

Mairie de Journal La Mée Châteaubriant

<http://www.journal-la-mee.fr/603-sncf-chateaubriant-nantes>

SNCF Châteaubriant-Nantes

- Châteaubriant - Transports, routes, SNCF -

Date de mise en ligne : mercredi 21 juin 2006

Mise à jour le : jeudi 14 mars 2013

Journal La Mée Châteaubriant

Sommaire

- [Pour vous mettre en train](#)
- [De mauvais rails](#)
- [Communiqué du Parti Socialiste](#)
- [Le train pour 2009 ?](#)
- [La réouverture de Nantes/Châteaubriant pour \(...\)](#)
- [Ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant](#)
- [Les partenaires concernés](#)
- [Interrelations avec d'autres projets](#)
- [Infrastructures ferroviaires](#)
- [Gares et points d'arrêts ferroviaires](#)
- [Financement du projet](#)
- [Tarification](#)
- [Du nouveau pour les transports](#)
- [Communiqué de presse du groupe minoritaire « \(...\)](#)
- [Les conseillers municipaux minoritaires se \(...\)](#)
- [Les Conseillers Généraux majoritaires se \(...\)](#)
- [Le train](#)
- [Concertation](#)
- [En bonne voie](#)
- [Réunion de concertation à Châteaubriant](#)
- [Le Tram-train ... et les Verts](#)
- [Feu vert pour le train](#)

[Le site internet de la réouverture](#)

[Le document de présentation](#)

Ecrit le le 20 février 2002

Pour vous mettre en train

Une réunion s'est tenue à la Région le vendredi 8 février 2002 concernant les infrastructures routières et ferroviaires. Henri Baron, conseiller Régional (Fercé), y a posé une question :

« Comme l'illustre la carte projetée sous nos yeux, montrant le vide du nord du département de Loire-Atlantique autour de Châteaubriant, je veux mettre en évidence la dure réalité de l'aménagement du territoire. Une étude est en cours afin de mesurer tous les éléments nécessaires à la réouverture de la ligne SNCF Nantes-Nort sur Erdre-Châteaubriant, ligne fermée depuis plus de 20 ans. Comme tous les élus du castelbriantais, j'y attache attention et importance. Mais aussi et surtout, comme tous les usagers futurs, notamment un secteur industriel concerné par les conséquences éventuelles de cette réouverture [ndlr : chargé de la réparation des wagons]

Des bruits circulent sur les échéances possibles de cette réouverture. Pouvez-vous nous dire dans quel délai incompressible, compte-tenu de la fin de l'étude, de la définition des travaux nécessaires, de leur estimation, de leur budgétisation, on peut considérer cette réouverture et la programmer dans la stratégie de développement du Pays de Châteaubriant ? ».

A cette question précise, Michel Hunault, a répondu en substance : « nous avons l'exemple de la ligne Nantes-Vertou dont la réouverture était prévue en 2 années, il en aura fallu quatre ».

« En ce qui concerne Nantes-Nort-Châteaubriant , on peut penser à un coût d'au moins 100 millions de francs. Il faudra trouver un partenariat entre Réseau Ferré de France, l'ensemble des collectivités concernées, en conséquence le délai incompressible sera à apprécier dans le courant de cette année 2002, au vu des conclusions de l'étude commandée ».

Pas demain la veille !

Précisons que l'étude porte essentiellement sur le tronçon Nantes-Nort sur Erdre et accessoirement sur Nort-Châteaubriant . Et s'il faut comparer avec Nantes-Vertou, qui a demandé quatre ans pour quelques kilomètres, il faudra un temps considérable pour Nantes-Châteaubriant qui fait ses 60 km et devra utiliser une voie ferrée désaffectée depuis 20 ans, qui se trouve en très mauvais état et qui est coupée par endroits. La municipalité précédente avait étudié la question mais a dû y renoncer en raison du coût. Mais si le Président de la Commission infrastructures du Conseil Régional, qui est le frère jumeau du maire de Châteaubriant, promet d'y mettre des subventions importantes, cela peut se faire. Mais ce ne sera pas pour tout de suite ni aussi rapide que l'espère le maire de Châteaubriant.

