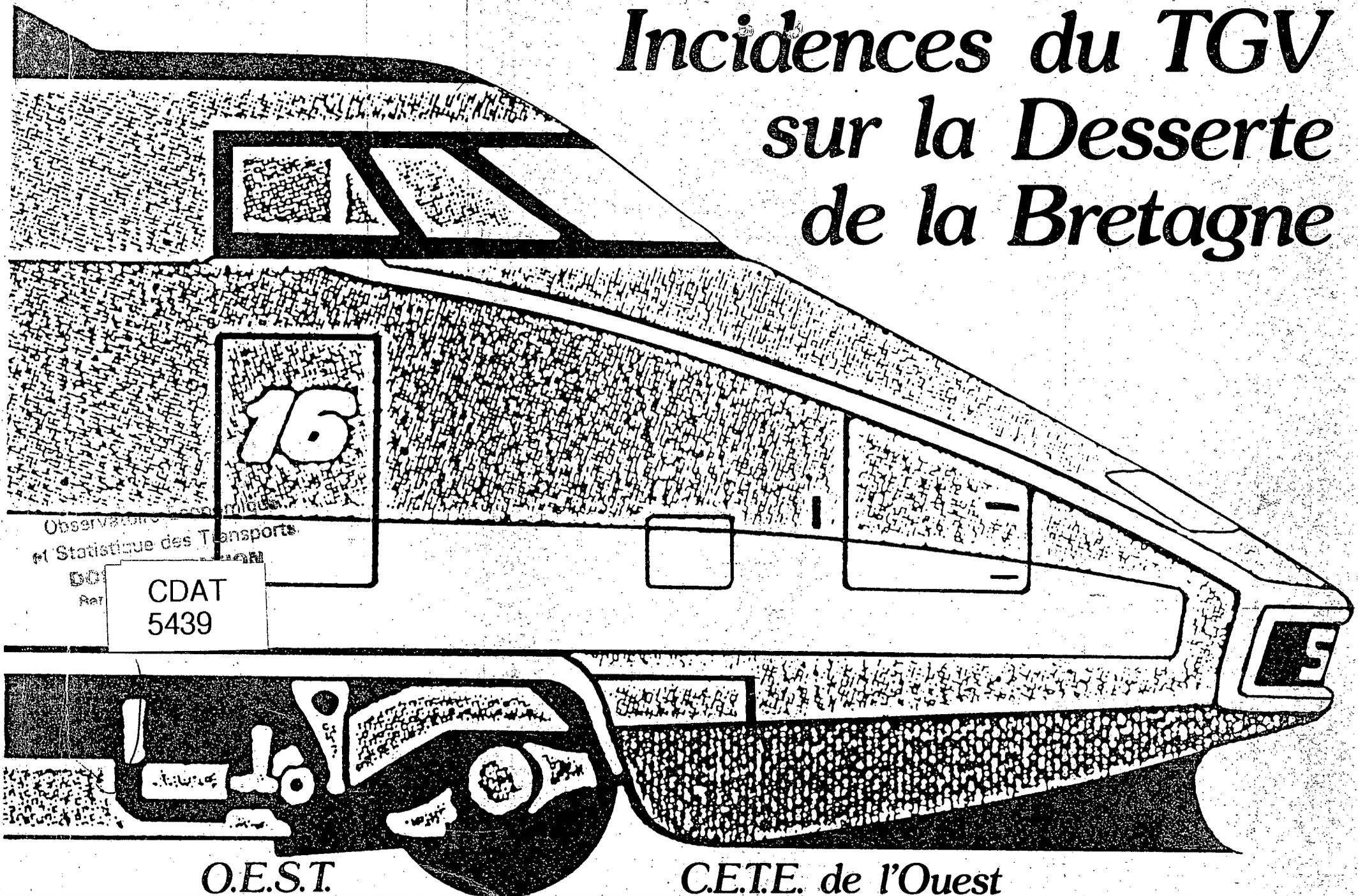


Incidences du TGV sur la Desserte de la Bretagne



Observatoire
et Statistique des Transports

DO
Ret

CDAT
5439

O.E.S.T.

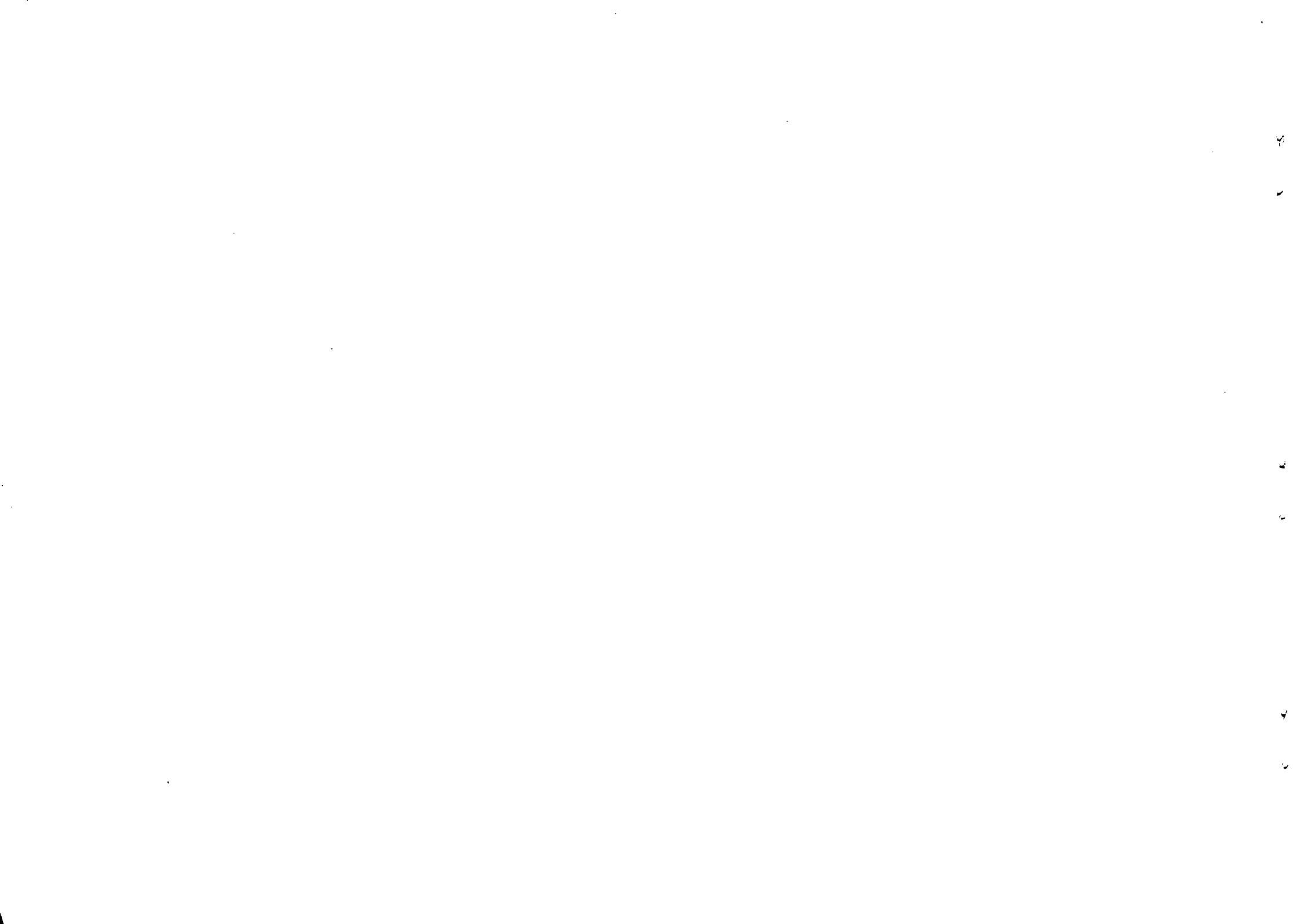
C.E.T.E. de l'Ouest

Incidences du TGV sur la Desserte de la Bretagne

*Etude réalisée pour le compte de l'Observatoire Economique et Statistique des Transports
par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de l'Ouest
Déplacements, Economie, Urbanisme, Construction
Section Transports - Economie*

J.Y. CORNILY assisté de I. BRULE et D. CHAILLOU

Février 1987



SOMMAIRE

	Page
PREAMBULE	3
Le champ de l'étude	7
I - LES DEPLACEMENTS EN BRETAGNE	11
I.1. Les déplacements sur l'axe RENNES - BREST	14
T1 - Les principaux flux	14
T2 - La part du rail	15
T3 - La part du trafic aérien	19
I.2. Les déplacements sur l'axe RENNES - QUIMPER	21
T5 - Les principaux flux	21
T2 - La part du rail	22
T7 - La part du trafic aérien	23
I.3. Les déplacements sur l'axe RENNES - PARIS	31
II - L'OFFRE ACTUELLE DE TRANSPORT	33
II.1. L'offre de transport sur l'axe RENNES - BREST	35
II.11 L'offre ferroviaire	35
T1 - Nombre d'arrêts quotidiens	36
T2 - Temps de parcours BREST - PARIS	37
Possibilités de séjour	40
II.12 L'offre de transport aérien	45
II.2. L'offre de transport sur l'axe RENNES - QUIMPER	48
II.21 L'offre ferroviaire	48
T3 - Nombre d'arrêts quotidiens	50
T4 - Temps de parcours QUIMPER - PARIS	51
Possibilités de séjour	54
II.22 L'offre de transport aérien	59
II.3. L'offre de transport sur l'axe RENNES - PARIS	60
II.31 L'offre ferroviaire	60
. les points d'arrêts	62
. les temps de parcours	63
. les possibilités de séjour	64
II.32 L'offre aérienne	66



III - LE PROJET T.G.V.	69
III.1. L'axe RENNES - BREST	72
T1 - Nombre d'arrêts quotidiens	73
T2 - Gains de temps T.G.V.	75
Possibilités de séjour	77
III.2. L'axe RENNES - QUIMPER	80
T3 - Nombre d'arrêts quotidiens	81
T4 - Gains de temps T.G.V.	83
Possibilités de séjour	84
III.3. L'axe RENNES - PARIS	86
. les points d'arrêts	87
. les temps de parcours	88
. les possibilités de séjour	88
CONCLUSION	91
ANNEXES	
1. Axe RENNES-BREST - Trafic quotidien	101
2. Axe RENNES-QUIMPER - Trafic quotidien	102
3. Axe RENNES-BREST - Temps de parcours	103
4. Axe RENNES-BREST - Nombre de liaisons	104
5. Axe RENNES-QUIMPER - Temps de parcours	105
6. Axe RENNES-QUIMPER - Nombre de liaisons	106



PREAMBULE

La Bretagne a, tout au long de son histoire, souffert de sa position géographique péninsulaire, ainsi que de l'insuffisance de ses moyens de communication.

A l'écart des principaux courants de trafic, éloignée des grands centres de consommation nationaux et européens ainsi que des sources de minerais et d'énergie, elle possède un handicap important tant pour :

- son développement industriel,
- l'expédition de ses productions agricoles,
- l'emploi de ses hommes,
- l'emploi de ses capitaux.

Les périodes de prospérité économique de la Bretagne ont coïncidé dans le passé avec des échanges accrus vers l'extérieur et notamment par la voie maritime.

Les difficultés de liaisons tant maritimes que terrestres ont constitué au dix neuvième siècle un facteur important expliquant en partie le manque d'adaptation de l'économie locale au courant d'industrialisation.

Sur le plan routier, au cours des dernières décades, le handicap de l'éloignement s'est trouvé accentué :

- en raison de l'état du réseau existant et en particulier son incapacité notoire à écouler le trafic,

- en raison de l'expansion considérable du transport routier.

Un exemple permet de mesurer ce handicap :

Dans le cadre du Marché Commun : les produits agricoles hollandais, concurrents des produits bretons, arrivaient sur le marché parisien dans des conditions de distance, de durée de transport et de coût nettement meilleures que les produits similaires du Finistère.

Pour l'Ouest breton, où l'effet de péninsule se fait le plus sentir, les temps de transport, par route ou par fer, comptent beaucoup.

Ainsi la durée de transport entre PARIS et RENNES est du même ordre de grandeur que celle entre RENNES et BREST ! ...

Il était donc essentiel pour l'avenir de la BRETAGNE, que soient mises en oeuvre des mesures importantes visant à supprimer ou à réduire ce handicap structurel, dans le cadre de l'aménagement du territoire national (par une répartition équilibrée des activités).

C'est dans ce cadre et sous la pression des responsables régionaux que le gouvernement décidait en 1968 d'engager un vaste programme routier dit "PLAN ROUTIER BRETON" destiné à doter la BRETAGNE d'infrastructures de communications modernes, susceptibles d'atténuer les effets de la distance.

L'objectif recherché était de :

- stimuler l'activité économique régionale,
- promouvoir l'industrialisation en entraînant l'implantation d'activités nouvelles,
- donner un essor au tourisme,
- accompagner le développement de l'économie dans certains secteurs dynamiques,
- favoriser l'expédition des produits bretons vers les centres de consommation nationaux et européens.

Cet effort de l'Etat a été complété par celui de la REGION et des DEPARTEMENTS de sorte qu'aujourd'hui, la BRETAGNE possède un réseau routier de qualité que beaucoup lui envient et qui a compté parmi les facteurs essentiels du décollage économique de la REGION¹

¹ Cf. Etudes du C.E.T.E. de l'Ouest : Effets des Investissements Routiers en Bretagne" - 6 fascicules parus, 2 autres en préparation.

Parallèlement et malgré quelques améliorations, la desserte ferroviaire de la Bretagne n'a pas profondément évolué au cours des dernières décennies : il faut encore, en moyenne près de 6 H 30 pour relier l'extrême Ouest Breton à la Région Parisienne.

Mais, cette situation va prochainement être bouleversée avec l'électrification des lignes RENNES - BREST et RENNES - QUIMPER et l'arrivée prévue pour 1992 du T.G.V. Atlantique qui va transformer les conditions de déplacements intra et extrarégionaux en modifiant considérablement les espaces-temps entre les villes bretonnes et avec le reste du territoire national. Ces gains de temps vont également s'accompagner d'une augmentation des fréquences de dessertes pour certaines liaisons tandis que des gares secondaires actuellement desservies par des circulations d'express pourront voir diminuer le nombre d'arrêts quotidiens.

La présente étude se propose d'examiner la situation actuelle de la desserte ferroviaire de la Bretagne avec ses forces et des faiblesses et d'analyser les incidences du projet T.G.V., tel qu'il est actuellement connu, sur les déplacements et l'aménagement du territoire régional.

LE CHAMP DE L'ETUDE

Le réseau ferroviaire breton remplit concurremment plusieurs fonctions :

- les relations entre les villes de la région,
- la desserte des zones rurales et des bassins d'emplois vers les villes-centres,
- les liaisons entre la région et le reste du Territoire National.

Ces différentes fonctions sont assurées par des circulations nationales sous maîtrise d'ouvrage S.N.C.F., ce sont les trains "Rapides et Express" et par des circulations régionales (anciens services "omnibus") effectuées par la S.N.C.F. pour le compte de la REGION qui lui en a confié l'exploitation dans le cadre d'une CONVENTION signée le 21 Juillet 1986.

La présente étude ne s'intéressera qu'aux circulations nationales, directement concernées par le projet T.G.V. bien que les services régionaux dont la vocation essentielle est de satisfaire les déplacements à courte distance et les rabattements sur les grandes lignes devront forcément s'adapter aux nouvelles conditions de la desserte.

Seront successivement analysés :

- l'axe Nord RENNES - BREST
- l'axe Sud RENNES - QUIMPER
- le tronç commun RENNES - PARIS

Sur chacun de ces axes on examinera la qualité de l'offre de transport actuelle et projetée et les déplacements qu'ils assurent.

Seuls seront considérés les déplacements empruntant l'un des axes sur un pourcentage de plus de 50 km et générés par les principaux centres urbains de la REGION. L'équipement permanent en matière de commerce, de services administratifs, d'organismes sanitaires, scolaires et bancaires, le poids des populations, l'aire de chalandise et le rayonnement régional ou local des villes permettent de sélectionner les CENTRES REGIONAUX¹ qui comprennent la Métropole Régionale, les Villes-Maitresses et les Centres sous-régionaux.

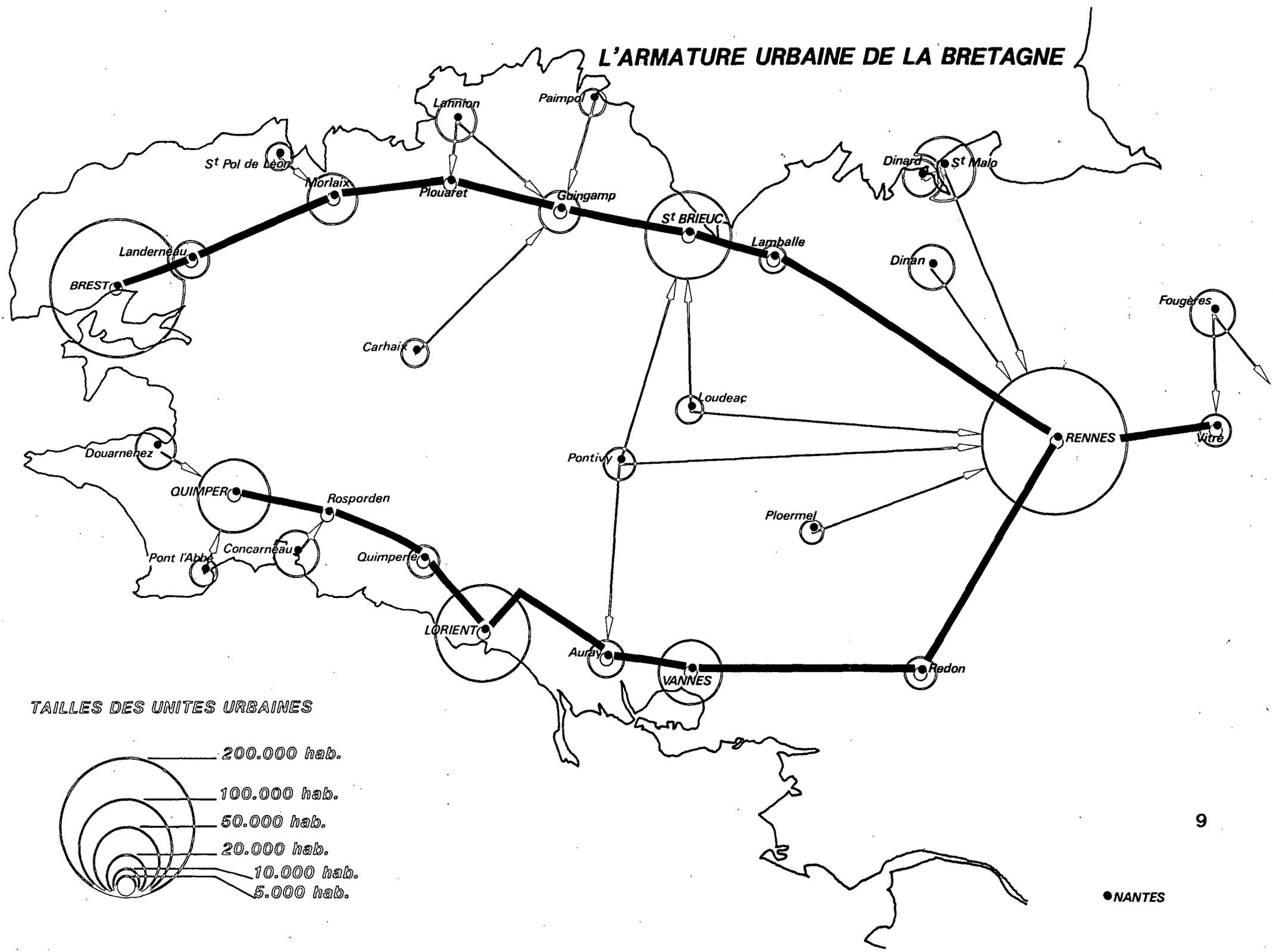
La carte ci-contre montre la localisation de ces centres par rapport au réseau ferroviaire concerné et, pour ceux qui ne sont pas directement desservis par les axes étudiés, les principales gares de rabattement.

