ Nantes 9 min	=	40 min	<u>34 min</u>

Quelques exemples de futures dessertes (voir détails dans les pages suivantes) :

-Pour les liaisons entre Paris et la Pointe Finistère, même si on n'atteint pas 1H30 de trajet avec Rennes on serait sous les **3H00** pour **Paris/Brest** et à **3H10** pour Paris/Quimper.

- Le trajet entre **Quimper et Nantes** s'effectuerait en **2H00 pour 250 km** contre 2h30 aujourd'hui.

- Dans le même temps on pourrait se rendre de **Brest à Nantes** soit en **2H15** via Morlaix/St Brieuc, soit en **2H50** via Quimper contre **4H00** en 2009.

- 2 nouvelles liaisons ferroviaires au départ de St Brieuc vers Vannes et Nantes en 1H00.

D) La branche Pipriac/Couëron : elle desservirait directement l'aéroport de Notre Dame des Landes, en complémentarité mais indépendamment du futur tram-train.

-Ainsi, NDL serait le 3^e grand aéroport Français relié aux réseaux TGV, grandes lignes, régional et urbain, après Roissy/Charles de Gaulle et Lyon ST Exupéry.

-Par ailleurs, **ce mini réseau accueillerait** indifféremment l'ensemble des trafics TGV entre Paris, Rennes et la pointe Bretonne, TER entre Nantes et Rennes ou Brest (via Quimper ou Morlaix), mais également de nombreuses autres liaisons **(140 au total)** détaillées dans les pages suivantes.

4) Quelques caractéristiques du TGV Trans.Bretagne :

- **accessible** aux départements voisins de la Mayenne (Laval à 1h00 de Nantes), du Maine et Loire et de la Vendée, tous trois raccordés à NDL sans rupture de charge, et en une heure depuis Angers et le sud Loire, Cholet, La Roche s/Yon ; ou encore depuis La Rochelle en 2H15 et Poitiers en 2H15/2H30 avec la réouverture de Fontenay le Comte/Niort.

- **Complémentaire** de la route, notamment pour la desserte de NDL, où il compléterait l'offre proposée par la future liaison tram-train depuis Nantes.

- **Consensuel**, parce que tenant compte des besoins, demandes et positions exprimés par de nombreux élus ou décideurs.

- **Dynamique**, par la nouvelle offre de transport proposée aux populations. Plus de dessertes, de liaisons, de fréquences, de rapidité, de confort (ex : Pontivy/Loudéac ↔ Rennes en 1 heure ; 10 aller/retours sur Paris/Brest dont 1 ou 2 en moins de 3H00, 15 A/R Rennes ↔ Nantes en 40/45 min.

- **Ecologique**, en privilégiant le rail, et offrant une véritable alternative à la voiture à des populations qui souvent, n'ont pas d'autre choix, comme en Bretagne centrale.

- **Econome** en infrastructures (200km de LGV pour 2 projets jumelés), chacune des branches devenant un véritable tronc commun emprunté par plusieurs trafics (voir tableau).

- **Équilibré**, car après avoir surtout rapproché l'est de la péninsule de Paris, ce projet profiterait aux 2 radiales Bretonnes, et améliorerait fortement les liaisons transversales, dorénavant sans ruptures de charge (ex : St Brieuc ↔ Vannes ou Nantes).

- **Fédérateur** en resserrant les liens entre les 5 départements de la Bretagne historique, qui compte près de 4,5 millions d'habitants. Sur ce nombre, il ne faut pas perdre de vue que près de la moitié vit à l'ouest d'un axe St Malo/Rennes/Nantes.

- **Harmonieux** dans son fonctionnement Nord /Sud et Est/Ouest, et de plus en irriguant et en faisant se rapprocher de nouveaux territoires, y compris en Bretagne centrale.

- **Intermodal**, dans la mesure où il propose une interconnexion, un mariage efficace entre l'ensemble des moyens de la chaîne de transport.

5) Quelles évolutions possibles ?