(écrit le 29 janvier 2003)

Aurons-nous vraiment le train Châteaubriant-Nantes en 2006 ? La section CGT-cheminots semble y croire mais se pose cependant des questions qu'elle a soumises à Michel Hunault, vice-président du Conseil Régional (lequel leur a déclaré il y a quelques mois : « il faut que le train revienne à Châteaubriant sinon mon frère pourra faire sa valise aux prochaines municipales »)

A l'examen de l'étude technique effectuée sur le projet de « liaison ferroviaire Nantes-Nort-sur-Erdre - (Châteaubriant) », on notera avec inquiétude que Châteaubriant est mis entre parenthèses.

La ligne Nantes-Châteaubriant est une ligne à voie unique de 64 km, avec, pour supporter les rails, des traverses en bois (quelques traverses métalliques) posées entre 1927 et 1960. Elle comporte 25 courbes de 600 à 2000 m de rayon et 48 passages à niveau dont 17 à signalisation automatiques lumineuse. Avant 1980 il y avait 4 allers-retours (la ligne a été fermée en 1980 du temps de Xavier Hunault, maire et conseiller général, père du maire actuel).

En 1995 une desserte voyageur a été envisagée entre Nantes-Doulon et Nort sur Erdre. En 1997 une desserte a été envisagée entre Nantes-La Haluchère et Sucé. Rien ne s'est fait.

Trois scénarios

Le projet actuel est basé sur 3 scénarios

– Scénario A : réouverture sans électrification

Investissement total : 88,7 MEuros (88,7 millions d'euros, soit 582 millions de francs)

Il est prévu, par jour, 3120 voyageurs entre Nantes et La Chapelle sur Erdre et seulement 420 arrivant ou partant de Châteaubriant

– Scénario B : tram-train péri-urbains non interconnectés (en gros : le tram et le train jusqu'à Sucé, ensuite le train seulement entre Sucé - Nort sur Erdre-Abbaretz, Issé, Châteaubriant)

Investissement total : 159,7 MEuros (1048 millions de francs).

Il est prévu, par jour, 5300 voyageurs entre Nantes et La Chapelle sur Erdre et 700 arrivant ou partant de Châteaubriant

– Scénario C : même chose sauf que le tramway et le train seraient interconnectés. (c'est-à-dire que les wagons pourraient aller indifféremment sur la ligne de tramway ou sur la ligne de chemin de fer)

Investissement total : 118,8 MEuros (779 millions de francs). Il est prévu par jour 6900 voyageurs entre Nantes et La Chapelle sur Erdre et 800 arrivant ou partant de Châteaubriant

49 minutes

Il est intéressant de compter le nombre d'allers-retours par jour. Il est intéressant aussi de noter qu'il faudrait entre 49 et 70 minutes pour aller de Châteaubriant à Nantes.

Les scénarios A et C évitent de déniveler les passages à niveau sur la commune de Nantes, mais si celle-ci demandait des dénivelés partout, il faudrait ajouter 65 MEuros aux scénarios A et C (soit 426 millions de francs) et 35 MEuros au scénario B (soit 230 millions de francs)

Aux coûts d'investissement détaillés ci-dessus, il faut ajouter des coûts de fonctionnement : salaire du conducteur et du contrôleur, coût de l'énergie, prise en compte de l'usure, entretien annuel de l'infrastructure, etc. ce qui ferait, par an :

– 6,86 MEuros pour le scénario A (45 MF)

– 8,19 MEuros pour le scénario B (54 MF)

– 8,16 MEuros pour le scénario C (53,5 MF)

Qui paiera la différence ?

Evidemment, la vente des billets couvrirait une partie de la dépense, mais une partie seulement : entre 24 % et 27 %. Ce qui signifie que, pour assurer l'équilibre (hors investissement), les collectivités devront subventionner l'exploitation à 75 % environ, quel que soit le scénario retenu. Mais quelles collectivités ? (communes ? Conseil général ? Conseil régional ?). C'est de toutes façons l'investissement initial qui va déterminer la rentabilité du projet.

Mais il y a d'autres paramètres à envisager : le TRISC (taux de rentabilité socio-économique) : les conséquences sur la pollution atmosphérique, l'effet de serre, la sécurité, le bruit, les pertes de temps, et même « la congestion automobile ». Si le TRICS est négatif, ce qui est le cas pour les scénarios B et C (sauf en périphérie urbaine), le projet est considéré comme n'ayant pas d'intérêt collectif.

