

OBSERVATIONS DE L'ACCRET – GRILLE HORAIRES LIGNE CHATEAUBRIANT-RENNES – SEPTEMBRE 2021

Outils d'analyse et bases de comparaison :

- L'enquête de besoins réalisée par l'ACCRET en 2019-2020, partie concernant les besoins d'arrivée et de retour en gares.
- Fiches horaires :
 - de 2009-2010
 - du second semestre 2015
 - du premier semestre 2016 (ceux qui précèdent les ralentissements et les fermetures pour travaux, les derniers horaires « normaux » connus)
 - du premier semestre 2021 (hors confinements) ... et de 1914 dans le sens Châteaubriant-Rennes.
- Expressions des usagers consultés par l'ACCRET

Observations générales :

L'architecture d'ensemble de l'offre est sensiblement identique à celles de **2015 et 2016** : beaucoup de propositions le matin et en fin d'après-midi et très peu, voire pas du tout en cœur de matinée et en cœur d'après-midi. **A noter** : un train supplémentaire dans le sens Châteaubriant-Rennes le matin (**mais au départ de Retiers !**) et un train supplémentaire après 16.00 au départ de Rennes (**mais qui s'arrête à Retiers !**).

En 2009-2010 le meilleur temps entre Chateaubriant et Rennes était de 1h08 ; en 2015, le meilleur temps était de 1h09 avec le train du midi à 11h42 alors qu'en septembre 2021 il sera de 1h12

Entre Châteaubriant et Retiers, malgré la rénovation : le TER met 19mn pour faire les 14 kms entre Chateaubriant et Martigné-Ferchaud (moyenne 44 km/h) quand le car met 16mn ! On roule en moyenne moins vite entre Châteaubriant et Retiers que sur toute la ligne en 1914 et en 2021 on ne gagne que 16 minutes sur le meilleur temps de parcours en 1914. Entre Rennes et Chateaubriant, le meilleur temps est de 1.12 en 2021 (moyenne 50 km/h) et le plus mauvais est de 1.35 (moyenne 38 km/h) ; en 1914 le meilleur temps est de 1.28 (moyenne 41.59 km/h) et le plus mauvais est de 1.42 (moyenne 35.88 km/h). Nous n'avons donc progressé que d'un quart d'heure en 107 ans.

Dans le sens Châteaubriant-Rennes

Dans la tranche des horaires de début de matinée, par rapport à l'expression des besoins dans le sens Châteaubriant-Rennes, on peut noter une nette **amélioration uniquement entre Retiers et Rennes** grâce à l'avancée des heures de départ dans les gares ce qui facilite les arrivées des personnes qui travaillent et des scolaires et des étudiants quand ils commencent dans cette tranche horaire. Les correspondances pour Paris sont facilitées mais il n'est pas permis de prendre les trains pour le reste de la Bretagne administrative, ce qui est très regrettable car c'est un besoin pour beaucoup d'usagers.

Le besoin exprimé d'arriver à Rennes autour de 10.00 le matin, et globalement entre 10.00 et 12.00 n'est pas pris en compte. L'arrivée à Rennes à 14.25 est trop tardive. Le départ de Châteaubriant à 13.02 est trop tardif, en 2016 il était à 11.42 (12.10 le mercredi) ce qui était pertinent. Il manque un train dans ce sens en milieu de matinée.

Les besoins d'arrivées à Rennes entre 16.30 et 22.00 sont également très peu, voire pas pris en compte après 19.17. L'offre du soir reste très insuffisante puisque l'on doit partir à 16.15 de Chateaubriant.

A Chateaubriant, les **correspondances** des TER Aléop avec les TER Breizhgo sont inexistantes et les deux seules imaginables le sont avec des temps de parcours irréalistes pour les usagers.