L'étude s'articule en trois chapitres :

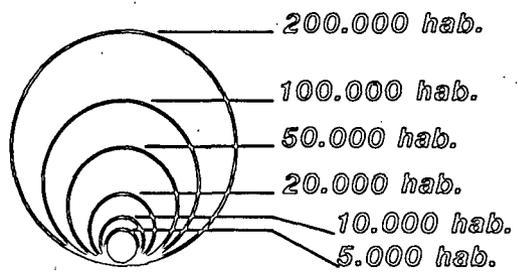
- I. LES DEPLACEMENTS
- II. L'OFFRE ACTUELLE DE TRANSPORT
- III. LE PROJET T.G.V.

¹ Cf. Schéma Régional de Transports Collectifs - Diagnostic de situation, sélection des liaisons - C.E.T.E. de l'Ouest - Janvier 1978.

L'ARMATURE URBAINE DE LA BRETAGNE



TAILLES DES UNITES URBAINES



Les DEPLACEMENTS en BRETAGNE ^{1.}

Ce premier chapitre a pour objet de présenter les principaux flux de déplacements entre les villes bretonnes et avec les autres régions. La connaissance de ces déplacements est fondamentale pour apprécier la qualité de l'offre de transport au regard du volume des flux concernés.

Les déplacements analysés sont ceux générés par les villes de l'armature régionale qui dépassent un seuil de 50 voyageurs par jour, tous modes de transport confondus et deux sens de circulation cumulés, et qui empruntent l'un des axes ferroviaires concernés par le T.G.V. sur un parcours d'au moins 50 km. Il s'agit des déplacements observés un jour moyen ouvrable hors saison.

. NOTA : ces déplacements ont été reconstitués à partir d'une campagne d'enquêtes réalisés en 1985 par le C.E.T.E. de l'Ouest sur les principaux axes routiers régionaux pour les trajets effectués en voiture particulière et par la S.N.C.F. sur toutes les circulations ferroviaires.

Pour les déplacements effectués par le rail, il n'a pas toujours été possible de distinguer dans le trafic d'une gare celui qui est généré par la zone d'influence directe de la gare (grossoirement l'agglomération) et qui est strictement comparable au flux routier pris en compte de celui constitué par des voyageurs provenant d'une localité plus éloignée et s'étant rendus à la gare par des moyens divers.

I.1. - LES DEPLACEMENTS SUR L'AXE RENNES - BREST

L'ensemble des déplacements susceptibles d'emprunter une partie de l'axe ferroviaire peut être décomposé en quatre catégories :

1. Les flux entre les centres régionaux et la métropole régionale,
2. Les flux entre centres régionaux,
3. Les flux entre les centres régionaux et la direction de Paris,
4. Les flux entre les centres régionaux et la direction de NANTES.

T.1. Les principaux flux

Relation	Flux total (nb. de voyageurs/jour 2 sens)	Répartition en %
Centres régionaux - Rennes	4.900	27,4
Centres régionaux - centres régionaux	7.850	43,8
Centres régionaux - Paris	4.800	26,8
Centres régionaux - Nantes	350	2,0
Ensemble	17.900	100,0

On constate :

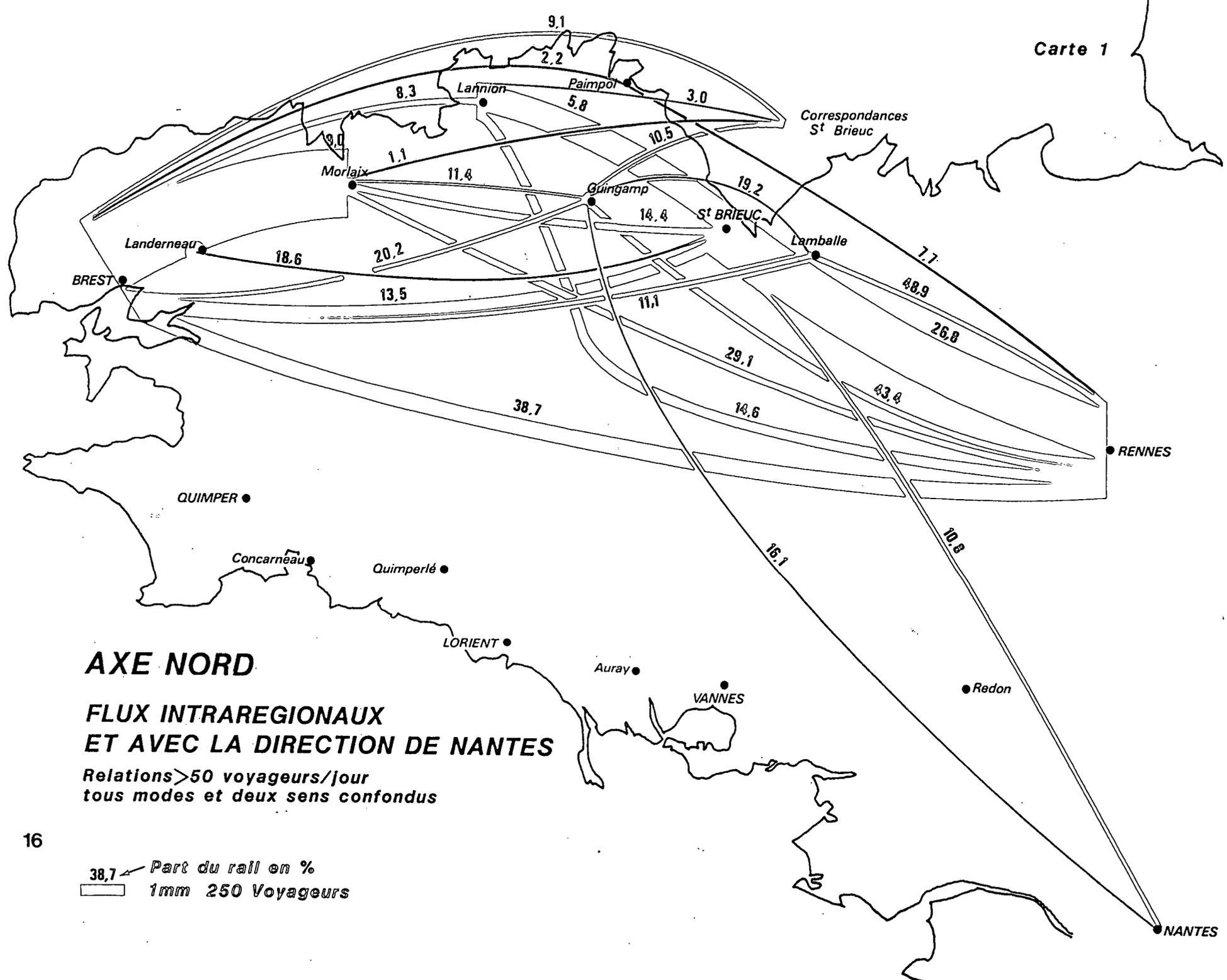
- La prédominance des flux intrarégionaux entre les centres urbains (44 %).
- La part sensiblement identique des déplacements générés par les centres régionaux avec Rennes et avec la direction de Paris (27 % chacun).
- La faiblesse relative des échanges des villes de la Bretagne Nord avec la direction de Nantes (le flux BREST - NANTES a été affecté sur l'axe Sud).

T.2. La part du rail

Relation	Trafic rail	Part du marché en %	Répartition en %
Centres régionaux - Rennes	1.500	30,3	36,1
Centres régionaux - Centres régionaux	700	9,0	16,9
Centres régionaux - PARIS	1.900	39,3	45,8
Centres régionaux - NANTES	50	11,7	1,2
Ensemble	4.150	23,0	100

En transport ferroviaire, les déplacements avec la direction de PARIS deviennent dominants, la part du marché pour ces relations à longue distance approche 40 % tandis que le rail ne capte que 9 % des échanges internes et globalement 23 % de l'ensemble des déplacements.

Les cartes qui suivent visualisent le détail des flux de chaque centre urbain et la part du rail (on trouvera en annexe 1 les tableaux chiffrés correspondants).



AXE NORD

FLUX INTRAREGIONAUX ET AVEC LA DIRECTION DE NANTES

Relations > 50 voyageurs/jour
tous modes et deux sens confondus

38.7 ← Part du rail en %
 1mm 250 Voyageurs

. Flux intrarégionaux (carte 1)

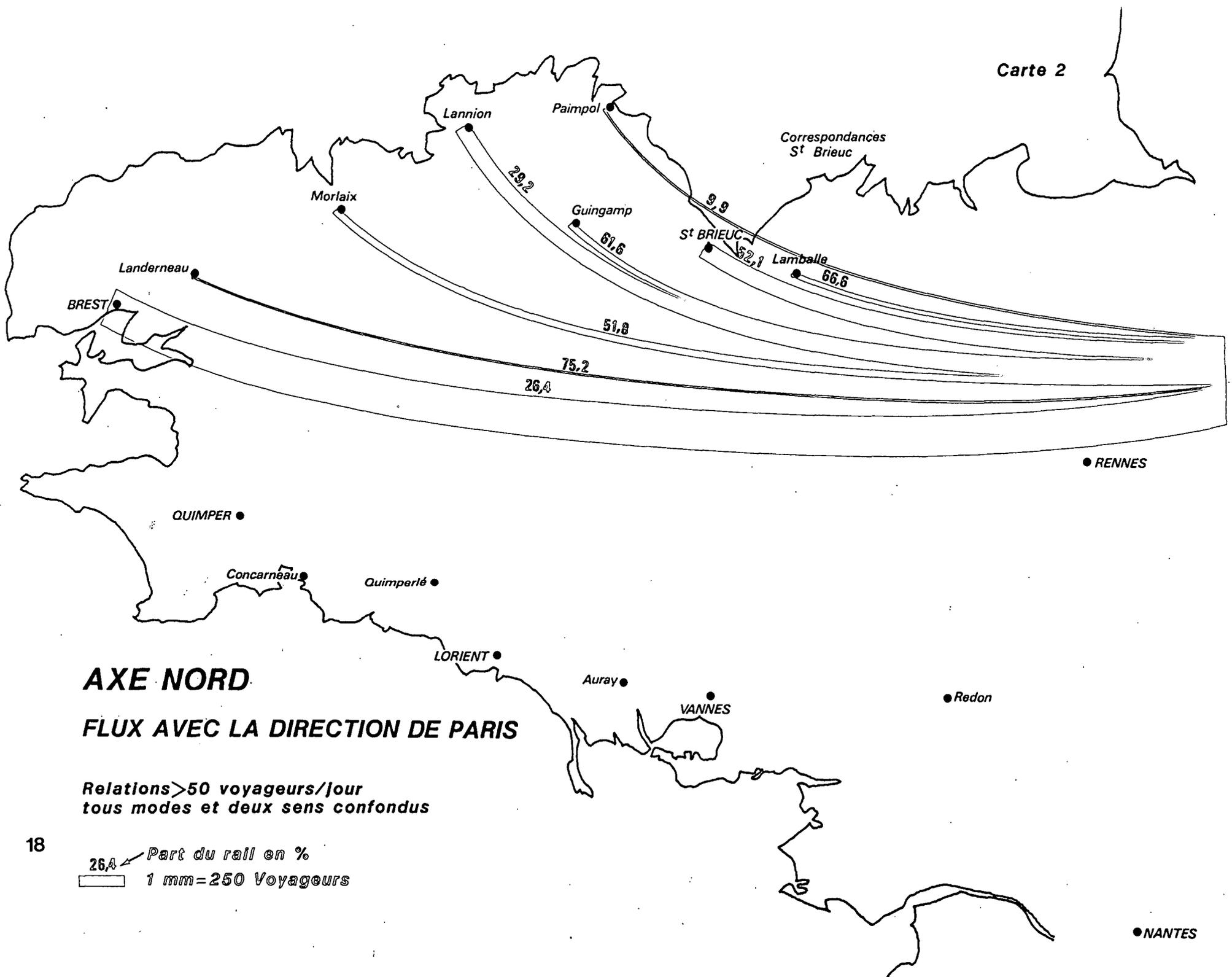
Les flux intrarégionaux sont marqués par l'importance des liaisons avec RENNES et le volume de voyageurs générés par les agglomérations de BREST et SAINT-BRIEUC.

On notera également le poids des échanges à moyenne distance tels BREST - MORLAIX¹ et SAINT BRIEUC - RENNES ainsi que la place de la région de LANNION.

La part du rail est en général faible sur les trajets à courte distance, de l'ordre de 10 M%, ou sur les liaisons nécessitant un rabattement, pour s'élever autour de 40 % sur les relations intrarégionales les plus longues.

La part apparente du rail pour les échanges avec GUINGAMP recouvre une anomalie statistique : les voyageurs issus des régions de LANNION, PAIMPOL ou individuels sont comptés sur cette dernière alors qu'en voiture particulière ils sont affectés à leur zone réelle ; à l'inverse, ce phénomène minimise la part du rail pour les trafics générés par LANNION ou PAIMPOL.

¹ Pour des raisons statistiques Saint Pol de Léon a été agrégé à Morlaix.



AXE NORD

FLUX AVEC LA DIRECTION DE PARIS

Relations >50 voyageurs/jour
tous modes et deux sens confondus

18

26,4 ← Part du rail en %
 1 mm = 250 Voyageurs

● NANTES

. Flux avec la direction de PARIS (carte 2)

Ce sont les agglomérations de BREST et de SAINT-BRIEUC qui ont les volumes d'échanges les plus importants avec PARIS : plus de 2.000 voyageurs-jour pour la première, près de 1.000 pour la seconde. Mais, l'ensemble GUINGAMP - LANNION - PAIMPOL représente un flux supérieur à celui de SAINT-BRIEUC.

Si l'on exclut les relations avec LAMBALLE et LANDERNEAU où les valeurs sont entachées d'une incertitude importante du fait de leur faiblesse, la part du rail se situe aux alentours de 50 %, sauf pour Brest où elle tombe à moins de 27 %. Cette situation s'explique par l'existence d'une desserte aérienne de qualité sur la relation PARIS - BREST où la distance et les faibles performances du rail (cf. plus loin) contribuent à accroître son attractivité : l'avion capte plus de 53 % du marché sur cette relation.

T.3. La part du trafic aérien

Relation	trafic aérien (nb. de voyageurs/jour 2 sens)	Part du marché en %
BREST - PARIS	1.120	53,5
LANNION - PARIS	160	28,1
ST BRIEUC - PARIS	70	7,5

La part de l'aérien est également élevée sur la relation PARIS - LANNION, ce qui s'explique à la fois par l'existence d'une clientèle spécifique, l'absence de relation ferroviaire directe et une sous-estimation du trafic ferroviaire compté en partie sur GUINGAMP.

En résumé de ce bref aperçu, des déplacements sur l'axe Nord on retiendra :

- la polarisation des déplacements intérieurs à la Bretagne sur la métropole régionale et plus particulièrement l'importance des relations SAINT BRIEUC - RENNES et BREST - RENNES,

- le poids des échanges avec la Région Parisienne du même ordre de grandeur qu'avec RENNES,

- le rôle de GUINGAMP et de son hinterland ferroviaire qui totalisent autant de voyageurs avec RENNES que l'agglomération brestoïse et autant de voyageurs avec PARIS que SAINT-BRIEUC.

T.4. Flux journaliers tous modes

	RENNES	PARIS	TOTAL
BREST	850	2.100	2.950
SAINT BRIEUC	2.550	950	3.500
GUINGAMP + LANNION + PAIMPOL	900	1.050	1.950
TOTAL	4.300	4.100	8.400

I.2. - LES DEPLACEMENTS SUR L'AXE RENNES - QUIMPER

En retenant la même typologie des déplacements que sur l'axe Nord, on constate un basculement dans l'organisation des flux au profit de la direction de NANTES.

Globalement le volume de déplacements quotidiens est très supérieur mais, ceci est dû d'une part à la liaison entre RENNES et la direction de NANTES qui vient s'ajouter aux autres catégories et aux relations des centres régionaux de Bretagne Sud (BREST inclus) avec cette même direction. A contrario, les flux avec RENNES, avec PARIS et les flux entre centres régionaux sont sensiblement plus faibles.