- la modernisation de la ligne Guingamp/Carhaix, permettant des liaisons directes entre la capitale du Poher et Rennes en 1H30/ 1H45.
- L'achèvement de l'électrification de l'antenne Rosporden /Concarneau, permettant des liaisons TER en correspondance TGV sur Quimperlé/Lorient, ainsi que des relations de week-end directes avec Paris l'été, comme sur St Malo, Lannion ou Le Croisic.
- Le lancement d'un véritable TGV FRET FRIGO pour l'expédition des produits de l'Agro-Industrie Bretonne, vers les grands centres de consommation Français et Européens. L'extension du réseau TGV, ainsi que les nouveaux temps de trajet induits, apporteraient toute sa pertinence économique et écologique à ce moyen de transport, face à la route.

Compte tenu de ses nombreuses caractéristiques, la Bretagne ne pourrait-elle pas se porter candidate à une expérimentation grandeur nature ?

Le **RAIL** semble se présenter plus que jamais, comme une des clés du désenclavement, donc de l'avenir de la Bretagne, et du Finistère en particulier...

Voir cartographies et simulations en annexes

Simulations 2009/2013/ 20.. ?

Axe Bretagne Nord	Lamballe	St Brieuc	Guingamp	Morlaix	<u>Brest</u>
<p><u>2009</u> TGV N°</p> <p>Meilleurs temps TGV au départ de RENNES</p> <p>Jours de circulation</p>	8691 38 min V	8633 45 min V D	8603 1H04 TLJ SF D	8649 1H24 V	8649 2H00 V
<p><u>2009</u> TGV N°</p> <p>Meilleurs temps TGV 2009 au départ de PARIS</p> <p>Jours de circulation</p>	8611 2H45 TLJ	8647 3H36 V	8603 3H10 TLJ Sauf D	8603/8633 3H39 TLJ / V D	8647 3H59 V (1)
<p><u>2013</u> Au départ de Paris LGV LE MANS/RENNES - 39 min + PROGRAMME B G V - 6 min GAIN TOTAL : - 45 min</p>	2H00	2H01	2H25	2H54	3H08 * ↕ 3H14
<p><u>20..</u> RESEAU INTERMODAL ARMORICAIN - 14 min Shunt Le Ponthou - 2 min (2) GAIN TOTAL - 16 min <u>Meilleurs temps de trajet au départ de Paris- Montparnasse</u></p>	<u>1H44</u>	<u>1H45</u>	<u>2H09</u>	<u>2H38</u>	<u>2H52*</u> ↕ <u>2H58</u>

(1) 1 relation hebdo/100

* Sans arrêt intermédiaire

(2) proposition Investir en Finistère

Simulations 2009/2013/ 20.. ?

Axe Bretagne Sud	Vannes	Auray	Lorient	Quimperlé	<u>QUIMPER</u>
<p><u>2009</u> TGV N°</p> <p>Meilleurs temps TGV au départ de <u>RENNES</u></p> <p>Jours de circulation</p>	8705 57 min	8705 1H10	8759 1H29	8722 1H50	8759 2H06
	TLJ Sauf S D F	TLJ Sauf S D F	L→J	TLJ Sauf D	L→J
<p><u>2009</u> TGV N°</p> <p>Meilleurs temps TGV au départ de <u>PARIS</u></p> <p>Jours de circulation</p>	8723 2H59	8723 3H13	8723 3H37	8761 3H55	8723 4H13
	V(1)	V(1)	V(1)	TLJ Sauf S D F	V (1)
<p><u>2013</u> Au départ de Paris LGV LE MANS/RENNES - 39 min + PROGRAMME B G V - 6 min GAIN TOTAL : - 45 min</p>	2H14	2H28	2H52	3H10	3H22* ↑ 3H28
<p><u>20..</u> <i>RESEAU INTERMODAL ARMORICAIN</i> GAIN SUPPL. : - 17 min <u>Meilleur temps de trajet</u> <u>au départ de Paris-</u> <u>Montparnasse</u></p>	<u>1H57</u>	<u>2H11</u>	<u>2H35</u>	<u>2H53</u>	<u>3H05*</u> ↑ <u>3H11</u>