Conclusion

Le rapport technique estime pour l'horizon 2006-2010, que le projet Nantes-Châteaubriant est un acte politique d'aménagement du territoire, « permettant de désenclaver Châteaubriant ville aujourd'hui mal desservie par les grandes voies de communications routières (N 137) et ferroviaires ». On notera que ce rapport a oublié la N 171 (Laval-St Nazaire par Châteaubriant) pour ne considérer que la N 137 Nantes-Rennes qui ... ne passe pas par Châteaubriant .

Les observations de la CGT

La CGT, (conférence de presse du 17 janvier 2003), estime que 49 minutes entre Nantes et Châteaubriant c'est trop long.

Elle s'étonne que la problématique « fret » ne semble pas avoir été prise en considération (cela pourrait pourtant intéresser les entreprises Chaillous et ABRF de Châteaubriant et d'autres PME-PMI)

Elle s'étonne aussi que l'éventualité d'un prolongement jusqu'à Rennes n'ait pas été posée, et qu'il ne soit qu'à peine question d'un lien avec l'aéroport de Notre Dame des Landes (sauf à Nantes au Pont de la Jonelière « pour une éventuelle liaison ferroviaire ». ce qui signifie que le lien pourrait être fait entre Nantes et l'aéroport, mais sans concerner Châteaubriant).

Anecdote :

Soir de cauchemar dans train fantôme

Nous avons lu avec horreur dans Presse Océan du 3 février 2003 (en haut de la page 2), que : le voyage en train entre Redon et Châteaubriant a tourné au cauchemar pour une jeune gendarme victime d'un agresseur récidiviste »

En fait la situation est pire qu'elle n'est décrite, car cette ligne SNCF a été SUPPRIMEE depuis 50 ans environ, et n'a été remplacée par rien, même pas un autocar. Pas étonnant, donc, qu'il se passe de vilaines choses dans un train fantôme !

L'homme, exhibitionniste à répétition, a été condamné à 18 mois de prison.

Ecrit le 17 mars 2004 :

SNCF... PTT

Les transports du député Hunault

Lu dans « la lettre républicaine » de François Autain, sénateur, n°5, mars 2004 :

« Le député Michel Hunault, vice-président du Conseil Régional chargé des transports, a depuis quelques mois quelques difficultés à surmonter les contradictions qu'il doit assumer dans l'exercice de ses mandats politiques. Il préférerait sans aucun doute être dans la majorité à Paris et dans l'opposition au conseil régional.

En tant que député il soutient avec zèle le gouvernement dans sa traque du déficit des entreprises de services publics et plus particulièrement de la SNCF. Mais en tant qu'élus régional il a évidemment beaucoup de mal à en accepter les conséquences lorsque par exemple le PDG de la SNCF préconise la fermeture des lignes ferroviaires non rentables comme la ligne Nantes-Bordeaux. Le député Hunault découvre que le bon fonctionnement d'un service public n'est pas compatible avec le libéralisme économique à la sauce Raffarin. Il apprend que la décentralisation c'est aussi le transfert des déficits de l'Etat vers les collectivités territoriales ».

Si l'on veut fermer Nantes-Bordeaux pour non-rentabilité, on se demande comment on pourrait ouvrir Nantes-Châteaubriant.

Ecrit le 30 juin 2004 :

Bilan du contrat de plan Etat-Région :

En ce qui concerne le projet de réouverture de la ligne SNCF Nantes- La Chapelle sur Erdre - Châteaubriant, une première phase a été inscrite dans l'avenant signé le 27 novembre 2003, pour la réalisation des études d'avant-projet. Le montant de ces études est estimé à 4 millions d'euros. La Région a déjà ouvert 1 700 000 Euros. On attend les crédits de l'Etat (947 000 Euros) et de l'Union Européenne (1 353 000 Euros).

Ecrit le 5 octobre 2004 :

Le train a du retard

La réouverture de la ligne SNCF Nantes-Châteaubriant , fermée du temps où Xavier Hunault était maire (1980), était promise pour 2006 par Alain Hunault maire actuel.