T.5. Les principaux flux

Relation	Flux total (Nb. de voyageurs/jour 2 sens)	Répartition en %
Centre régionaux - RENNES	4.350	18,4
Centres régionaux - Centre régionaux	7.550	32,0
Centres régionaux - PARIS	3.600	15,3
Centres régionaux - NANTES	4.850	20,5
RENNES - NANTES	3.250	13,5
Ensemble	23.600	100

T.6. La part du rail

Relation	Trafic rail	Part du Marché en %	Répartition en %
Centres régionaux - RENNES	1.650	37,6	31,1
Centres régionaux - Centres régionaux	650	8,7	12,3
Centres régionaux - PARIS	1.800	49,7	33,9
Centres régionaux - NANTES	750	15,9	14,2
RENNES - NANTES	450	13,7	8,5
Ensemble	5.300	22,4	100

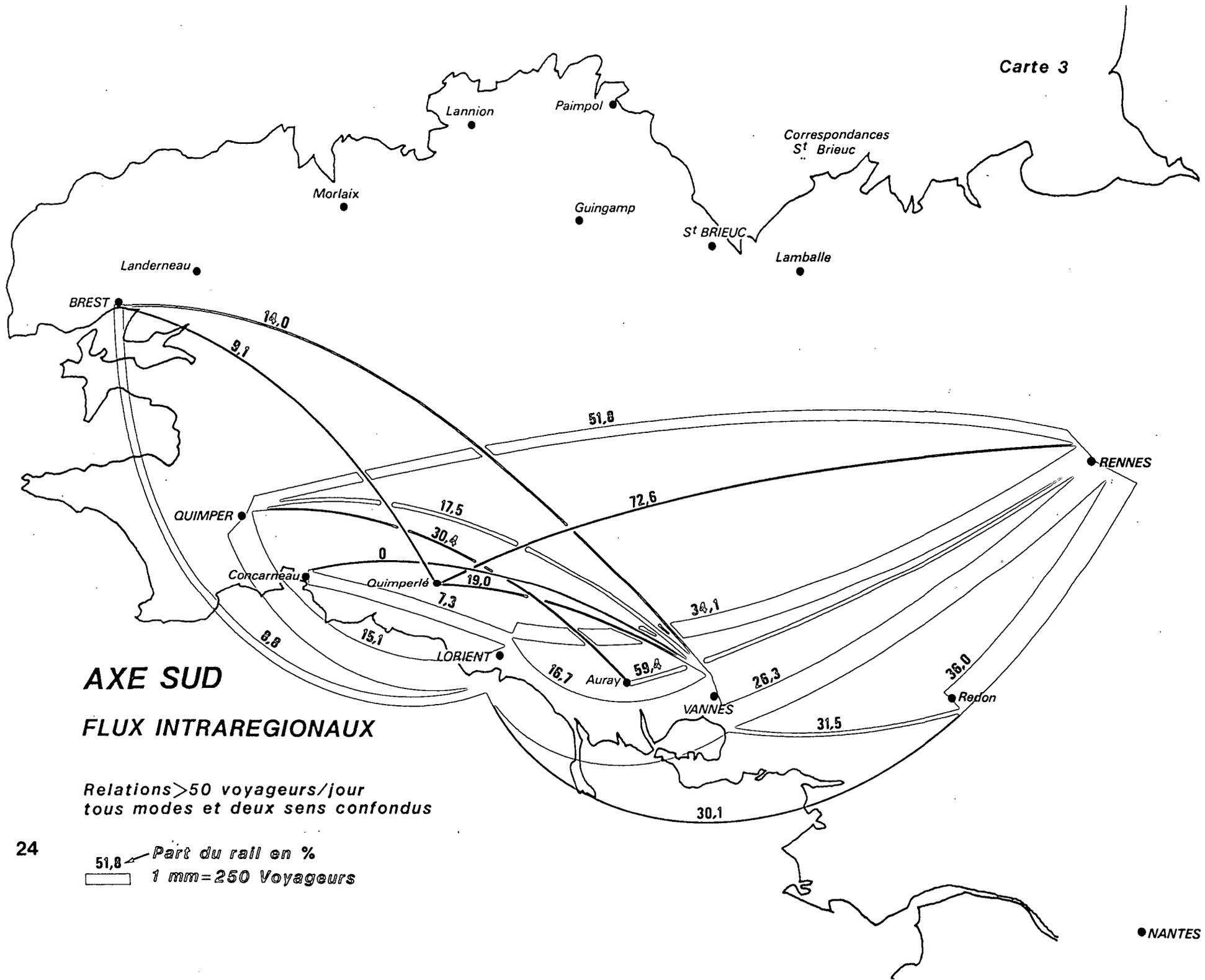
La même déformation apparaît en trafic ferroviaire mais atténuée du fait de la faiblesse du rail pour les relations avec la direction de NANTES. Globalement la part du marché du rail est sensiblement identique à celle de l'axe Nord mais elle est beaucoup plus forte pour les échanges avec la Région Parisienne, où la concurrence du transport aérien est moins vive que pour la relation PARIS - BREST. (Il est possible d'ailleurs que des voyageurs de la région quimpéroise utilisent l'aéroport de BREST - GUIPAVAS en raison de l'attractivité de la ligne et de la bonne qualité de la desserte routière).

T.7. La part du trafic aérien

Relation	Trafic aérien	Part du marché
	Nb. de voyageurs/jour (2 sens)	en %
LORIENT - PARIS	600	45,9
QUIMPER - PARIS	240	27,4

Sans atteindre les flux observés sur la relation PARIS - BREST, le trafic aérien sur LORIENT - PARIS est important et sa part de marché supérieure à 45 % tandis qu'elle n'est que de 27 % sur QUIMPER, ce qui corrobore l'hypothèse d'un rabattement des Quimpérois sur l'aéroport de BREST.

Les cartes qui suivent visualisent le détail des flux générés par chaque agglomération et la part du rail (on trouvera en annexe 2 les tableaux chiffrés correspondants).



AXE SUD

FLUX INTRAREGIONAUX

Relations >50 voyageurs/jour
tous modes et deux sens confondus

24

51,8 — Part du rail en %
1 mm = 250 Voyageurs

● NANTES

. Flux intrarégionaux (carte 3)

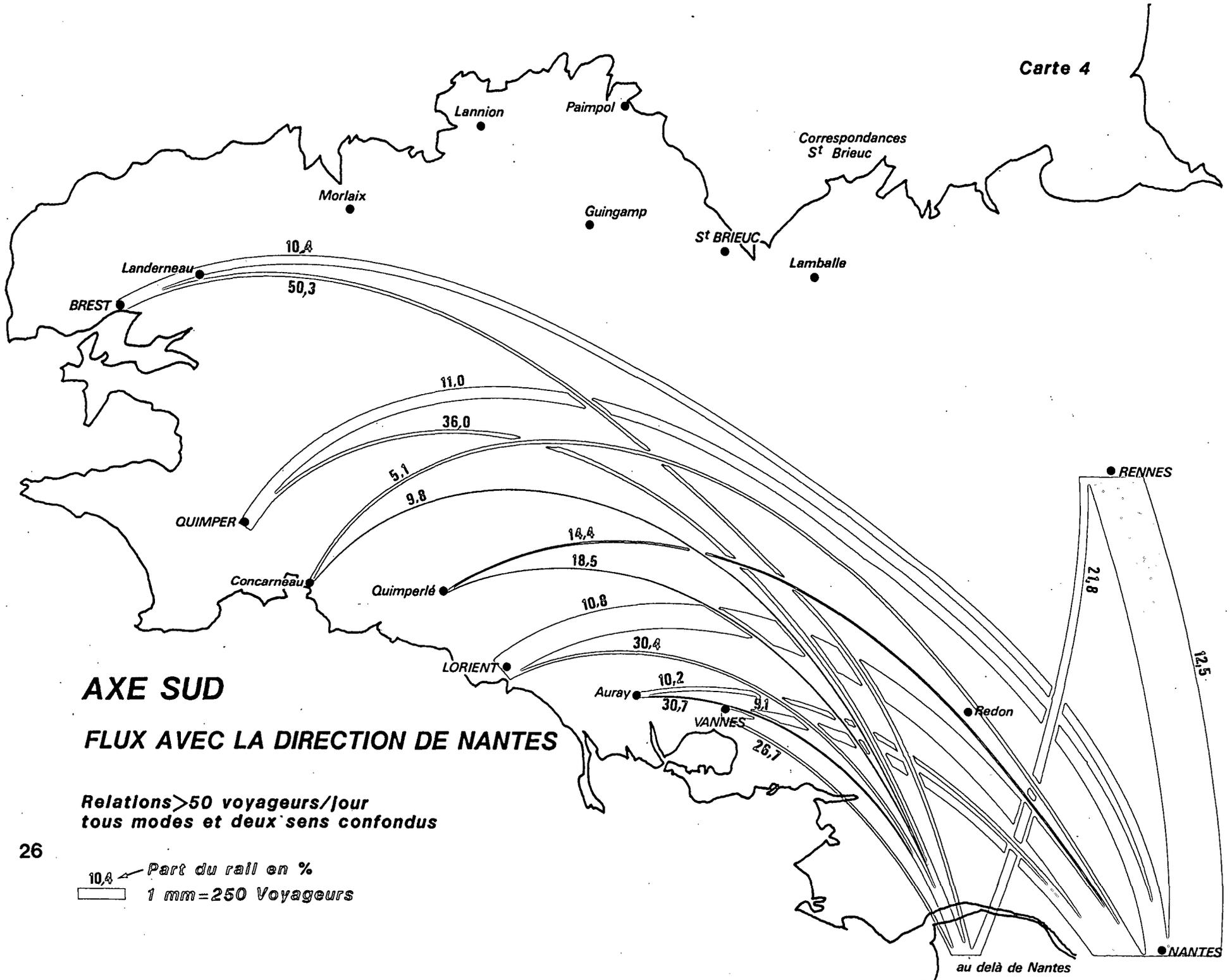
L'organisation des flux intrarégionaux apparaît marquée par une bipolarisation des déplacements (à plus de 50 km) sur RENNES et LORIENT.

Le poids de LORIENT est dû à sa localisation géographique entre les pôles de VANNES et de QUIMPER¹ avec qui il entretient des échanges denses.

On notera également l'importance de REDON qui totalise autant de voyageurs avec RENNES que QUIMPER et LORIENT réunis.

Ce phénomène est d'autant plus intéressant que la part du rail sur cette relation RENNES - REDON est particulièrement élevée pour la distance (supérieure à celle des flux VANNES - RENNES et LORIENT - RENNES).

¹ Pour des raisons statistiques, les flux de DOUARNENEZ et PONT L'ABBE ont été agrégés sur QUIMPER.



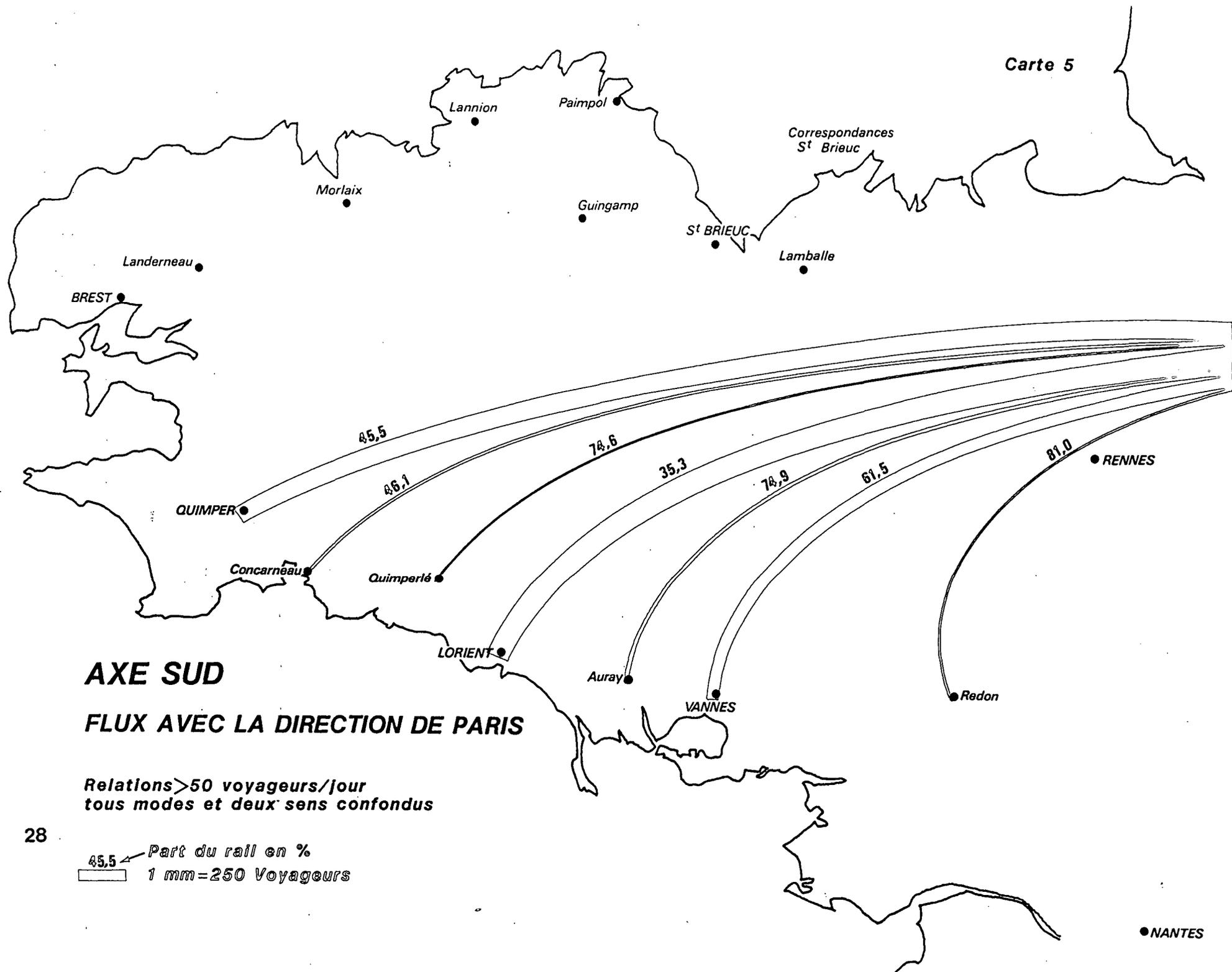
. Flux avec la direction de NANTES (carte 4)

Contrairement à ce qui a été observé sur l'axe Nord, toutes les villes de l'axe Sud génèrent des trafics importants avec NANTES et au-delà de NANTES.

La plupart du temps, les échanges avec NANTES dépassent les relations avec RENNES, ceci est particulièrement vrai pour QUIMPER et surtout LORIENT.

Pour ces relations avec NANTES, la part du rail est faible : de l'ordre de 10 % en général et autour de 30 % pour les au-delà de NANTES.

On notera enfin la relation privilégiée entre NANTES et RENNES avec plus de 2.800 voyageurs-jour parmi lesquels le rail ne capte que 12 %.



AXE SUD

FLUX AVEC LA DIRECTION DE PARIS

Relations >50 voyageurs/jour
tous modes et deux sens confondus

45.5 ← Part du rail en %
 1 mm = 250 Voyageurs

. Flux avec la direction de PARIS (carte 5)

Les flux avec la direction de PARIS sont nettement plus faibles que ceux observés sur l'axe Nord (75 %) et générés pour 80 % d'entre eux par les trois pôles principaux de QUIMPER, LORIENT et VANNES.

Globalement, la part du rail est de près de 50 % mais elle fluctue en fonction de l'existence ou de la proximité d'une desserte aérienne : de 35 % à LORIENT à 61 % à VANNES et à 81 % à REDON.

En résumé, l'analyse des déplacements sur l'axe Sud fait apparaître :

- le poids dominant de QUIMPER, LORIENT et VANNES sur le reste de l'armature urbaine de l'axe Sud.

- L'orientation des déplacements intrarégionaux sur LORIENT et RENNES.

- La part considérable des relations entre l'axe Sud et la direction de NANTES et entre RENNES et la direction de NANTES qui font de REDON un noeud d'échanges et de transit exceptionnel : plus de 40 % de l'ensemble des déplacements étudiés.

T.8. Flux journaliers tous modes

	REDON+TRANSIT	RENNES	PARIS	TOTAL
BREST	720	-	-	720
QUIMPER	910	540	880	2.330
LORIENT	1.570	810	1.310	3.690
VANNES	1.190	1.170	670	3.030
REDON+TRANSIT	-	4.680	160	4.840
TOTAL	4.390	7.200	3.020	14.610

I.3. LES DEPLACEMENTS SUR L'AXE RENNES - PARIS

Outre les trafics générés par les localités de l'axe Nord et de l'axe Sud qui utilisent l'axe RENNES - PARIS pour les relations avec la Région Parisienne et la France Nord, sont également et uniquement concernés par cette section les échanges entre la direction de PARIS d'une part, RENNES, VITRE et FOUGERES d'autre part ainsi que les centres urbains en rabattement sur la gare de RENNES : SAINT-MALO - DINARD, DINAN, PONTIVY, LOUDEAC et PLOERMEL.

Les flux concernés sont les suivants :

	Flux total	Part du rail	Part de l'aérien
RENNES	3.790	76,5 %	5,0 %
ST MALO - DINARD	960	43,0 %	6,5 %
VITRE	220	54,5 %	
FOUGERES	160	12,5 %	
DINAN	150	53,9 %	
PONTIVY	120	51,2 %	
LOUDEAC	100	48,0 %	
PLOERMEL	60	58,3 %	

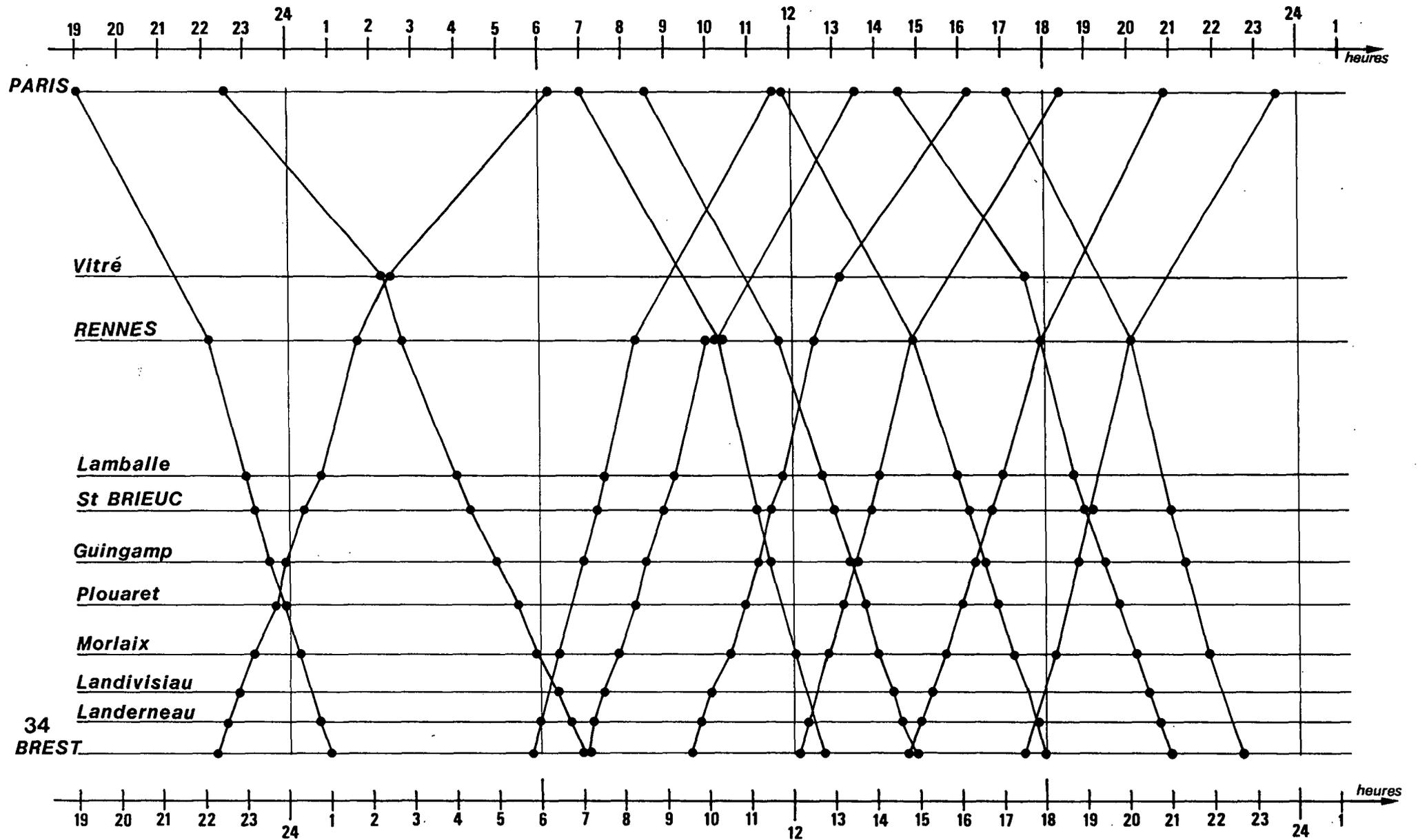
Nota : Il convient de considérer avec prudence les résultats qui portent sur des valeurs faibles. D'autre part, le trafic ferroviaire de RENNES est certainement surestimé du fait des voyageurs qui se rendent à RENNES par moyens individuels ; de même pour VITRE les voyageurs de FOUGERES qui n'utilisent pas les services d'autocar.