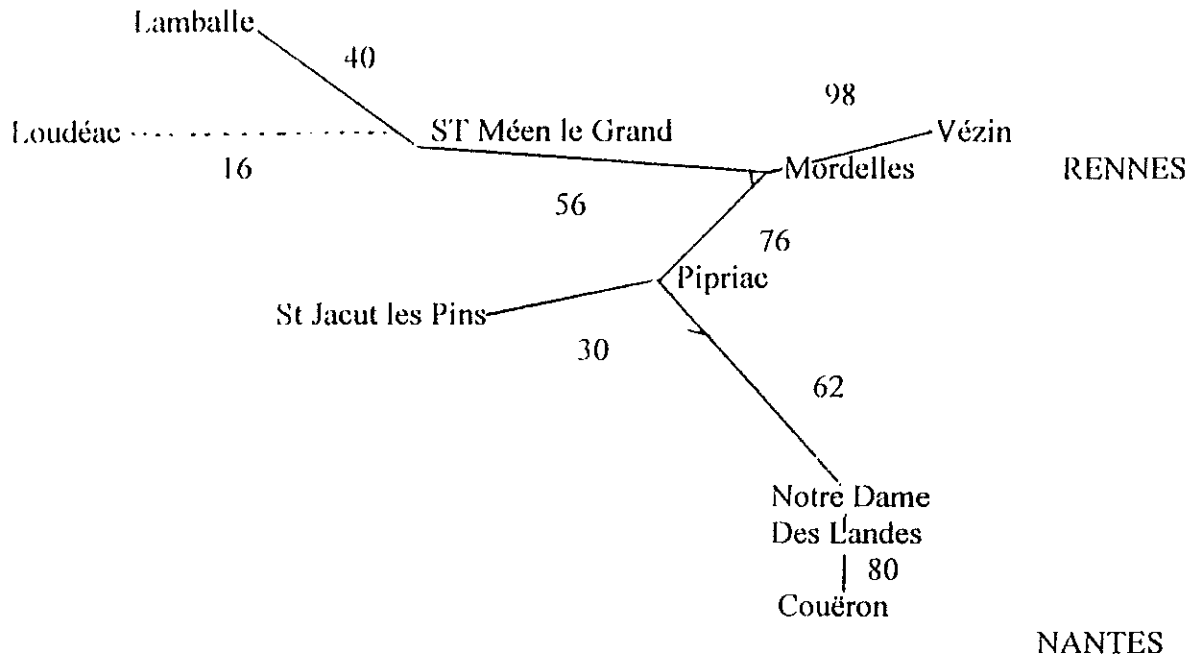
(1) 1 relation hebdo/100

* 1 seul arrêt intermédiaire (Lorient ou Vannes)

TGV TRANS.BRETAGNE

SIMULATION DES CIRCULATIONS QUOTIDIENNES PAR SECTION :

26/01/2010



<u>SECTIONS</u>	<u>LONGUEURS</u>	<u>TRAFIC QUOTIDIEN</u>
Vézin le coquet → Mordelles (V D)	5km	98
Mordelles → St Méen le Grand (V D)	25km	56
St Méen le Grand → Lamballe (V D)	40km	40
St Méen le Grand → Loudéac (V U) facultatif	(45km)*	16
Mordelles → Pipriac (V D)	35km	76
Pipriac → St Jacut les Pins (V U)	25km	30
Pipriac → Notre Dame des Landes (V D)	55km	62
Notre Dame des Landes → Couëron (V D)	15km	80
	<u>200km*</u>	

*hors branche V U St Méen le Grand/Loudéac

Par ailleurs il faudra rajouter 1 voie de raccordement a la ligne classique entre Massérac et Beslé, pour le trafic en provenance de Brest/Quimper, et 1 voie de jonction nord / sud à Mordelles pour les liaisons Bretagne-nord ↔ Vannes et Nantes via NDL.

LES TEMPS DE TRAJET INDUITS PAR TGV TRANS.BRETAGNE

Par rapport à 2014, les réductions supplémentaires de temps de trajet TGV apportées par ce réseau seraient de 14 minutes sur Rennes-Brest, et de 17 minutes sur Rennes-Quimper.