Dans le sens Rennes-Châteaubriant

On note que la tranche horaire 5.00-9.30 est très mal desservie car un seul train arrive à 9.02 à Châteaubriant ce qui est beaucoup trop tard pour les usagers qui prennent ou veulent utiliser la ligne dans ce sens pour des motifs professionnels ou scolaires : un train devrait arriver à Châteaubriant entre 8.30 et 8.40. Un départ supplémentaire de Rennes pour arriver à Châteaubriant pour récupérer le TER Aléop de 7h21 permettrait de rejoindre Nantes à 8h29. Il permettrait aussi aux lycéens de Martigné de rejoindre Châteaubriant avant le commencement des cours. Les besoins des usagers clairement exprimés entre 10.00 et 16.00 (en particulier entre 11.30 et 15.30) entre Rennes et Châteaubriant sont peu ou mal satisfaits. Il manque un train dans ce sens en milieu de matinée. Entre 16.30 et 19.30 les besoins sont satisfaits mais très peu, voire pas du tout après 19.39.

Le besoin d'arrivées en gare de Châteaubriant entre 10.00 et 12.00 exprimé dans l'enquête de besoin, n'est pas pris en compte. Aucun train avant 14.14. Ce qui empêche toute liaison vers Nantes dans ce laps de temps ce qui est regrettable. L'ajout du train dans la tranche horaire 16h15- 18h15 est intéressante pour ceux qui terminent à 16h30 ou 18h et qui ne sont pas trop loin de la gare.

Les besoins d'arrivées en gare de Châteaubriant ne sont pas couverts entre 14.14 et 18.18 alors qu'il existe une demande à partir de 16.30.

Il y a quatre **correspondances** avec les TER Aléop pour Nantes en gare de Châteaubriant, pour des temps de parcours excédant 2.00 et trois fois deux changements, ce qui est très regrettable.

En résumé

En 2016 il y avait l'équivalent de 10 voyages entre Rennes et Châteaubriant. En 2021 on propose 11 voyages entre Rennes et Châteaubriant mais **5 d'entre eux commencent ou se terminent en car** entre Châteaubriant et Retiers ! **Ce qui est incompréhensible et inadmissible** ! Un train qui part 10 minutes plus tôt de Rennes en 2021 va arriver 9 minutes plus tard à Châteaubriant par rapport à 2016 !

Une offre qui apporte des améliorations sensibles lors des périodes de forte utilisation dans le sens Châteaubriant-Rennes, mais qui ne **propose aucune innovation ni amélioration fondamentale** permettant d'envisager le développement de son exploitation et, en la matière l'offre créant la demande, de répondre au désir de train existant sur les territoires desservis. Elle comporte même des **régressions inadmissibles** avec les changements train-car à Retiers. C'est une offre essentiellement centrée sur les besoins de Rennes-Métropole pour faciliter l'accès de la main d'œuvre qui provient de son hinterland sud-est mais qui ne répond pas aux **aspirations de service public** global des habitants de La Roche-Aux-Fées Communauté et de la Communauté de Communes Châteaubriant-Derval (Santé, social, loisirs, culture, travail, emploi). **Les territoires situés après Retiers jusqu'à Châteaubriant inclus sont particulièrement perdants** alors même que Martigné-Ferchaud retrouve une dynamique de croissance et un réel attrait, que Châteaubriant repasse au-dessus de 12 000 habitants et que la ville et son agglomération sont économiquement, culturellement et socialement, autant tournées vers Rennes que vers Nantes.

Les promesses initiales qui étaient d'utiliser au mieux le retour à 70 km/h et de relever la vitesse à 110 km/h ne sont pas tenues, mais peut-être est-ce provisoire. Rien non plus au sujet de la billettique (l'ouverture d'un guichet permanent en gare de Châteaubriant montre une hausse spectaculaire de la vente !) et de la facilitation de l'accès aux services et aux gares.

Une offre décevante au regard des millions d'euros publics dépensés et qui doit certainement être améliorée (*nous croyons plus que modérément aux contraintes techniques et autres raisons invoquées par des dirigeants du groupe SNCF pour justifier ce type d'offre*) :

- suppression des cars entre Retiers et Châteaubriant (dans les deux sens)
- augmentation sensible des vitesses moyennes d'exploitation
- amélioration des correspondances vers Nantes et Rennes en gare de Châteaubriant et vers la Bretagne administrative en gare de Rennes
- amélioration indispensable de l'offre dans le sens Rennes-Châteaubriant
- une **offre conséquente pour le week-end** pour permettre l'accès aux loisirs, aux commerces, à la culture et à la vie familiale ordinaire