2. *L'OFFRE ACTUELLE de TRANSPORT*

AXE PARIS - BREST

CIRCULATIONS " RAPIDES et EXPRESS "

(jour ouvrable de base)



La présentation de l'offre actuelle de transport ferroviaire se limite aux circulations des trains "rapides et express" circulant en jour moyen ouvrable hors saison sur les axes RENNES - BREST, RENNES - QUIMPER et RENNES - PARIS. On trouvera également dans ce chapitre un descriptif de l'offre de transport aérien et des correspondances par fer ou autocar pour les localités situées à l'écart des axes concernés.

II.1. L'OFFRE DE TRANSPORT SUR L'AXE RENNES - BREST

II.11 - L'offre ferroviaire

. Les circulations

La grille horaire présentée ci-contre indique les trains "rapides" et "express" qui circulent quotidiennement entre PARIS et BREST dans les deux sens.

On compte 14 allers-retours par jour dont un aller-retour par train de nuit soit une fréquence moyenne d'un train toutes les 3 H 30.

L'analyse de la grille horaire laisse apparaître des lacunes importantes.

Dans le sens PARIS - BREST, il n'existe aucun service express permettant une arrivée à SAINT-BRIEUC avant 11 H ou à BREST peu avant 13 H à moins d'emprunter le train de nuit qui en partant de PARIS à 22 H 30 permet d'être à SAINT-BRIEUC à 4 H 20 ! et à BREST à 7 H 00.

Le soir, les départs de PARIS vers 17 H et 19 H sont satisfaisants, mais il est regrettable de ne trouver qu'un seul départ de RENNES entre 15 H et 20 H.

Dans le sens BREST - PARIS si les deux arrivées à RENNES le matin (8 H 20 et 10 H) correspondent bien aux besoins régionaux, il est par contre impossible d'être à PARIS avant 11 H 30 sauf, là encore à utiliser le train de nuit (BREST 22 H 15 - PARIS 6 H 15). Le soir, il n'existe qu'un seul départ entre 15 H et le train de nuit ce qui paraît également insuffisant.

. Les points d'arrêt

Toutes ces circulations ne desservent pas systématiquement la totalité des gares situées sur l'axe.

T1 - Nombre d'arrêts quotidiens

	Sens BREST - PARIS	Sens PARIS - BREST
BREST	7	7
LANDERNEAU	6	5
LANDIVISIAU	4	3
MORLAIX	7	7
PLOUARET	5	5
GUINGAMP	7	7
ST BRIEUC	7	7
LAMBALLE	6	5

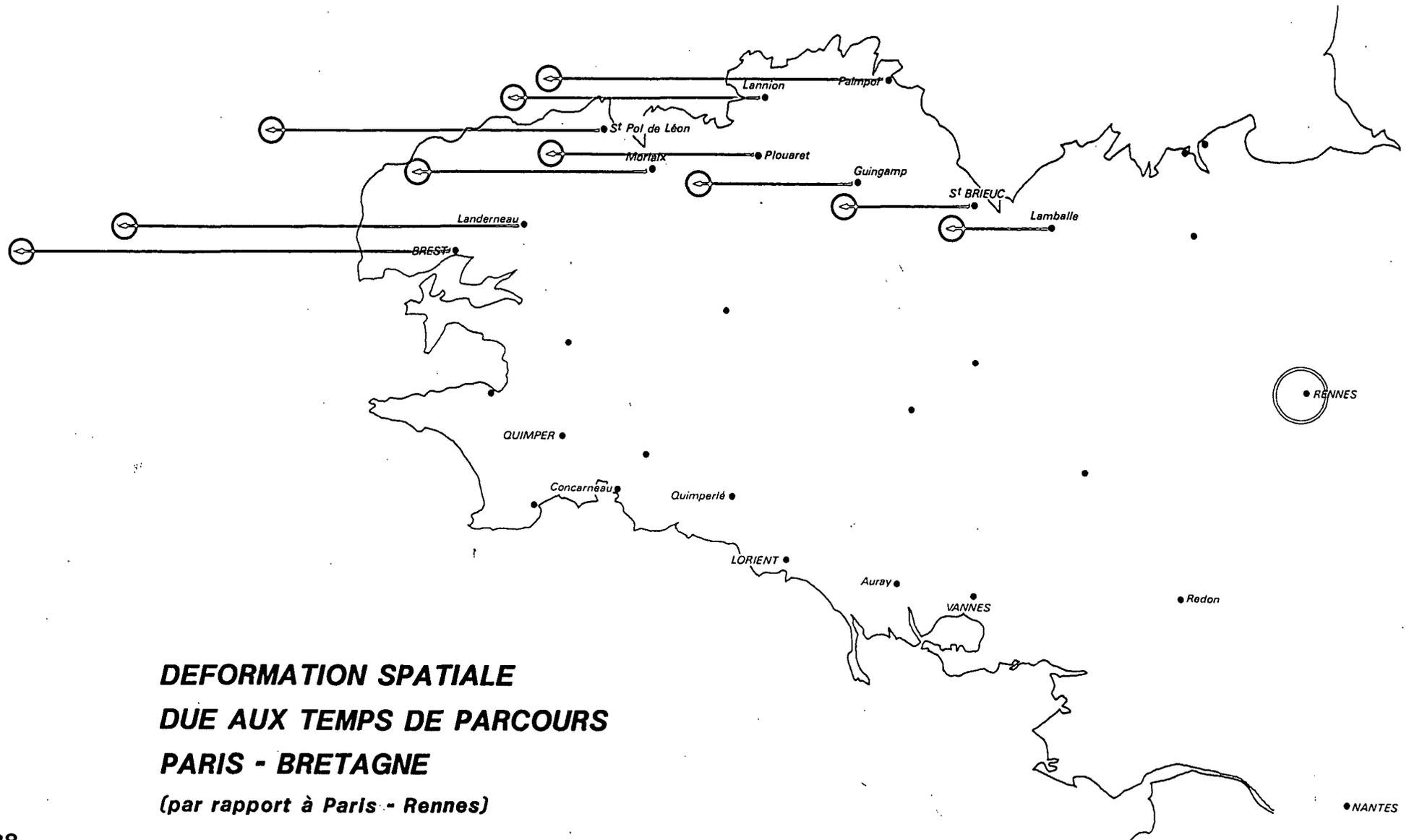
Ainsi, alors que BREST, MORLAIX, GUINGAMP et SAINT-BRIEUC voient s'arrêter tous les trains, LANDERNEAU, LANDIVISIAU, PLOUARET et LAMBALLE sont moins bien pourvus. En particulier, dans le sens PARIS - BREST ni le premier train de journée, ni le départ de PARIS de 17 H ne les desservent, de même dans le sens BREST - PARIS ils sont privés du premier (sauf LANDERNEAU et LAMBALLE) et du dernier train de jour.

. Les temps de parcours

Les temps de parcours varient selon les circulations et leur nombre d'arrêts. La différence entre les extrêmes (train de nuit exclus) va de 45 mn dans le sens PARIS - BREST à 1 H 10 dans le sens BREST - PARIS.

T.2. Temps de parcours BREST - PARIS

	Sens BREST - PARIS	Sens PARIS - BREST
Minimum	5 H 45	5 H 40
Maximum (de jour)	6 H 55	6 H 25
Moyenne (de jour)	6 H 20	6 H 00
Train de nuit	8 H 00	8 H 30



**DEFORMATION SPATIALE
DUE AUX TEMPS DE PARCOURS
PARIS - BRETAGNE**
(par rapport à Paris - Rennes)

On trouvera en annexe 3 les temps de parcours moyens ville à ville ainsi qu'entre les villes, RENNES et PARIS.

La carte ci-contre met en évidence l'enclavement de l'extrême Ouest breton par rapport à la capitale : le temps de parcours entre RENNES et PARIS (déjà peu performant) étant pris comme référence on voit sur la carte la localisation relative des centres urbains en espace-temps avec une aggravation croissante à mesure que l'on va vers l'Ouest et une situation très défavorable pour les localités non directement desservies (LANNION, PAIMPOL, SAINT POL DE LEON).

. Les liaisons quotidiennes et les possibilités de séjour

Le nombre de liaisons quotidiennes entre les centres urbains (cf. annexe 4) principaux desservis par tous les trains s'élève à 7 par sens de circulation pour tomber à 4 ou 5 pour les centres secondaires directement desservis. Par contre pour les localités situées à l'écart de l'axe et nécessitant une correspondance la situation est plus nuancée:

- des liaisons entre SAINT POL DE LEON, LANNION et PAIMPOL et les centres urbains situés à l'Ouest sont rares et le plus souvent le fruit d'une correspondance fortuite et longue ;

- avec la direction de l'Est, SAINT POL DE LEON et PAIMPOL ont trois liaisons par sens et LANNION cinq.

Le nombre de liaisons possibles et les horaires des circulations déterminent des possibilités de séjour plus ou moins intéressantes.

- Séjours en Bretagne à partir d'une autre ville bretonne

Dans le sens BREST - RENNES la possibilité de séjour de journée est possible à partir de toutes les villes bretonnes avec un séjour à RENNES entre 10 H et 18 H tandis que les séjours avec une arrivée plus précoce ne sont pas possibles pour LANDIVISIAU et SAINT POL DE LEON et que le retour plus tardif est également exclu outre ces deux localités pour LANDERNEAU et LANNION. Le séjour de matinée entre 10 H et 12 H est possible pour toutes les localités de même que le séjour d'après-midi.

Dans le sens RENNES - BREST la situation est plus mauvaise : le séjour de journée implique l'emprunt du train de nuit avec un séjour à BREST de 7 H 05 à 17 H 35 pour toutes les localités sauf LANDERNEAU, LANDIVISIAU et LAMBALLE ou de 7 H 05 à 22 H 15 sauf pour SAINT POL DE LEON.¹ Le séjour de matinée implique également l'arrivée à 7 H 05 et un départ à 12 H 10 sauf pour LANDIVISIAU et SAINT POL DE LEON et à 14 H 55 pour toutes les destinations. Le séjour d'après-midi avec une arrivée à 12 H 50 et un retour à 17 H 35 ou 22 H 15 est exclu pour LANDERNEAU, LANDIVISIAU, LAMBALLE et LANNION qui doivent se contenter du séjour 15 H - 22 H 15 ou 15 H - 17 H 35.

¹ L'existence d'une circulation régionale RENNES - BREST avec une arrivée à BREST à 10 H permet de pallier à cette insuffisance notoire.

- Séjours en Bretagne à partir de PARIS

Le séjour de journée dans une localité bretonne n'est possible qu'en empruntant le train de nuit au moins à l'aller (arrivée à 7 H à BREST !) et un retour par le train qui part de BREST à 17 H 35 uniquement pour les centres principaux ou par le train de nuit pour les villes secondaires.

Le séjour d'après-midi avec une arrivée à BREST à 12 H 50 pour les principales localités et à 15 H pour les autres est possible avec un retour de BREST à 17 H 35 avec desserte des grandes gares ou par le train de nuit pour toutes les localités.

- Séjours à PARIS depuis les villes bretonnes

La situation dans le sens Province - PARIS n'est pas meilleure puisque seul le train de nuit permet une arrivée à PARIS avant 11 H 30 mais il suppose un départ de BREST à 22 H 15 et une arrivée à PARIS à 6 H 15. Les deux premiers trains de journée permettent un séjour d'après-midi dans la capitale avec une arrivée à 11 H 30 ou 13 H 30 et un départ à 17 H pour les localités principales, 19 H ou train de nuit (22 H 30) pour toutes les destinations.

Les possibilités de séjour apparaissent donc très médiocres dans les deux sens, d'autant plus que pour passer une journée à PARIS ou à BREST le temps de trajet minimum aller-retour est de 14 H.

En résumé

L'offre actuelle de transport ferroviaire paraît assez bien adaptée aux déplacements intrarégionaux dans le sens BREST - RENNES par contre, l'impossibilité d'arriver à BREST avant 13 H et d'en repartir après 17 H 30 constitue une lacune importante pour les trajets régionaux à moyenne distance dans le sens RENNES - BREST.

Pour les relations avec la Région Parisienne, les temps de trajet et les horaires des circulations excluent pratiquement la possibilité de séjour de journée à PARIS comme à BREST et à SAINT-BRIEUC (sauf pour ces derniers à se rendre à RENNES en voiture particulière) ce qui explique le succès du transport aérien sur la relation PARIS - BREST.

II.12 - L'offre de transport aérien

BREST, LANNION et SAINT-BRIEUC bénéficient de liaisons aériennes régulières avec PARIS qui viennent pallier aux insuffisances de la desserte ferroviaire actuelle sur les relations avec la capitale.

- Liaison PARIS - BREST

C'est la desserte la plus étoffée de la région avec 5 allers-retours quotidiens. Le temps de vol est d'environ 1 heure mais il convient de tenir compte des trajets terminaux et des délais d'embarquement, ce qui revient à doubler le temps strict de vol.¹

- Liaison PARIS - LANNION

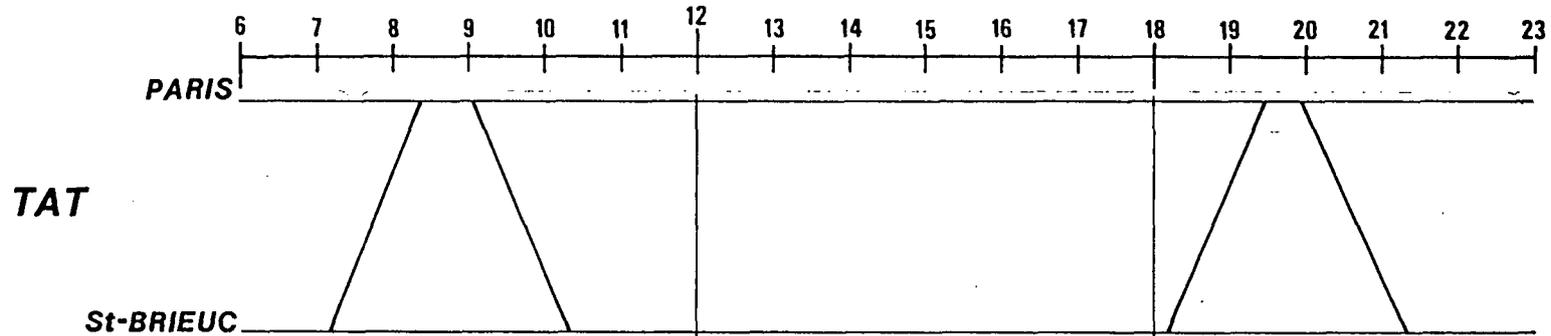
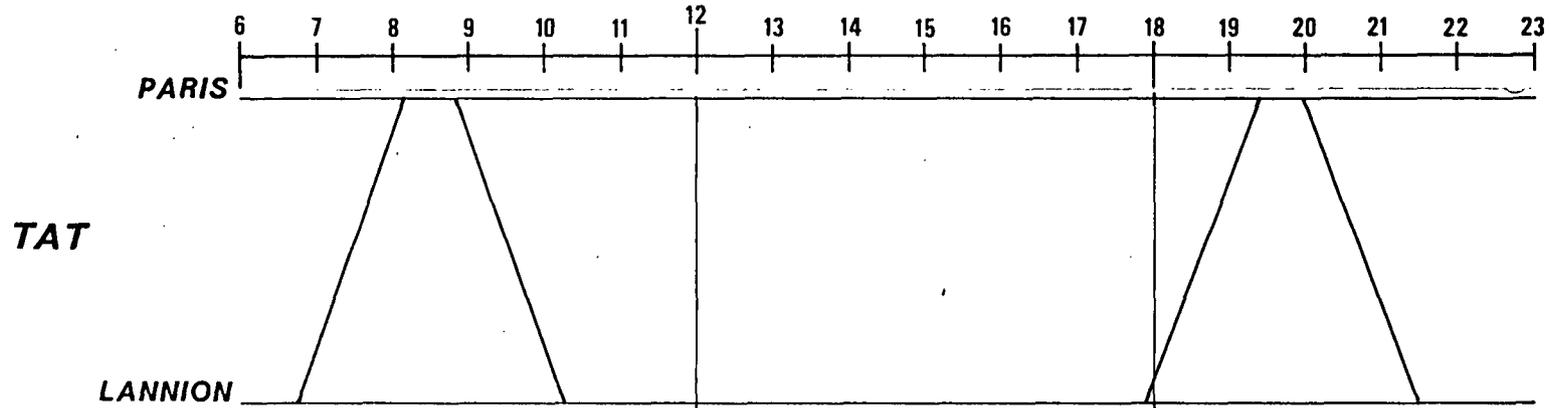
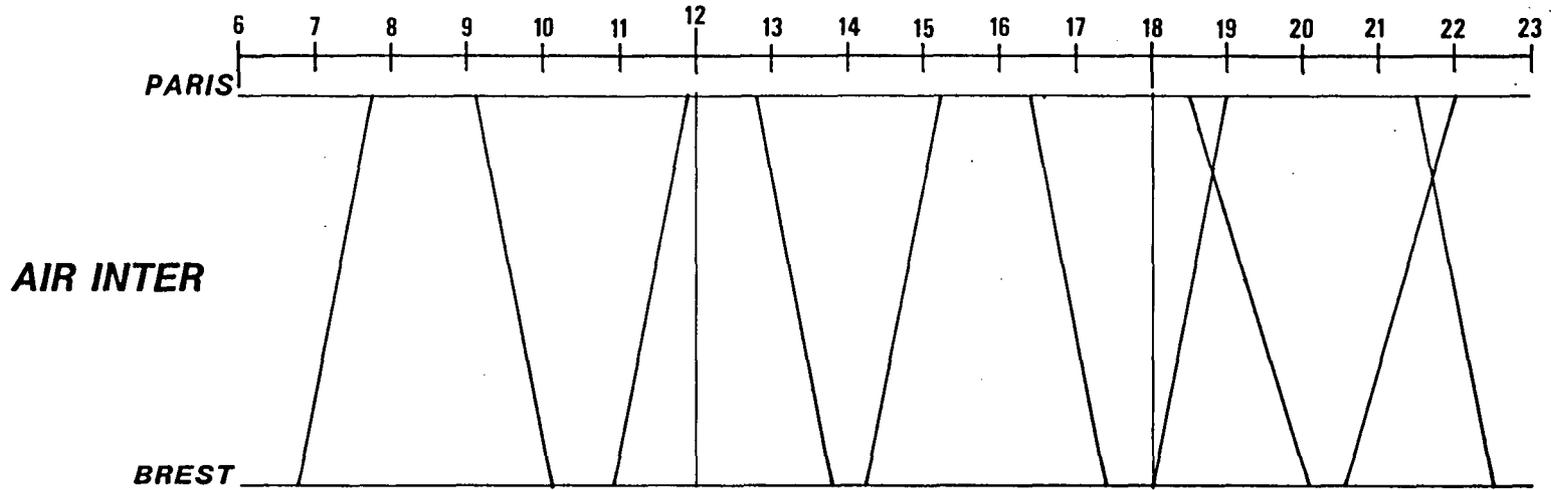
Elle comporte deux allers-retours quotidiens avec un temps de vol de 1 H 25.