Au départ de PARIS :

→ **BREST** : 2H52 / 2H58 (0 / 1 arrêt) → **QUIMPER** : 3H05 / 3H11 (1 / 2 arrêts)

Au départ de RENNES (TGV/AGV) du Nord au Sud:

→ LAMBALLE : 24 min (38 min en 2009) ST-BRIEUC : 32 min **BREST** : 1H40

→ LOUDEAC : 40 min (TER) PONTIVY : 1H00 (TER)

→ VANNES : 40 min (57 min en 2009) LORIENT : 1H08 **QUIMPER** : 1H43

→ NOTRE DAME DES LANDES : 30 min. NANTES : 40 / 45 min

Au départ de NOTRE DAME DES LANDES (1) :

→ NANTES : 12/15 min

→ RENNES : 30 min

→ ST BRIEUC : 45 min

→ MORLAIX : 1H30

→ **BREST via Morlaix** : 2H00

→ VANNES : 48 min

→ LORIENT : 1H15

→ **QUIMPER** : 1H45 → **BREST** : 2H50

→ LAVAL : 50 min

→ ANGERS/CHOLET/LA ROCHE S/YON : 1H00 (2)

Au départ de SAINT BRIEUC :

→ VANNES ET NANTES 1H00

(1) TGV/AGV

(2) TER

TGV TRANS.BRETAGNE

Simulations de temps de trajet sur les principales destinations

	PARIS	RENNES	NDL	NANTES
RENNES	1H24	-	28'	40'/45'
LOUDEAC	2H10* (1)	40	1H00	1H15
ST BRIEUC	1H45	32'	45'	1H00
BREST	2H52 (2)	1H40	2H00 (3)	2H15 (4)
VANNES	1H57	40'	48'	1H00
LORIENT	2H35	1H08	1H18	1H30
QUIMPER	3H05 (5)	1H43	1H45	2H00
LAVAL	1H10	18'	50'	1H00/1H05
ANGERS	-		1H00	-
CHOLET	-		1H00	-
LA ROCHE S/YON	-		1H00	-

