



Association des Usagers des Transports en Ile et Vilaine

MCE- 48 bd Magenta 35000 RENNES 06 80 22 36 50

contact@autiv.org <http://autiv.org>

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports F.N.A.U.T

RENNES le 29 avril 2026

Ligne Rennes-Nantes-Rennes : cela ne s'arrange pas.

L'AUTIV alerte régulièrement sur le fonctionnement catastrophique de cette ligne ferroviaire. Mais les 2 Régions et les 2 Métropoles font l'autruche et attendent sans doute que le projet LNOBPL (Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire), sur les rails depuis des années, règle tous les problèmes.

En attendant on fait quoi ?

Dans son article du 23 avril 2026, MEDIACITES parle de la « piètre liaison entre les deux capitales régionales », c'est peut dire !

Le comble du comble c'est que deux lignes ferroviaires desservent les deux métropoles puisqu'il est possible de faire le trajet via Chateaubriant mais qu'aucune fonctionne correctement.

Sur la ligne « principale » Rennes Nantes, hors suppressions de trains pour raisons « ne dépendant pas de la SNCF », autrement dit les problèmes climatiques, les chocs avec les animaux, les bagages abandonnés et incidents de personne...il y a en moyenne une vingtaine de suppressions de trains pas mois dans le sens Rennes Nantes avec des pointes à plus de 50 suppressions comme en juin 2025 et plus de 60 suppressions depuis le début du mois d'avril de cette année.

Dérangement de passages à niveau, panne de signalisation ou d'alimentation électrique et défaillance de matériel, le panel des causes de suppressions est large...

A cet état des lieux il faut rajouter les suppressions de train qui ont lieu le week-end, les suppressions au départ de Nantes faute de données publiques et les suppressions non imputables à la SNCF. C'est également sans compter les nombreux retards occasionnés par ces multiples incidents.

Quant à la ligne Rennes Chateaubriant Nantes, là aussi, les deux Régions font l'autruche et ne prévoient rien pour modifier la situation ubuesque de la présence de butoirs en gare de Chateaubriant. Elles ne travaillent même pas ensemble pour obtenir de leur délégataire de bonnes correspondances. C'est pourtant une ligne qui pourrait servir à relier les deux métropoles lors des périodes d'inondation appelées à se multiplier.

Conclusion : la voiture reste LA solution malgré les difficultés de circulation aux entrées et sorties des deux métropoles. Selon la DIRO, ce sont 28500 véhicules qui circulent chaque jour entre les deux métropoles. Quant au covoiturage, près de 150 propositions de trajet sont faites par jour.

Face à ce constat inacceptable, l'AUTIV rappelle que dans la loi qui encadre la mise en place des SERM (Service Express Régionaux Métropolitains) il est prévu que « *lorsque deux métropoles sont situées à moins de 100 km de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de SERM peuvent être examinées* ». A vol d'oiseau Rennes Nantes c'est 100km ! Le km de trop pour un SERM ?

L'AUTIV s'interroge sur la volonté des deux Régions de prendre en compte cette opportunité et demande qu'il soit activement et rapidement recherché des solutions communes pour ces deux lignes ferroviaires.