- Liaison PARIS - SAINT BRIEUC

Elle est organisée comme la desserte de LANNION avec un temps de vol de 1 H 15.

¹ BREST-Aéroport 15 mn + délai d'embarquement 15 mn + vol 60 mn + débarquement et trajet terminal 30 mn.

LIAISONS AERIENNES ENTRE PARIS, BREST, LANNION et St-BRIEUC



Ces liaisons aériennes permettent le séjour de journée à PARIS au départ de LANNION et SAINT-BRIEUC et inversement.

Pour BREST, elles permettent les séjours de journée, de matinée et d'après-midi dans chaque sens avec trois possibilités de retour de PARIS en fin d'après-midi et deux possibilités de retour de BREST. C'est donc une liaison particulièrement performante qui explique la part de marché prise par l'avion sur cette relation. Une petite critique toutefois : compte-tenu du trajet terminal, la première arrivée à BREST se situe vers 10 H 20 seulement.

II.2 L'OFFRE DE TRANSPORT SUR L'AXE RENNES - QUIMPER

II.21 - L'offre ferroviaire

. Les circulations

En Bretagne Sud, 19 trains circulent quotidiennement entre QUIMPER, REDON et RENNES. Ils se répartissent comme suit :

- dans le sens PARIS QUIMPER on compte 7 trains dont un train de nuit via NANTES auxquels s'ajoutent deux circulations qui assurent la relation RENNES - QUIMPER par connexion de circulation RENNES - NANTES et NANTES (BORDEAUX ou LYON) - QUIMPER.

- dans le sens QUIMPER - PARIS également 7 trains dont un train de nuit via NANTES, une liaison QUIMPER - RENNES assurée par une circulation QUIMPER - LYON complétée par un train REDON - RENNES, deux autres circulations NANTES - RENNES et une circulation QUIMPER - BORDEAUX.

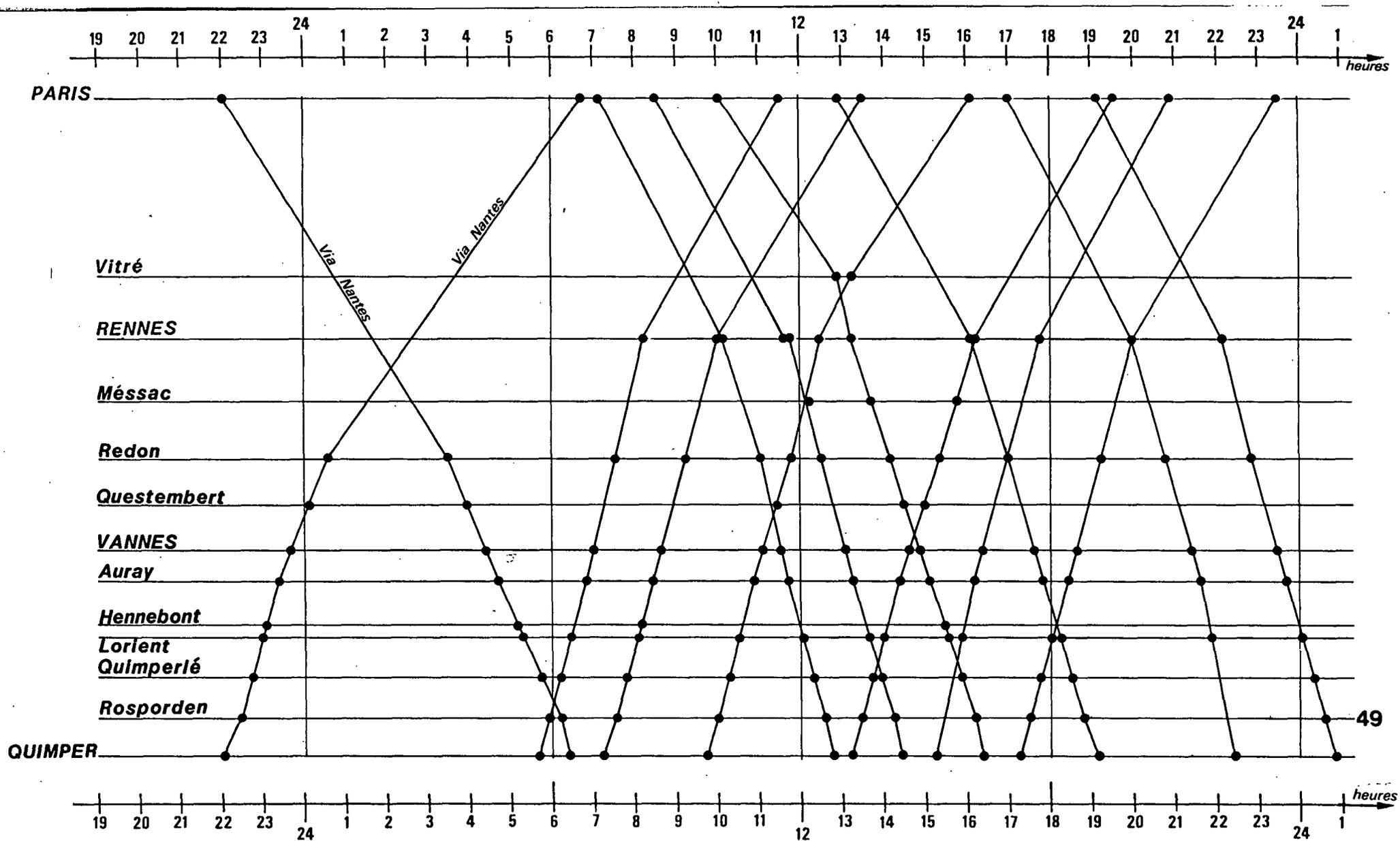
La grille présentée ci-contre ne reprend que les 7 allers-retours QUIMPER - RENNES - PARIS concernés par le projet T.G.V.

La fréquence de desserte est donc identique à celle de l'axe Nord et les mêmes lacunes apparaissent avec en particulier l'impossibilité depuis PARIS d'arriver à QUIMPER avant 13 H sans emprunter le train de nuit ni d'être à PARIS avant 11 H 30.

AXE PARIS - QUIMPER

CIRCULATIONS " RAPIDES et EXPRESS "

(jour ouvrable de base)



. Les points d'arrêts

Plusieurs centres urbains de Bretagne Sud ne sont pas directement desservis par l'axe RENNES - QUIMPER :

- CONCARNEAU qui doit se rabattre sur la gare de ROSPORDEN
- DOUARNENEZ et PONT L'ABBE sur QUIMPER

T3 - Nombre d'arrêts quotidiens

	Sens QUIMPER - PARIS	Sens PARIS - QUIMPER
QUIMPER	7	7
ROSPORDEN	6	6
QUIMPERLE	6	6
LORIENT	7	7
HENNEBONT	2	2
AURAY	7	7
VANNES	7	7
QUESTEMBERT	3	2
REDON	7	7
MESSAC	1	2

Alors que tous les trains s'arrêtent dans les centres principaux de QUIMPER, LORIENT et VANNES ainsi qu'à AURAY et REDON, ROSPORDEN et QUIMPERLE ont un aller-retour de moins et HENNEBONT, MESSAC et QUESTEMBERT entre 1 et 3 arrêts par sens.

. Les temps de parcours

Comme sur l'axe Nord les temps de parcours varient selon les circulations, la période et le nombre d'arrêts.

T4 - Temps de parcours QUIMPER - PARIS

	Sens QUIMPER - PARIS	Sens PARIS - QUIMPER
Minimum	5 H 40	5 H 45
Maximum de jour	6 H 20	6 H 25
Moyenne	6 H 00	6 H 00
Train de nuit	8 H 45	8 H 30

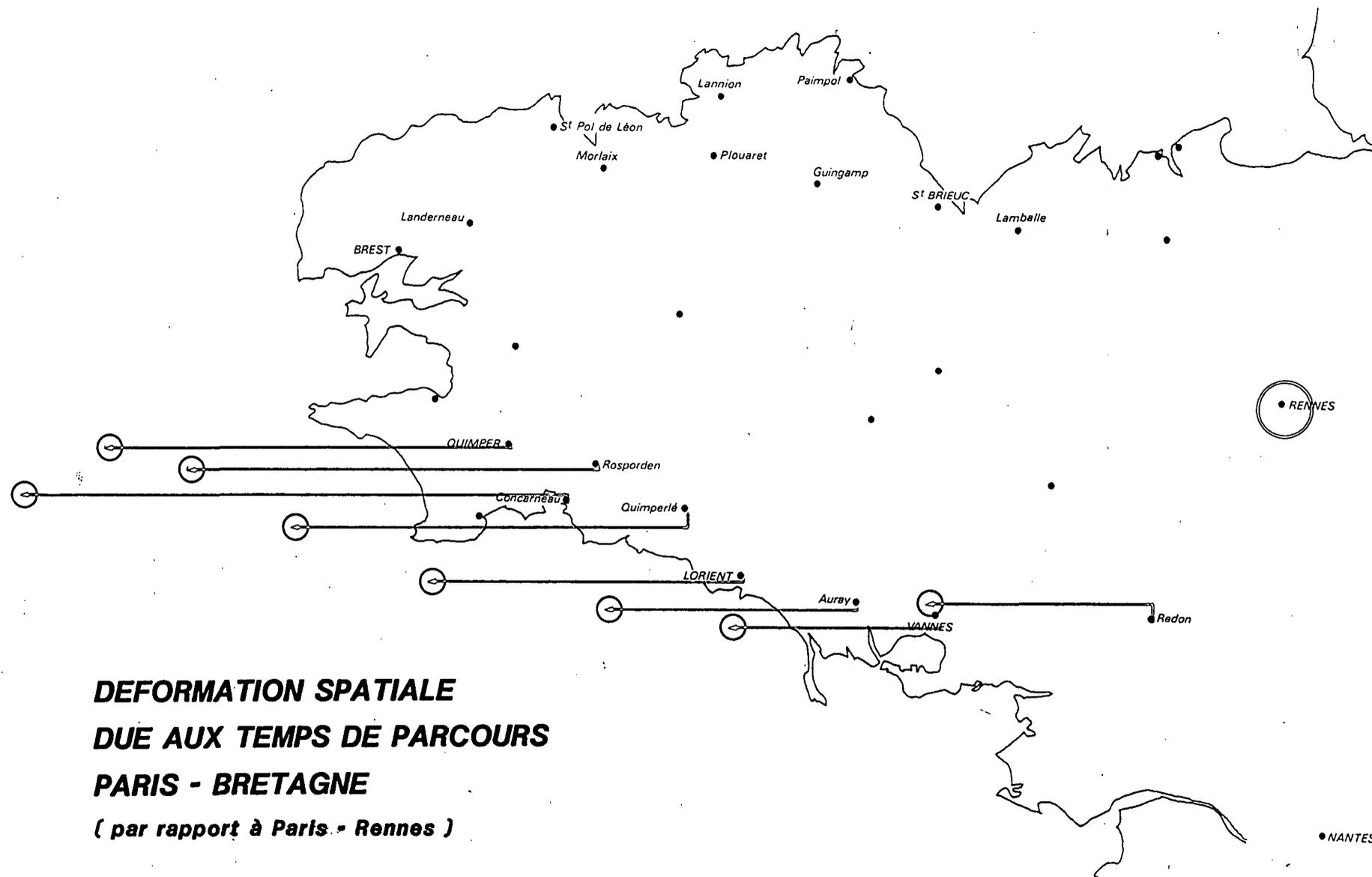
On trouvera en annexe les temps de parcours entre centres urbains, avec RENNES, NANTES et PARIS.

On remarquera : - l'allongement des temps de parcours pour la desserte de CONCARNEAU qui nécessite la correspondance à ROSPORDEN
- la longueur du trajet NANTES - RENNES
- des temps d'accès à RENNES et à NANTES identiques pour les villes de BRETAGNE Sud.

Comme sur l'axe Nord on observe une pénalisation de l'accessibilité à PARIS des villes de Bretagne Sud par rapport à RENNES.

Cette pénalisation augmente progressivement en allant vers l'Ouest et touche plus particulièrement le Centre de CONCARNEAU où la nécessité d'une correspondance aggrave encore la situation.

La carte ci-contre (carte 7) montre la déformation spatiale due à l'allongement des temps de parcours à l'intérieur de la Bretagne par référence au temps de trajet RENNES - PARIS pourtant déjà fort médiocre : la vitesse moyenne passe en fait de 120 km/h entre RENNES et PARIS à 90 Km/h entre RENNES et QUIMPER ; à cette réduction de vitesse s'ajoute encore le temps perdu à RENNES qui est en moyenne supérieur à 10 minutes.



**DEFORMATION SPATIALE
DUE AUX TEMPS DE PARCOURS
PARIS - BRETAGNE
(par rapport à Paris - Rennes)**

. Les liaisons quotidiennes et les possibilités de séjour

Le nombre de liaisons quotidiennes assurées par les trains QUIMPER - PARIS entre les principales villes bretonnes de l'axe Sud s'élève à 7 par sens de circulation et à 6 entre ces villes et RENNES (le train de nuit passant par NANTES) ainsi que NANTES. Il y en a une de moins pour ROSPORDEN et QUIMPERLE et seulement 2,5 pour CONCARNEAU.

- Séjours en Bretagne à partir d'une autre ville bretonne

Dans le sens QUIMPER - RENNES, le séjour de matinée est possible sauf pour QUESTEMBERT et MESSAC avec deux possibilités d'arrivée à RENNES (8 H 15 et 10 H) et deux possibilités d'en repartir (11 H 45 et 13 H 15) il en est de même pour le séjour d'après-midi avec pour les principales localités trois possibilités de retour ; toutefois le premier retour est trop précoce et les deux autres trop tardifs. Une possibilité intermédiaire existe en empruntant successivement une circulation RENNES - NANTES jusqu'à REDON et une circulation BORDEAUX - QUIMPER.

Dans le sens RENNES - QUIMPER, le séjour de matinée n'est pas assuré par les circulations PARIS - QUIMPER sauf à emprunter le train de nuit qui vient par NANTES. Sinon, la seule possibilité d'arriver à QUIMPER avant 10 H consiste à utiliser successivement une circulation RENNES - NANTES et une circulation LYON - QUIMPER.

L'après-midi, le séjour est possible sauf pour MESSAC et QUESTEMBERT, mais il n'y a qu'un départ le soir à 17 H 15 avant le train de nuit sauf là encore par utilisation des circulations en correspondance à REDON.

- Séjour en Bretagne à partir de la Région Parisienne

Comme pour l'axe Nord il n'y a aucune arrivée en matinée mis à part le train de nuit et tout séjour de journée ou d'après-midi implique l'utilisation d'un train de nuit au moins pour un des deux trajets avec un temps total de trajet de près de 15 H et une absence du domicile de plus de 24 H.

- Séjour en Région Parisienne à partir de la Bretagne

La situation est symétrique de la précédente avec toutefois deux possibilités intéressantes de départ de PARIS le soir à 17 H et 19 H avant le train de nuit.

- Séjour à NANTES et depuis NANTES

Les possibilités de séjour sont correctes dans les deux sens de circulation.

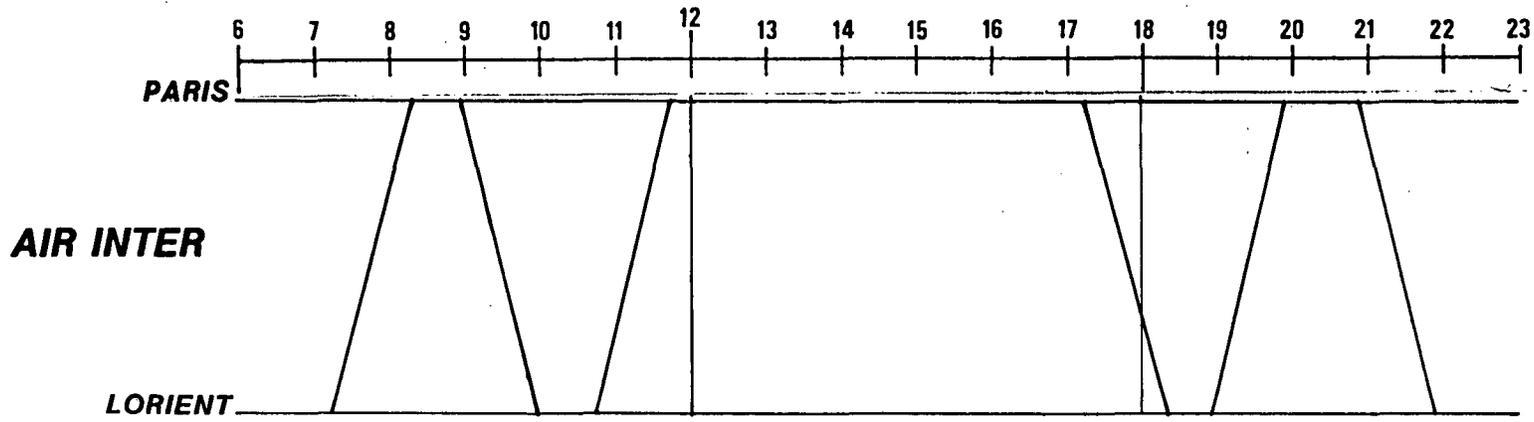
En résumé

La situation sur l'axe RENNES - QUIMPER est tout à fait comparable à celle observée sur l'axe Nord avec les mêmes forces et faiblesses :

- Les déplacements intrarégionaux sont correctement assurés dans le sens QUIMPER - RENNES mais l'offre est plus médiocre dans l'autre sens où les services PARIS - QUIMPER ne permettent pas d'arrivée à QUIMPER le matin ni de retour après 17 H 15. Ces insuffisances sont amoindries par l'existence des circulations RENNES - NANTES et NANTES - QUIMPER qui viennent heureusement combler la grille.