* Un aller/retour fin de semaine Paris↔Loudéac/Pontivy

(1) Pontivy + 20 minutes

(2) sans arrêt intermédiaire

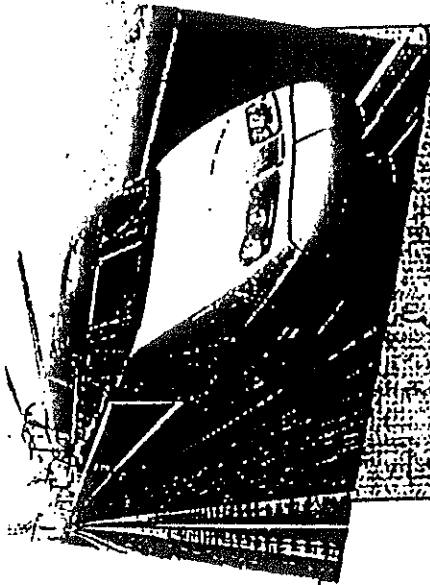
(3) via St-Brieuc, 2H45 via Quimper

(4) via St-Brieuc, 3H00 via Quimper

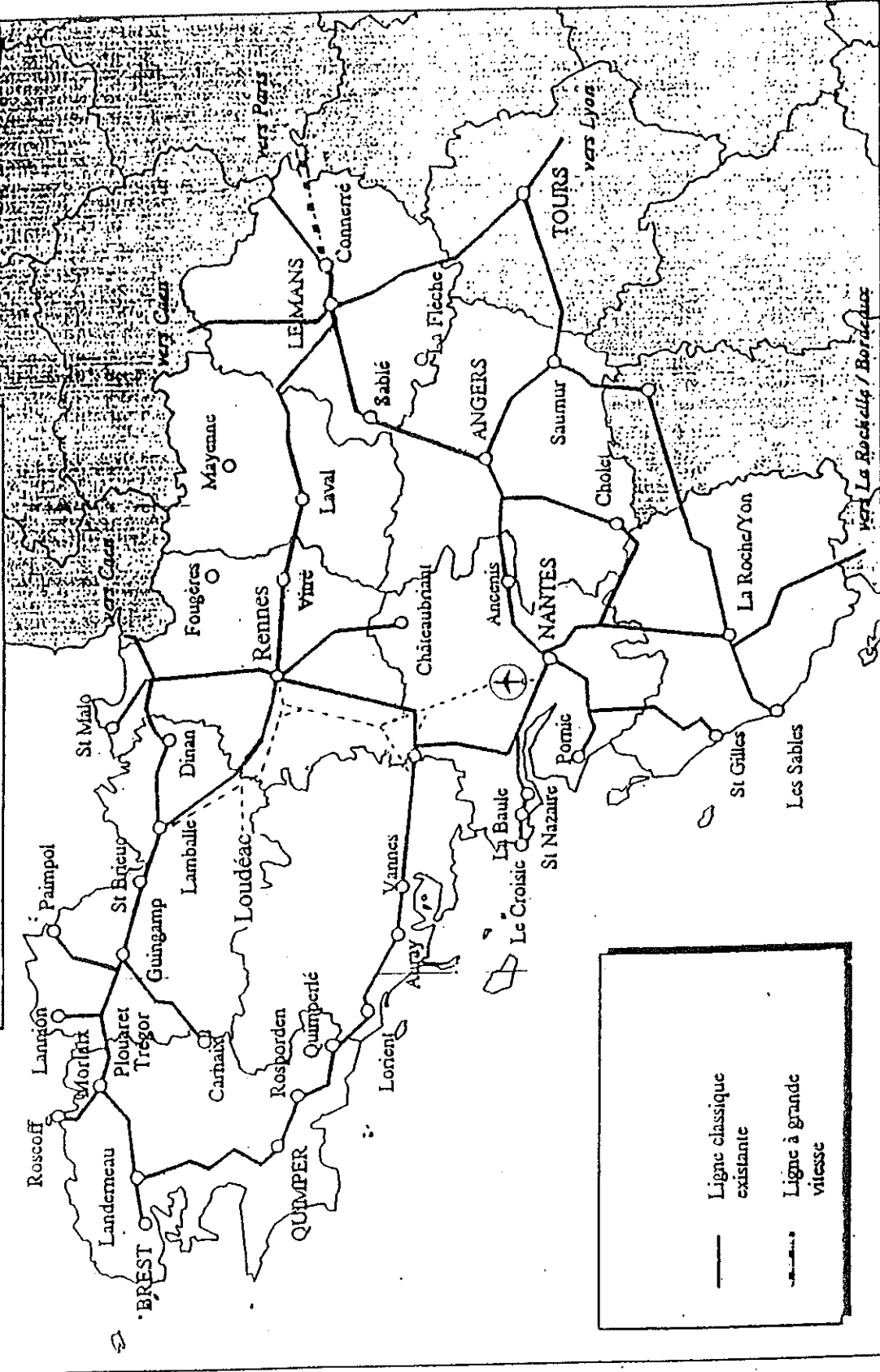
(5) avec 1 seul arrêt intermédiaire

Nombre de circulations quotidiennes par branche (2 sens confondus)

Liaisons	types de matériel	Réseau Tgv trans.bretagne	N.D. L
Rennes↔Lamballe↔Brest	TGV	20	-
Rennes↔Loudéac↔Pontivy	TER 200	10	-
Rennes↔St-Jacut-les-Pins/Quimper	TGV	20	-
Normandie/Laval↔Rennes↔NDL ↔Couëron↔Nantes	AGV/TER200	30	20
Brest/Quimper↔Redon↔Massérac↔NDL↔Couëron↔Nantes ↔	AGV/TER200	16	16
Pontivy↔Loudéac↔NDL↔Nantes	TER 200	6	6
Brest↔St Brieuc↔NDL↔Nantes	TER 200	10	10
St Brieuc↔Mordelles↔Vannes	AGV / TER 200	10	-
Angers↔NDL↔Rennes	TER 200	6	6
Cholet↔NDL↔Rennes	TER 200	6	6
La Roche/Yon↔NDL↔Rennes	TER 200	6	6
Total des circulations/dessertes		140	70



TGV BRETAGNE - PAYS-DE-LA-LOIRE



— Ligne classique existante

- - - Ligne à grande vitesse