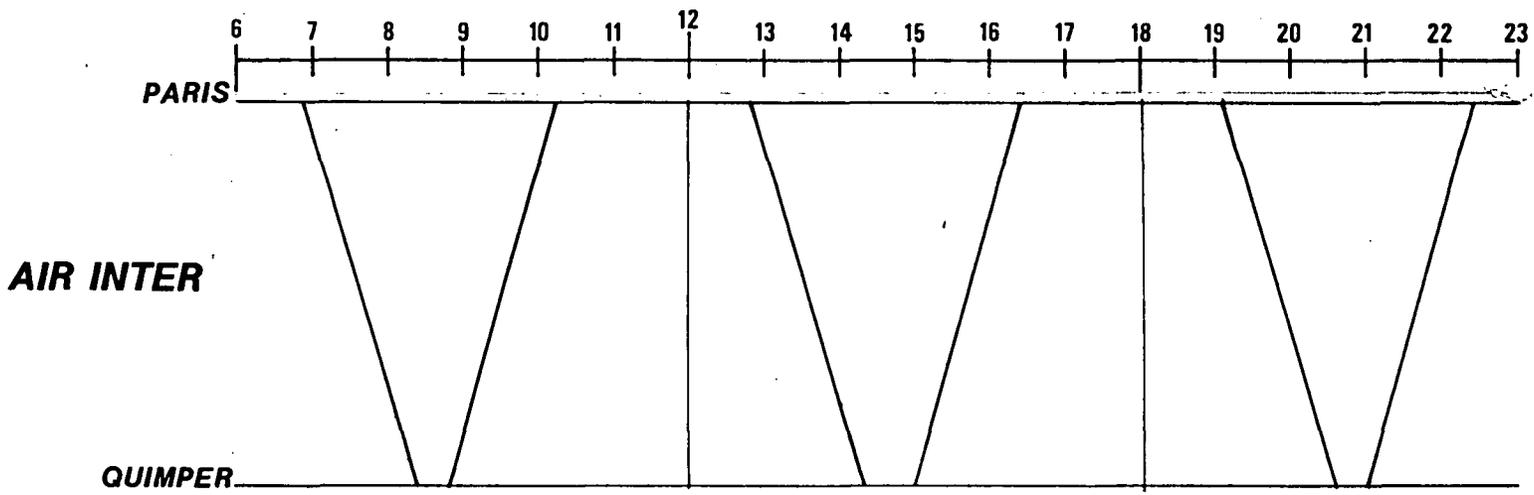
- Les relations avec la Région Parisienne ne permettent pas d'assurer un séjour de journée à PARIS ou en Bretagne sans utiliser un train de nuit au moins pour l'un des trajets.

LIAISONS AERIENNES ENTRE PARIS, LORIENT et QUIMPER



AIR INTER

LORIENT



AIR INTER

QUIMPER

II.22 - L'offre de transport aérien

Comme en Bretagne Nord, l'offre de transport aérien permet aux deux centres principaux de QUIMPER et LORIENT de compenser les lacunes de l'offre ferroviaire. Les deux villes bénéficient de trois allers-retours quotidiens avec la capitale mais l'organisation des vols est différente :

. Liaison LORIENT - PARIS

Le temps de vol est d'une heure, soit trajets terminaux et délais de sécurité compris un voyage de deux heures environ.

L'organisation de la desserte permet les séjours de journée et d'après-midi à PARIS avec deux possibilités de retour le soir tandis que seul le séjour de journée est possible à LORIENT avec une arrivée à 10 H (soit 10 H 15 à destination) et un seul départ vers 19 H.

. Liaison QUIMPER - PARIS

Le temps de vol est de 1 H 25 soit un trajet total d'environ 2 H 20 avec des possibilités moins intéressantes : l'arrivée à PARIS est un peu tardive et les séjours de matinée et d'après-midi à PARIS sont très écourtés avec un seul départ le soir. A QUIMPER par contre le séjour de journée est long et le départ du soir tardif mais on dispose d'une possibilité de séjour de matinée et d'après-midi.

II.3. L'OFFRE DE TRANSPORT SUR L'AXE RENNES - PARIS

II.31 - L'offre ferroviaire

. Les circulations

La conjugaison des circulations RENNES - QUIMPER et RENNES - BREST aboutit à 10 trains qui circulent quotidiennement dans chaque sens sur la section RENNES - PARIS dont un aller-retour de nuit qui n'est utile que pour les voyageurs en provenance ou à destination de l'axe RENNES - BREST du fait des horaires de passage à RENNES (2 H vers PARIS et 2 H 40 depuis PARIS).

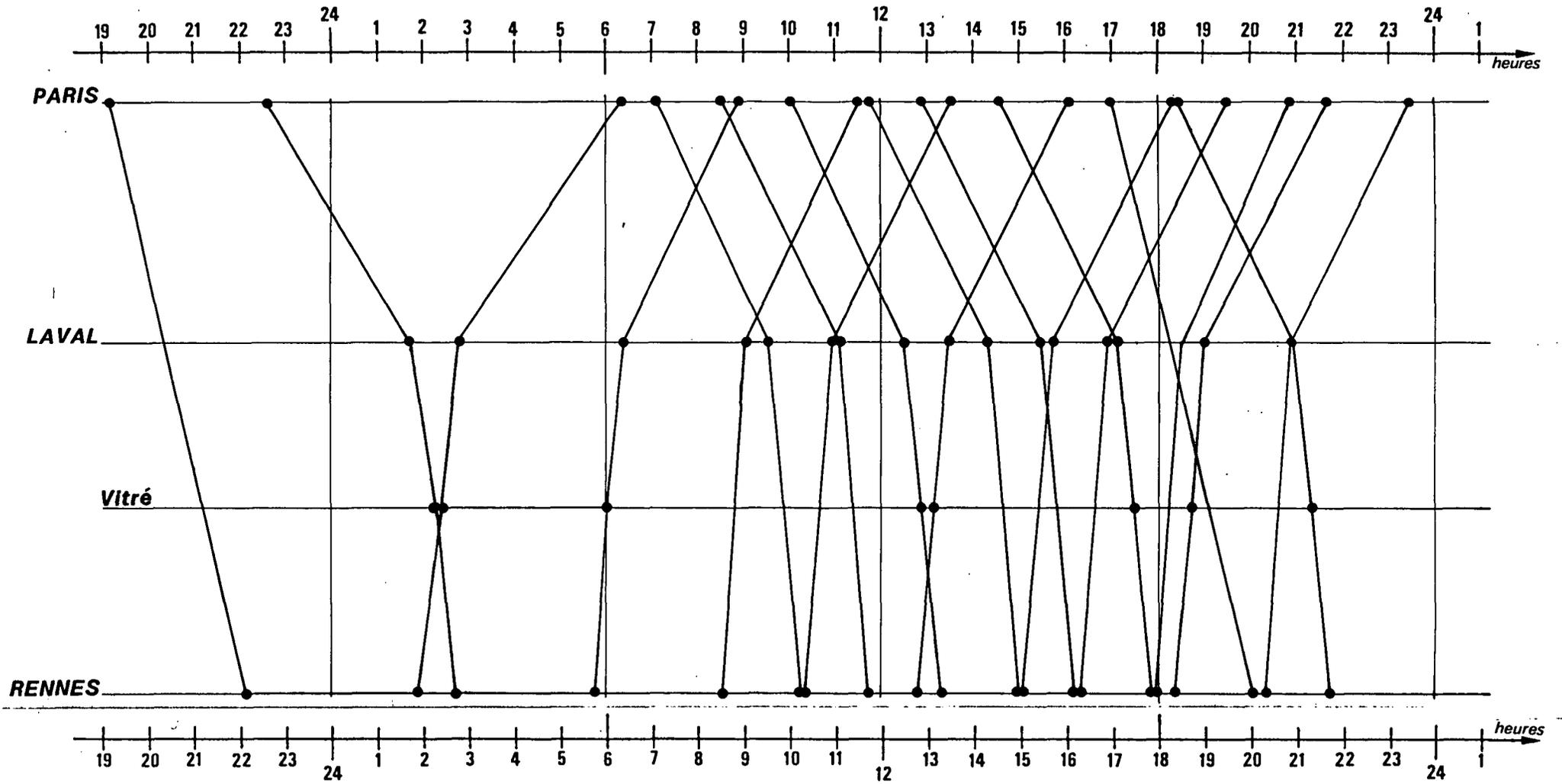
L'offre réelle de transport est donc de 9 allers-retours quotidiens. La grille horaire présentée ci-contre laisse apparaître une lacune : aucune arrivée à RENNES avant 10 H 10 alors que l'arrivée à PARIS se fait pour 9 H.

Le reste de la journée, le niveau de fréquences offert permet une desserte de qualité, tout au plus pourrait-on reprocher l'absence de départ de RENNES vers 17 H (mais on a 16 H 20 et 18 H 00).

AXE PARIS - RENNES

CIRCULATIONS " RAPIDES et EXPRESS "

(jour ouvrable de base)



. Les points d'arrêts

Entre RENNES et LAVAL, les circulations RENNES - PARIS desservent l'unique centre urbain traversé par l'axe : VITRE. Mais toutes les circulations ne s'y arrêtent pas : 4 seulement des 10 allers-retours font arrêt à VITRE dont l'aller-retour de nuit qui permet d'être à VITRE à 2 H 15 en partant de PARIS ou d'en partir à 2 H 20 pour PARIS !

Ces circulations permettent également d'assurer les relations entre PARIS et des villes de BRETAGNE à partir des rabattements sur RENNES : c'est le cas de SAINT MALO - DINARD et DINAN qui utilisent la ligne ferroviaire SAINT MALO - RENNES et qui bénéficient de 5 correspondances dans le sens PARIS - ST MALO et de 7 dans le sens inverse (en comptant les circulations régionales).

LOUDEAC, PONTIVY et PLOERMEL sont également reliées à RENNES par des lignes d'autocars conventionnées par la Région : le premier bénéficie de deux allers-retours en correspondance, les deux autres de trois allers-retours.

Enfin FOUGERES accède à l'axe soit à VITRE soit à LAVAL par lignes frontalières conventionnées également par la Région : la ville dispose ainsi de cinq correspondances vers PARIS (trois sur les trains de jours de VITRE et deux sur LAVAL) et de quatre correspondances depuis PARIS (les trois trains de VITRE et deux de LAVAL dont un concurrent).

. Les temps de parcours

- Dans le sens RENNES - PARIS

Temps minimum 2 H 56

Temps maximum 3 H 21

Moyenne 3 H 12

- Dans le sens PARIS - RENNES

Temps minimum 2 H 59

Temps maximum 3 H 22

Moyenne 3 H 09

Ces temps de parcours bien que nettement meilleurs que sur les sections RENNES - BREST et RENNES - QUIMPER restent assez médiocres si on les compare à ceux de la liaison NANTES - PARIS où, avec 22 km de plus les meilleurs trains circulent en 2 H 50.

. Les possibilités de séjour

. Pour RENNES, les possibilités de séjour à PARIS sont possibles pour les matinées, l'après-midi ou la journée avec les choix multiples pour les horaires de retour. La situation est un peu moins bonne dans l'autre sens en particulier pour le séjour de matinée avec une arrivée à RENNES un peu tardive.

. Pour la région de SAINT-MALO, la desserte permet le séjour d'après-midi à PARIS (il n'y a pas de correspondance sur le premier train) et à SAINT-MALO (l'arrivée du premier train déjà tardive à RENNES entraîne une arrivée à SAINT-MALO peu avant 11 H 30, ce qui rend le train suivant plus attractif avec une arrivée pour 13 H).

. Pour les centres de LOUDEAC, PONTIVY et PLOERMEL, le système permet également les séjours d'après-midi à PARIS et depuis PARIS.

. Pour FOUGERES, le jeu des correspondances sur VITRE et LAVAL permet de séjourner à PARIS pour la matinée, l'après-midi ou la journée, tandis que seul le séjour d'après-midi est possible à FOUGERES depuis PARIS.

. Pour VITRE, les dessertes directes permettent le séjour de matinée ou de journée à PARIS et seulement le séjour d'après-midi à VITRE. D'autres liaisons sont possibles sous réserve de se rabattre sur la gare de LAVAL.

En résumé

- Sur l'axe PARIS - RENNES le niveau de fréquence (9 A.R. de jour) offert permet toutes les possibilités de séjour entre la capitale et la métropole régionale.

- Les correspondances à RENNES donnent pour la Région malouine et le Centre Bretagne la possibilité d'un séjour d'après-midi dans des conditions acceptables comparables aux villes de Bretagne Nord et de Bretagne Sud. FOUGERES par le cumul des correspondances sur VITRE et LAVAL bénéficie des trois types de séjour à PARIS.

- Enfin VITRE dispose en desserte directe de la possibilité de séjourner la matinée ou la journée à PARIS.

II.32 - L'offre aérienne

RENNES et SAINT MALO - DINARD disposent d'une desserte aérienne avec PARIS articulée autour d'un aller-retour quotidien sur chaque centre.

- Liaison RENNES - PARIS

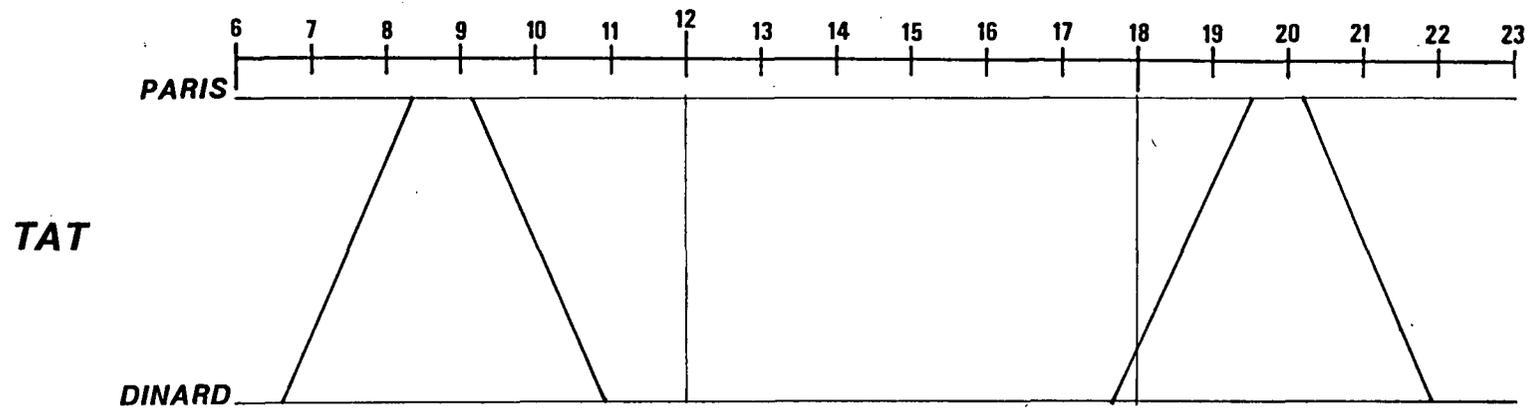
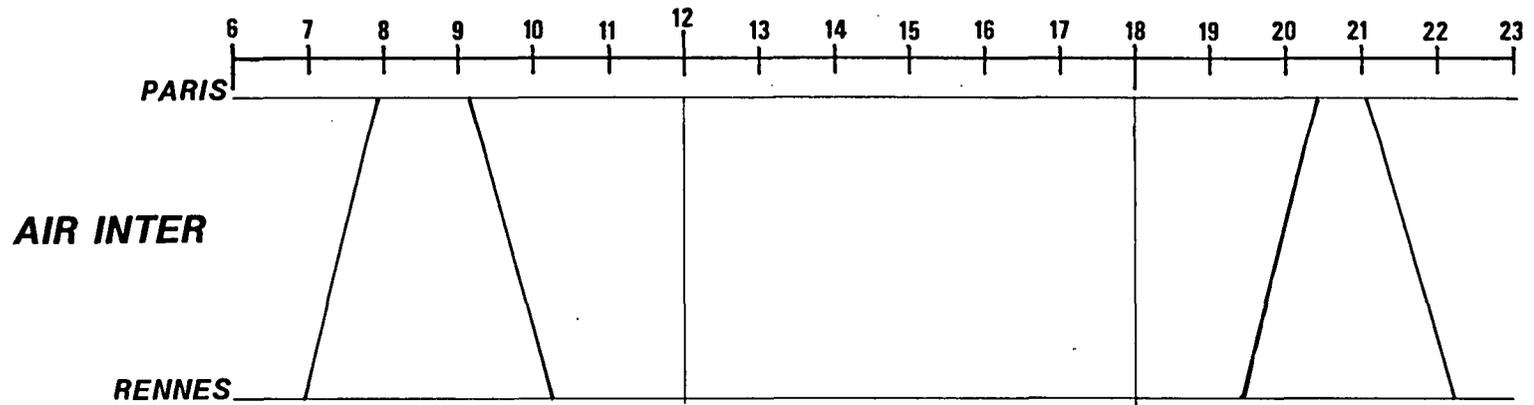
L'aller-retour permet le séjour de journée à RENNES comme à PARIS mais l'arrivée le matin à RENNES ainsi que le départ le soir de PARIS semblent tardifs.

- Liaison SAINT MALO (DINARD) - PARIS ¹

L'aller-retour de journée est possible dans les deux sens mais l'arrivée à SAINT-MALO n'est pas possible avant 11 H .

¹ Cette desserte est jumelée avec celle de SAINT-BRIEUC.

LIAISONS AERIENNES ENTRE PARIS, RENNES et DINARD



3.
Le PROJET T.G.V.

La mise en place de la desserte T.G.V. de l'Ouest et du Sud-Ouest débutera en 1989 par l'ouverture de la section PARIS - LE MANS, puis en 1990 de la section PARIS - TOURS. Jusqu'à TOURS et LE MANS, le T.G.V. Atlantique circulera sur une infrastructure nouvelle ; au-delà, il empruntera les lignes actuelles jusqu'à RENNES et la Bretagne, NANTES et BORDEAUX.

La desserte de la Bretagne est programmée pour 1992.

Actuellement, le détail des circulations n'est pas encore connu avec précision mais les principes sont arrêtés et permettent une première analyse comparative.

Le schéma s'articule autour d'une desserte PARIS - RENNES qui comptera 14 allers-retours quotidiens dont 5 seront prolongés sur l'axe RENNES - BREST et autant sur l'axe RENNES - QUIMPER.

A cette desserte T.G.V. s'ajouteront l'aller-retour par train de nuit maintenu ainsi que trois allers-retours classiques sur chaque axe en correspondance à RENNES avec les T.G.V. RENNES - PARIS.

III.1. L'AXE RENNES - BREST

. Les circulations

L'axe Nord sera desservi par 5 allers-retours T.G.V. PARIS - BREST auxquels s'ajouteront 3 allers-retours classiques "complémentaires" en correspondance à RENNES sur les T.G.V. RENNES - PARIS et 1 aller-retour par train de nuit soit un total journalier de 9 allers-retours ce qui représente globalement un accroissement de 2 circulations dans chaque sens par rapport à la situation actuelle. SAINT BRIEUC bénéficiera en outre d'un T.G.V. supplémentaire dans le sens BREST - PARIS.

Les horaires précis ne sont pas encore connus officiellement ; il est souhaitable que les fréquences supplémentaires puissent pallier aux carences actuelles de la desserte : en particulier l'arrivée à PARIS comme à BREST en matinée et un départ de BREST après 17 H 30. Or, il semble que le projet S.N.C.F. prévoit bien le séjour de journée à PARIS avec une arrivée avant 10 H 30 tandis que BREST ne serait pas desservie avant 12 H.

. Les points d'arrêts

Le projet S.N.C.F. prévoit l'arrêt systématique des T.G.V. à SAINT-BRIEUC, tandis que seuls 3 allers-retours desserviront GUINGAMP et MORLAIX et que les autres gares se contenteront des circulations complémentaires.

T.1. Nombre d'arrêts quotidiens

	SENS BREST - PARIS				SENS PARIS - BREST			
	T.G.V.	Complémt	train nuit	Total	T.G.V.	Complémt	train nuit	total
BREST	5	3	1	9	5	3	1	9
LANDERNEAU	-	3	1	4	-	3	1	4
LANDIVISIAU	-	3	1	4	-	2	1	3
MORLAIX	3	3	1	7	3	3	1	7
PLOUARET	-	3	1	4	-	3	1	4
GUINGAMP	3	3	1	7	3	3	1	7
ST BRIEUC	6	3	1	10	5	3	1	9
LAMBALLE	-	3	1	4	-	3	1	4

BREST et SAINT-BRIEUC sont les grands bénéficiaires du projet en terme de fréquences puisqu'ils gagnent respectivement 2 et 2,5 allers-retours ; toutefois trois allers-retours nécessitent une rupture de charge contre un seul aller BREST - PARIS actuellement.

MORLAIX et GUINGAMP voient le niveau de fréquence globale maintenu à l'identique mais ne bénéficient que de trois allers-retours T.G.V. Au total (avec le train de nuit) ils n'ont plus que quatre dessertes directes par jour et par sens avec PARIS contre sept actuellement. Cette situation, pénalisante pour ces deux centres l'est surtout pour SAINT-POL-DE-LEON et LANNION qui, pour utiliser les circulations complémentaires devront supporter deux correspondances.

Enfin les gares secondaires perdent un aller-retour quotidien.

Ce bilan ne tient pas compte des services conventionnés par la Région et qui pourraient augmenter le nombre de potentialités en assurant certains rabattement des gares secondaires vers les arrêts desservis par les T.G.V.

. Les temps de parcours

Les temps de parcours actuellement prévus par T.G.V. sont de 2 H 05 entre RENNES et PARIS et de 4 H 16 entre BREST et PARIS (pour les meilleurs temps) tandis que les circulations complémentaires devraient relier RENNES à BREST en 2 H 30 environ.

Les villes directement desservies par T.G.V. bénéficient de gains de temps très importants pour leurs relations avec RENNES et surtout PARIS :

T.2. Gains de temps T.G.V.

	PARIS	RENNES
BREST	1 H 20	0 H 30
MORLAIX	1 H 10	0 H 30
GUINGAMP	1 H 05	0 H 15
ST BRIEUC	1 H 05	0 H 15

Les circulations complémentaires bénéficieront également de gains de temps dues à l'électrification de la ligne RENNES - BREST de sorte que les arrêts non directement desservis connaîtront aussi une nette amélioration de leur accessibilité à RENNES et surtout à PARIS malgré la rupture de charge en gare de RENNES.

Ainsi, l'utilisation successive d'une circulation T.G.V. RENNES - PARIS et d'une circulation complémentaire sur le parcours breton permet de gagner environ 1 H entre la Bretagne et PARIS :

Gains de temps T.G.V. + complémentaire
(différence entre meilleurs temps)

LAMBALLE	48 mn
PLOUARET	1 H
LANDIVISIAU	1 H
LANDERNEAU	1 H 05

L'amélioration est moins sensible pour des parcours purement internes mais elle se situe en général autour de 15 mn.

. Liaisons et possibilités de séjour

L'augmentation des fréquences et l'accélération des trains amélioreront considérablement les possibilités de séjour entre PARIS et les villes bretonnes qui voient les fréquences actuelles maintenues ou augmentées : BREST et SAINT BRIEUC surtout, mais aussi MORLAIX et GUINGAMP bien que ces dernières devront avoir à subir une rupture de charge à RENNES trois fois sur sept.

Les gares secondaires perdent en général une liaison quotidienne par sens, mais la nouvelle grille horaire leur permettra de bénéficier, tout comme les centres principaux de la possibilité de séjour de journée à RENNES et à PARIS qui fait actuellement défaut à toutes les villes bretonnes.

Par contre, dans l'autre sens, le séjour de journée en Bretagne nécessiterait comme aujourd'hui l'emprunt du train de nuit alors que l'accélération des trains aurait pu permettre une arrivée à BREST avant 10 H 30.

En résumé

Le projet de desserte de la Bretagne à l'horizon 1992 constitue un progrès considérable : l'augmentation des fréquences, au moins pour les centres principaux et l'accélération des circulations vont contribuer au désenclavement régional que le Plan Routier Breton et l'autoroute A.81 avaient déjà favorisé. Les réductions de l'espace-temps entre les villes bretonnes et la métropole Régionale et surtout entre la Bretagne et PARIS devraient favoriser l'implantation d'activités pour lesquelles la qualité des relations avec le reste du territoire est fondamentale. L'aménagement du territoire y gagnera.

Les petites localités qui verront leur nombre de liaisons quotidiennes légèrement entamé ne seront pas défavorisées pour autant : les gains de temps et la nouvelle grille horaire élargiront au contraire le champ de leurs possibilités.

Il convient toutefois de prêter une attention particulière à l'organisation de cette grille horaire : le projet S.N.C.F. ne prévoit pas d'arrivée à BREST avant 12 H ce qui exclut la possibilité de séjour de journée dans une ville bretonne à partir de la capitale. Certes les flux sont davantage orientés dans le sens PROVINCE - PARIS, mais il est indispensable de prévoir cette possibilité également dans l'autre sens surtout pour les voyages d'affaires. Les grandes entreprises nationales ou européennes seront d'autant plus incitées à implanter des succursales en Bretagne si leurs cadres disposent, outre du transport aérien, d'une desserte ferroviaire de qualité qui leur permette de s'y rendre pour la journée sans être tenus à un voyage inconfortable et long en train de nuit.

D'autre part, le projet de deux arrêts T.G.V. de moins pour MORLAIX et GUINGAMP (tandis qu'aucun T.G.V. ne dessert PLOUARET) est lourd de conséquence pour SAINT-POL-DE-LEON et surtout LANNION. Déjà à l'écart de l'axe lourd ferroviaire, ces deux centres devront avoir recours à deux correspondances pour bénéficier de la totalité des dessertes sur PARIS.

Outre LANNION, GUINGAMP est aussi la gare de rabattement pour PAIMPOL et pour le Centre Ouest Bretagne (CARHAIX) qui est déjà défavorisé par l'absence de liaisons routières modernes.

Il semble donc indispensable de prévoir l'arrêt systématique des T.G.V., au moins à GUINGAMP et de mettre en place une liaison directe de qualité entre LANNION et GUINGAMP pour assurer la correspondance avec tous les trains T.G.V. et complémentaires en provenance ou à destination de RENNES et PARIS. En contrepartie, la fréquence de desserte de PLOUARET pourrait être légèrement réduite, l'essentiel de la fréquentation de cette gare étant constitué de la clientèle de la région de LANNION.

III.2. L'AXE RENNES - QUIMPER

La desserte prévue sur l'axe RENNES - QUIMPER est identique à celle envisagée sur l'axe RENNES - BREST, à savoir 5 allers-retours T.G.V. QUIMPER - PARIS, 3 allers-retours complémentaires en correspondance à RENNES sur les T.G.V. RENNES - PARIS, et un aller-retour de nuit qui se ferait désormais via RENNES.

. Les circulations

Au total, le nombre de circulations sur l'axe RENNES - QUIMPER s'élèvera comme sur l'axe Nord à 9 par sens de circulation soit 2 allers-retours de plus que dans la situation actuelle.

Là aussi, la grille envisagée permettra d'être à PARIS avant 10 H 30, mais il n'est pas prévu d'arriver à QUIMPER peu avant 12 H et le dernier départ avant le train de nuit serait un peu précoce.

. Les points d'arrêt

Le projet S.N.C.F. prévoit l'arrêt systématique de tous les T.G.V. à VANNES et LORIENT seulement¹ tandis que les autres gares de la ligne ne seront desservies que par les circulations complémentaires et le train de nuit.

T.3. Nombre d'arrêts quotidiens

	SENS QUIMPER - PARIS				SENS PARIS - QUIMPER			
	T.G.V.	Complémt	train nuit	Total	T.G.V.	Complémt	train nuit	total
QUIMPER	5	3	1	9	5	3	1	9
ROSPORDEN	-	3	1	4	-	3	1	4
QUIMPERLE	-	3	1	4	-	3	1	4
LORIENT	5	3	1	9	5	3	1	9
HENNEBONT	-	1	1	2	-	1	1	2
AURAY	-	3	1	4	-	3	1	4
VANNES	5	3	1	9	5	3	1	9
QUESTEMBERT	-	1	1	2	-	1	1	2
REDON	-	3	1	4	-	3	1	4
MESSAC	-	1	1	2	-	1	1	2

¹ En desserte normale de jour moyen de semaine hors saison.

Ainsi, les principales localités gagneront 2 allers-retours quotidiens, tandis que AURAY et REDON en perdent trois, QUIMPERLE et ROSPORDEN deux et que la situation est inchangée pour HENNEBONT, QUESTEMBERT et MESSAC.

Compte-tenu des flux de déplacements concernés et des améliorations résultant des temps de parcours et de la nouvelle grille horaire, les fréquences envisagées semblent en général acceptables d'autant que des circulations régionales pourront permettre d'augmenter les possibilités des gares secondaires par rabattement sur les arrêts de certains T.G.V. : cas de ROSPORDEN et QUIMPERLE en particulier.

Par contre, le cas de REDON mérite une attention particulière : REDON est déjà située à l'écart du réseau routier national et n'a pas bénéficié de ce fait des avantages du Plan Routier Breton, ce nouvel enclavement ferroviaire aggraverait une situation géographique et économique difficile. En outre, en plus des flux importants générés par le centre lui-même, en particulier avec RENNES, REDON, on l'a vu, constitue la plaque tournante des relations de la Bretagne Sud et de RENNES avec la direction de NANTES. Dans ce contexte, l'arrêt des T.G.V. à REDON permettrait de réaliser de façon économique des dessertes de qualité avec NANTES et l'au-delà par un jeu de correspondances en gare de REDON.

. Les temps de parcours

Les gains de temps permis par la nouvelle desserte sont équivalents à ceux constatés sur l'axe Nord.

Ils bénéficient surtout aux grands centres et plus particulièrement pour leurs relations avec PARIS :

T.4. Gains de temps T.G.V.

	RENNES	PARIS
QUIMPER	30 mn	1 H 20
LORIENT	20 mn	1 H 15
VANNES	15 mn	1 H 10

Mais les localités secondaires profitent également de l'électrification entre RENNES et QUIMPER et de l'effet T.G.V. pour les liaisons avec la Région Parisienne : elles gagnent toutes en moyenne une heure sur le meilleur temps de parcours actuel.

. Liaisons et possibilités de séjour

Les localités qui voient leur nombre de dessertes maintenu ou augmenté bénéficient pleinement de la nouvelle grille horaire qui leur permet enfin la possibilité de séjour de journée à PARIS sans emprunter le train de nuit.

Cette possibilité est également offerte aux localités secondaires qui pourront désormais être à PARIS avant 10 H 30 et en repartir vers 19 H.

Ainsi, malgré certaines réductions de fréquences, les déplacements vers la Région Parisienne sont largement améliorés pour toutes les localités, par contre le séjour de journée en Bretagne reste exclu aussi bien pour les localités principales que pour les centres secondaires au départ de PARIS ou de RENNES à moins d'utiliser le train de nuit.

En résumé, le projet S.N.C.F. va représenter un progrès considérable pour les relations entre PARIS et les villes bretonnes de l'axe Sud et à moindre titre pour les relations avec RENNES.

Les localités principales sont les grandes bénéficiaires avec une amélioration de fréquences et des temps de parcours tandis que les plus petites ne profitent que de l'électrification du parcours breton et de l'effet T.G.V. pour les relations avec PARIS moyennant une rupture de charge à RENNES.

Toutefois, dans l'état actuel du projet deux points semblent devoir être reconsidérés :

- l'absence d'arrivée à QUIMPER en matinée constitue un handicap au désenclavement régional et à l'aménagement harmonieux du territoire : comme pour l'axe Nord, on favorise les relations vers PARIS et non pas vers la Bretagne ;

- l'absence d'arrêt T.G.V. à REDON est très pénalisante pour le centre lui-même à l'écart des grands axes routiers et pour toute la Bretagne Sud qui entretient des relations privilégiées avec la direction de NANTES. L'arrêt T.G.V. à REDON permettrait l'organisation de correspondances qui faciliteraient grandement ces relations ainsi que la liaison RENNES - NANTES en leur faisant profiter de l'effet T.G.V.

III.3. L'AXE RENNES - PARIS

C'est sur cet axe que l'augmentation des fréquences et les gains de temps seront les plus significatifs avec la mise en place en jour moyen de semaines de 14 allers-retours entre RENNES et PARIS complétés par des circulations complémentaires de trains classiques sur la section LE MANS - RENNES.

. Les circulations

Les 14 allers-retours quotidiens entre RENNES et PARIS permettent quasiment un cadencement à l'heure entre 6 H et 20 H au départ de RENNES et entre 9 H 30 et 22 H 30 à l'arrivée à RENNES.

Cette desserte de base est complétée par un aller-retour de nuit qui se scindera à RENNES vers QUIMPER et BREST et par des circulations classiques sur la section LE MANS - RENNES à raison de 6 services dans le sens RENNES - PARIS et 5 dans l'autre sens.

. Les points d'arrêt

Certaines circulations T.G.V. seront directes sans arrêt entre RENNES et PARIS (6 allers-retours) tandis que les autres auront un nombre d'arrêts limité. Sur le parcours LAVAL - RENNES aucun arrêt T.G.V. n'est prévu : VITRE n'est donc pas desservi directement et par voie de conséquence FOUGERES n'aura pas de correspondance T.G.V. à VITRE.

La desserte de VITRE est prévue par des trains classiques en correspondance avec les T.G.V. soit à LAVAL soit au MANS : dans le sens PARIS - VITRE le projet prévoit 4 correspondances sur LAVAL et une sur LE MANS, et dans le sens VITRE - PARIS 4 également sur LAVAL et 2 sur LE MANS auxquelles s'ajoute le train de nuit avec des horaires peu attractifs.

VITRE et FOUGERES se trouvent donc pénalisées en perdant leurs trois allers-retours directs sur PARIS.

. Les temps de parcours

Selon les circulations, le temps de parcours entre RENNES et PARIS variera de 2 H 05 à 2 H 20 soit un gain d'environ 50 mn par rapport à la situation actuelle.

Bien que non desservie directement, VITRE sera reliée à la capitale en moins de 2 H 15 en moyenne contre près de 3 H par les liaisons directes actuelles : le gain moyen est de 41 mn et la différence entre les deux meilleurs temps de parcours de 48 mn.

. Les possibilités de séjour

Pour RENNES et les centres urbains rattachés à RENNES, toutes les possibilités de séjour sont possibles dans les deux sens avec des choix multiples sur les horaires et les durées de séjour.

Pour VITRE, le jeu de correspondance permet également une amélioration apparente : sans compter le train de nuit, le séjour de journée à PARIS est permis avec deux possibilités d'arrivée et trois possibilités de départ et le séjour d'après-midi devient également possible ; à VITRE seul le séjour d'après-midi (sauf train de nuit) est actuellement possible, le projet permet les trois types de séjour (matin - après midi, journée) avec deux possibilités de retour en fin de journée avant le train de nuit.

Mais, ces différentes liaisons ne sont permises qu'au prix d'une correspondance obligée à LAVAL. Dans la situation actuelle, des circulations d'autorails entre LAVAL et VITRE autorisent déjà l'emprunt des trains de PARIS que ne s'arrêtent pas à VITRE. L'amélioration est donc limitée au gain de temps dû à l'emprunt du T.G.V. sur la section LAVAL - PARIS alors qu'aucune circulation directe ne relie désormais VITRE à la capitale.

En résumé, le projet S.N.C.F. sur l'axe RENNES - PARIS donne entière satisfaction sur le plan des fréquences et des temps de parcours entre la capitale d'une part, la métropole Régionale et les centres urbains qui s'y rattachent d'autre part.

Toutefois l'absence d'arrêt T.G.V. à VITRE prive ce centre urbain de toute desserte directe avec la Région Parisienne l'obligeant à des correspondances systématiques en rabattement sur LAVAL et sur LE MANS.

Même si ce système permet des gains de temps importants par rapport à la situation actuelle, la suppression de toute desserte directe à l'exception du train de nuit reste pénalisante. Il pourrait être envisagé d'offrir à VITRE un aller-retour direct T.G.V. permettant une arrivée à PARIS en matinée et un départ vers 17 H en complément des rabattements sur LAVAL.

CONCLUSION

Des analyses qui précèdent et, dans l'état actuel de connaissance du projet S.N.C.F., l'arrivée du T.G.V. en BRETAGNE se présente comme un facteur important de transformation des conditions de desserte de la Région et donc comme un instrument d'Aménagement du Territoire et de Développement Economique.

Les niveaux de fréquences et les temps de parcours attendus sur les liaisons régionales et surtout sur les relations avec la Région Parisienne sont de nature à modifier considérablement les espaces-temps et à favoriser des implantations d'activités sensibles aux conditions de déplacements dans les secteurs géographiques les plus favorisés au détriment des autres.

Dans ce cadre, il est essentiel de porter une attention particulière aux zones qui sont déjà à l'écart du réseau routier national et qui n'ont pas bénéficié directement des améliorations liées au Plan Routier Breton. Ces zones sont aussi à l'écart du réseau ferroviaire principal et y accèdent par des services ferroviaires ou routiers en rabattement. Il est fondamental pour elles de disposer dans leur gare principale de rabattement du meilleur niveau de service possible pour diminuer autant que faire se peut la pénalité qu'elles supportent.

Ces réflexions incitent à quelques critiques à l'égard du projet S.N.C.F. dont les principales ont trait aux arrêts de GUINGAMP et de REDON.

GUINGAMP représente aujourd'hui la gare principale de rabattement pour un vaste hinterland qui comprend au Nord tout le Trégor avec en particulier la région de PAIMPOL et celle de LANNION (celle-ci utilise également la gare de PLOUARET) et au Sud le Centre-Ouest Bretagne qui comprend les secteurs de CARHAIX et de ROSTRENEEN. Au total, ces localités fournissent plus de 50 % de la clientèle des "Rapides" et "Express" de la gare de GUINGAMP.

Ce contexte et l'importance des flux de déplacements constatés militent en faveur d'un arrêt systématique des T.G.V. à GUINGAMP, d'autant plus que la gare de PLOUARET, qui assure une fonction similaire mais uniquement pour le Trégor, ne sera desservie que par des circulations complémentaires. Sous réserve d'arrêter les T.G.V. à GUINGAMP et de mettre en place une desserte de qualité entre LANNION et GUINGAMP, le niveau de desserte de PLOUARET pourrait par ailleurs être quelque peu réduit.

REDON est au centre d'un secteur géographique qui connaît depuis quelques années de grosses difficultés économiques. Le projet S.N.C.F. ne prévoit aucun arrêt de T.G.V. en gare de REDON ; or, en plus des trafics importants entre ce centre et la métropole Régionale, REDON constitue la plaque tournante des déplacements ferroviaires entre la direction de NANTES d'une part, RENNES et les villes de Bretagne Sud d'autre part. On a vu l'importance de ces flux dans la première partie de l'étude et parallèlement la faible part de marché prise par le rail sur ces relations du fait de la médiocrité de la desserte.

Arrêter les T.G.V. à REDON, c'est profiter de la qualité de service et de l'image de marque qu'il porte pour organiser dans des conditions économiques acceptables une desserte améliorée entre la BRETAGNE et NANTES par un système de correspondances en gare de REDON, c'est également donner à un secteur qui souffre d'être à l'écart du réseau routier une chance de développement.

Enfin, VITRE, qui dispose actuellement, outre le train de nuit, de trois arrêts d'express par sens se verrait privé de relations directes avec la capitale dans le projet S.N.C.F. et avec lui FOUGERES ne disposerait plus que des correspondances sur LAVAL. Il paraît souhaitable de prévoir au-moins un aller-retour T.G.V. desservant ce centre.

La deuxième lacune apparente dans le projet S.N.C.F. tel qu'il est connu actuellement réside dans l'organisation de la grille horaire qui améliore considérablement les séjours à PARIS au départ des villes bretonnes mais ne permet d'arriver à BREST ou à QUIMPER que peu avant midi. Cette situation est fortement préjudiciable au développement de l'économie régionale. Certes, les flux actuels sont dominés par les relations PROVINCE - PARIS qui l'emportent largement sur le sens PARIS - PROVINCE mais, pérenniser cette situation constitue un frein important aux implantations de filiales de grandes entreprises en Bretagne si leurs cadres ne peuvent s'y rendre pour un séjour de journée.

Il est donc indispensable de prévoir une arrivée à BREST et QUIMPER avant 10 H 30. Cet objectif pose certes des problèmes dans la mesure où le départ de PARIS ne peut être trop précoce pour permettre le rabattement sur MONTPARNASSE à partir de la banlieue, mais un départ de la capitale vers 5 H 50 permet de concilier l'objectif et les horaires de fonctionnement du métro.

Enfin, le système de réservation obligatoire et le supplément financier constituent une pénalité assez lourde pour les déplacements intrarégionaux largement assurés aujourd'hui par les circulations express et rapides et dispensés des suppléments sur le parcours purement breton.

Compte-tenu de la fréquentation prévisible des circulations il semble possible de limiter l'obligation de réservation aux parcours interrégionaux et à certains jours particuliers (début et fin de semaine) d'autant que dans certains créneaux horaires, les circulations T.G.V. assureront des déplacements domicile-travail sur les centres de RENNES, BREST, QUIMPER et LORIENT en particulier.

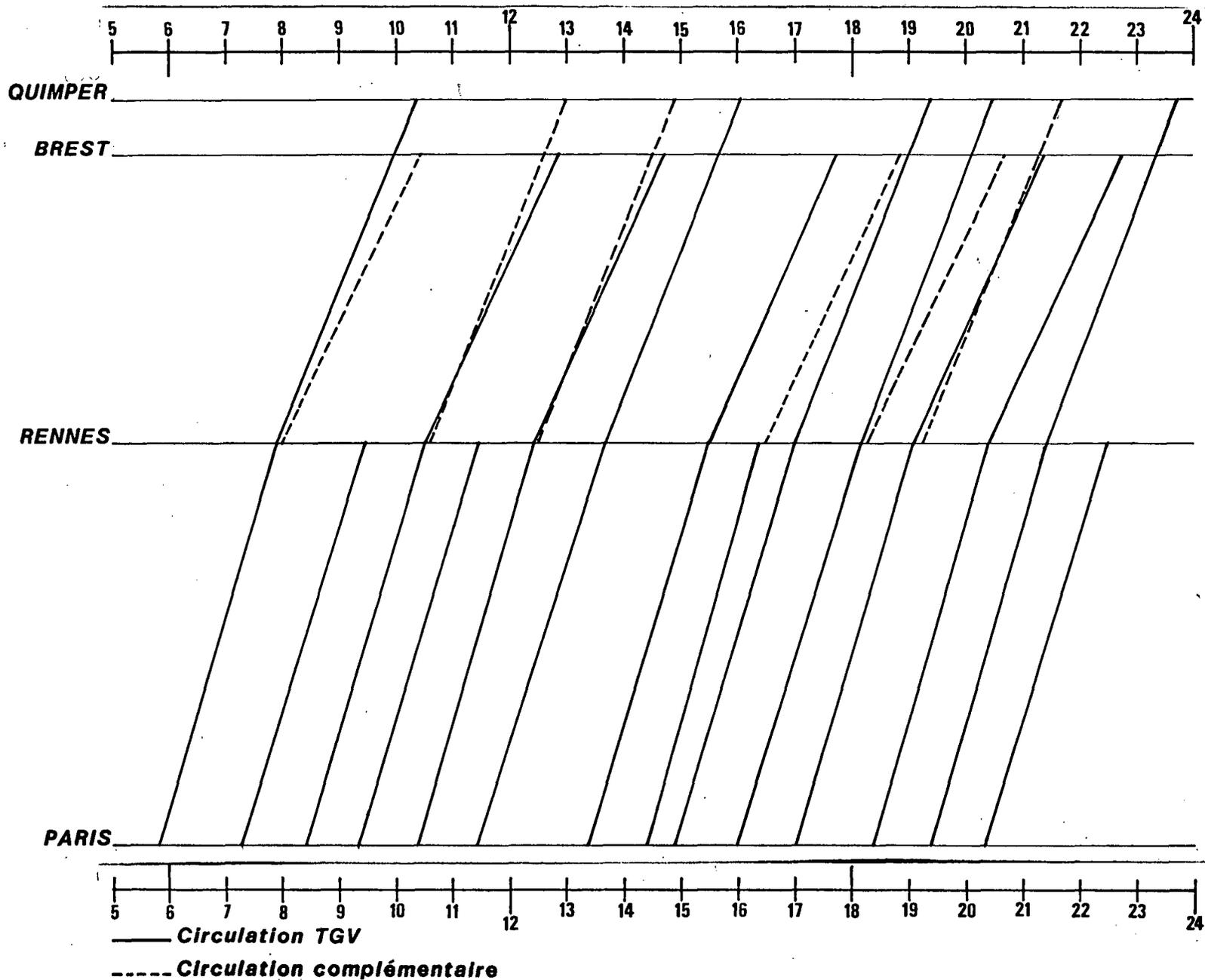
A titre indicatif, les grilles horaires présentées ci-après montrent ce qui paraît souhaitable pour assurer au mieux les déplacements intra et extrarégionaux avec le même niveau de fréquences et la même répartition entre T.G.V. et circulations complémentaires que le projet S.N.C.F.¹ : 14 allers-retours T.G.V. entre RENNES et PARIS et 5 entre RENNES et BREST et RENNES et QUIMPER complétés par 3 allers-retours classiques sur chaque axe. Sur l'axe Nord, on a prévu l'arrêt systématique à SAINT-BRIEUC, GUINGAMP et MORLAIX, sur l'axe Sud à REDON, VANNES et LORIENT.

Ce principe de desserte permet à la Région de bénéficier pleinement du T.G.V. avec un aménagement harmonieux du territoire et les meilleures chances d'impact sur le développement économique.

¹ cf. Desserte Ferroviaire de la Bretagne - T.G.V. RENNES - BREST, RENNES - QUIMPER. C.E.T.E. de l'Ouest - Février 1987.

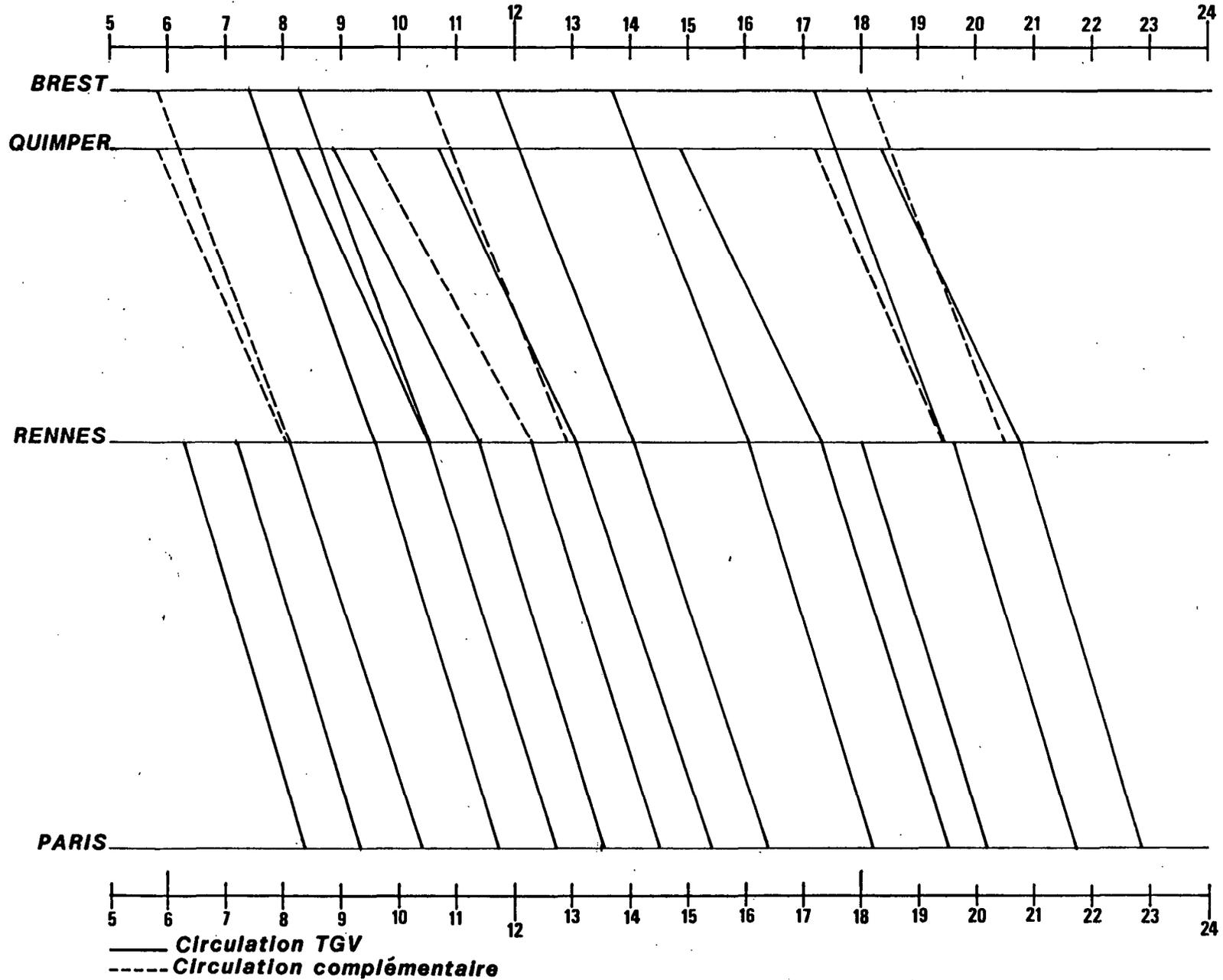
AXE PARIS - BRETAGNE

GRILLE DE PRINCIPE SOUHAITABLE



AXE BRETAGNE - PARIS

GRILLE DE PRINCIPE SOUHAITABLE



ANNEXES

AXE RENNES - BREST

TRAFIC QUOTIDIEN

	LANDERNEAU	MORLAIX	LANNION	GUINGAMP	PAIMPOL	ST BRIEUC	CORRESP. ST BRIEUC	LAMBALLE	RENNES	PARIS	NANTES
BREST	★	3561 9,0	435 8,5	232 2,2	90 2,2	504 13,5	309 9,1	180 11,1	837 38,7	2088 26,4	★★
LANDERNEAU		★	ε	ε	ε	86 18,6	ε	ε	ε	101 75,2	★★
MORLAIX			★★	158 11,4	ε	341 14,4	92 1,1	ε	350 29,1	475 51,8	★★
LANNION				★	★★	1386 5,8	67 3,0	ε	403 14,6	569 29,2	ε
GUINGAMP					★★	★	176 10,5	73 19,2	378 43,4	344 61,6	54 16,1
PAIMPOL						★★	★★	★	104 7,7	121 9,9	ε
ST BRIEUC								★	2527 26,8	947 52,1	304 10,8
LAMBALLE									315 48,9	204 66,6	ε

★ < 50 km
 ★★ n'emprunte pas l'axe
 ε < 50 voyageurs/jour

nb.voy./2 sens tous modes

315
48,9

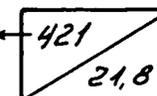
part du rail en %

AXE RENNES - QUIMPER TRAFIC QUOTIDIEN

	CONCARNEAU	QUIMPERLE	LORIENT	AURAY	VANNES	REDON	NANTES	AD NANTES	RENNES	PARIS	
BREST	★	77 9,1	524 8,8	ε	136 14,0	ε	453 10,4	270 50,3	★★	★★	
QUIMPER	★	★	1544 15,1	102 30,4	284 17,5	ε	608 11,0	297 36,0	537 51,8	877 45,5	
CONCARNEAU		★	752 7,3	ε	76 0	ε	255 5,1	61 9,8	ε	169 46,1	
QUIMPERLE			★	ε	106 19,0	ε	117 14,4	54 10,5	106 72,6	122 74,6	
LORIENT				★	3146 16,7	83 30,1	1275 10,8	214 30,4	809 34,1	1307 35,3	
AURAY					★	ε	285 10,2	65 30,7	313 59,4	283 74,9	
VANNES							286 31,5	713 9,1	191 26,7	1169 26,3	666 61,5
REDON								★★	★★	1439 36,0	163 81,0
NANTES									2817 12,5	★★	
AU-DELA DE NANTES									421 21,8	★★	

★ < 50 km
 ★ ★ n'emprunte pas l'axe
 ε < 50 voyageurs/jour

nb.voy./2 sens tous modes



part du rail en %

	LANDER-NEAU	LANDI-VISIAU	MORLAIX	ST POL ROSCOFF	PLOUARET	LANNION	GUINGAMP	PAIMPOL	ST BRIEUC	DINAN	LAMBALLE	RENNES	PARIS
BREST	0h20	0h30	0h50	1h20	1h15	1h30	1h30	2h15	1h50	2h45	2h05	3h00	6h15
LANDERNEAU		0h15	0h30	1h00	0h55	1h10	1h10	1h55	1h30	1h25	1h50	2h45	6h00
LANDIVISIAU			0h20	0h50	0h45	1h00	1h05	1h50	1h25	2h20	1h45	2h40	5h45
MORLAIX				0h30	0h20	0h40	0h40	1h25	1h00	1h55	1h15	2h10	5h15
ST POL DE L. ROSCOFF					0h50	1h05	1h10	1h55	1h30	2h25	1h45	2h40	5h45
PLOUARET						0h15	0h20	1h05	0h40	1h35	1h00	1h50	4h55
LANNION							0h35	1h20	0h55	1h50	1h10	2h05	5h10
GUINGAMP								0h45	0h20	1h15	0h35	1h30	4h35
PAIMPOL									1h05	2h00	1h20	2h15	5h20
ST BRIEUC										0h55	0h15	1h10	4h15
LAMBALLE												0h55	4h00

AXE RENNES - BREST

NOMBRE DE LIAISONS FERROVIAIRES

	LANDERNEAU	LANDIVISIAU	MORLAIX	ST POL DE LEON	PLOUARET	LANNION	GUINGAMP	PAIMPOL	ST BRIEUC	LAMBALLE	RENNES	PARIS
BREST	5 / 6	3 / 4	7 / 7	2 / 2	5 / 5	1 / 5	7 / 7	2 / 3	7 / 7	5 / 6	7 / 7	7 / 7
LANDERNEAU			4 / 6	2 / 2	4 / 5	1 / 5	4 / 6	1 / 3	4 / 6	4 / 6	4 / 6	4 / 6
LANDIVISIAU			4 / 4	2 / 1	4 / 4	1 / 4	4 / 4	0 / 1	4 / 4	4 / 4	4 / 4	4 / 4
MORLAIX				3 / 3	5 / 5	1 / 5	7 / 7	2 / 3	7 / 7	5 / 6	7 / 7	7 / 7
ST POL DE L.					2 / 2		3 / 3		3 / 3	2 / 2	3 / 3	3 / 3
PLOUARET							5 / 5		5 / 5	5 / 5	5 / 5	5 / 5
LANNION									5 / 5	5 / 5	5 / 5	5 / 5
GUINGAMP									7 / 7	5 / 6	7 / 7	7 / 7
PAIMPOL										3 / 3	3 / 4	3 / 4
ST BRIEUC										5 / 6	7 / 7	7 / 7
LAMBALLE											5 / 5	5 / 5
RENNES												10 / 10

1 / 1

AXE RENNES - QUIMPER

TEMPS DE PARCOURS EN TRAIN

	QUIMPER	CONCARNEAU	ROSPORDEN	QUIMPERLE	LORIENT	AURAY	VANNES	REDON	RENNES	NANTES	PARIS
BREST	1 h 35	2 h 10	1 h 45	2 h 05	2 h 20	2 h 45	3 h 00	3 h 25	-	4 h 20	-
QUIMPER		0 h 35	0 h 10	0 h 30	0 h 45	1 h 10	1 h 25	1 h 50	2 h 45	2 h 45	6 h 00
CONCARNEAU			0 h 25	0 h 45	1 h 00	1 h 25	1 h 40	2 h 05	3 h 00	3 h 10	6 h 15
ROSPORDEN				0 h 20	0 h 35	1 h 00	1 h 15	1 h 40	2 h 35	2 h 45	5 h 50
QUIMPERLE					0 h 15	0 h 40	0 h 55	1 h 20	2 h 15	2 h 15	5 h 35
LORIENT						0 h 25	0 h 40	1 h 05	2 h 00	2 h 00	5 h 15
AURAY							0 h 15	0 h 40	1 h 35	1 h 40	4 h 50
VANNES								0 h 25	1 h 20	1 h 25	4 h 35
REDON									0 h 55	0 h 55	4 h 10
RENNES										1 h 50	3 h 05

AXE RENNES - QUIMPER

NOMBRE DE LIAISONS FERROVIAIRES

ne sont pris en compte que les 7 Allés Retours quotidiens Quimper-Paris

	CONCARNEAU	ROSPORDEN	QUIMPERLE	LORIENT	AURAY	VANNES	REDON	NANTES	RENNES	PARIS
QUIMPER	3 / 3	6 / 6	6 / 6	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	6 / 6	6 / 6	7 / 7
CONCARNEAU		3 / 3	3 / 2	3 / 2	3 / 2	3 / 2	3 / 2	2 / 2	3 / 1	3 / 2
ROSPORDEN			6 / 6	6 / 6	6 / 6	6 / 6	6 / 6	5 / 5	5 / 5	6 / 6
QUIMPERLE				6 / 6	6 / 6	6 / 6	6 / 6	5 / 5	5 / 5	6 / 6
LORIENT					7 / 7	7 / 7	7 / 7	6 / 6	6 / 6	7 / 7
AURAY						7 / 7	7 / 7	6 / 6	6 / 6	7 / 7
VANNES							7 / 7	6 / 6	6 / 6	7 / 7
REDON									6 / 6	7 / 7
NANTES									4 / 3	

Liaison sens PARIS - QUIMPER

1 / 1

Liaison sens QUIMPER - PARIS