Mais selon la Lettre de l'API, en date du 25 septembre 2004, la réouverture n'interviendra à l'horizon 2008-2009 que pour la portion allant jusqu'à Nort-sur-Erdre. Les études de marché et de faisabilité technique sont toutes probantes. L'enveloppe financière (hors acquisition du matériel) est estimée à 70 MEuros pour 23 allers-retours par jour dont 14 seulement jusqu'à Nort-sur-Erdre.

Solution retenue, le tram-train en raison de ses avantages : la réglementation prévoit des temps de circulation aux passages à niveau deux fois moins longs que ceux des trains (et donc moins gênants pour l'automobile) et le tram-train réserve la possibilité d'une interconnexion future avec les lignes 1 et 2 tramway. Reste à régler le problème de l'arrivée à la gare de Nantes où il devra trouver des sillons déjà bien occupés par les différents trafics.

Selon la Chambre de Commerce et d'Industrie (réunion du 27.09.04) la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant « devrait s'inscrire dans le cadre de la liaison Nantes-Rennes, afin de capter les flux » On peut cependant s'interroger vu que, à ce jour, il est prévu de moderniser la ligne SNCF Nantes-Rennes via Redon.

[Note du 26 janvier 2005 : on parle toujours d'étude au sujet de la voie ferrée Nantes-Châteaubriant](#)

Ecrit le 26 janvier 2005 :

De mauvais rails

L'Etat ne financera pas la ligne SNCF Chartres-Orléans. La réouverture aux voyageurs de la voie ferrée Chartres-Orléans, un élément important du contrat de plan (2000-2006) signé entre l'Etat et la Région, est en effet remise en cause. Le coût prévu était de 104 millions d'euros, dont un tiers devait être pris en charge par les pouvoirs publics.

600 000 VOYAGEURS PAR AN

Chartres restera donc le seul chef-lieu de la région à ne pas être relié par le chemin de fer à Orléans, la capitale régionale. Pourtant, le 21 juillet 2004, le comité des investissements de Réseau ferré de France (RFF) avait donné son accord. Mais l'Etat cherche à faire des économies.

Fermée aux voyageurs il y a plus de 50 ans, la ligne ne voyait plus passer que quelques convois de céréales faisant la tournée des silos beaucerons. La gauche avait relancé le projet pour le faire inscrire au contrat de plan en 2000. Les études laissaient penser que plus de 600 000 voyageurs par an pourraient utiliser la future liaison (environ 1600 voyageurs par jour).

Ce désengagement de l'Etat donne des inquiétudes, par analogie, sur la réouverture de la ligne SNCF Nantes-Châteaubriant .

[Débroussaillage avant études, commencé en fin d'année 2004](#)

[D'après le ministre Christian Estrosi, les crédits sont insuffisants pour la voie ferrée Nantes-Châteaubriant](#)

Ecrit le 14 septembre 2005 :

Communiqué du Parti Socialiste

Les militants du parti socialiste de Châteaubriant, défenseurs du maintien et de la création de services publics de qualité (...) s'interrogent au sujet des récentes déclarations d'Alain Hunault, maire UMP de Châteaubriant.

Celui-ci promet de relancer le dossier de réouverture de la ligne SNCF Châteaubriant - Nantes. Or, au même moment, le gouvernement et le dit ministre de la majorité UMP bradent les sociétés d'autoroute - se privant de recettes considérables pour l'aménagement du territoire par exemple - et annoncent la suppression de 5 200 trains-corail jugés « non-rentables ».

Les militants socialistes rappellent que pour l'instant, seule la gauche ne s'est pas contentée de promesses puisque le Conseil Général de la Loire-Atlantique et le Conseil Régional des Pays de la Loire se sont saisis de ces dossiers essentiels pour notre territoire.

Ecrit le 28 septembre 2005 :

Le train pour 2009 ?

Lu dans Ouest-France du jeudi 22 septembre 2005, Edition : Nantes

« A quand le tram-train à Nantes ? » interroge la journaliste Jocelyne RAT.

La FNAUT (Fédération des usagers des transports), trouve que le tram-train est une « vraie bonne idée » qui tarde à se réaliser.

« Voilà 25 ans, nous nous sommes battus contre la suppression de la voie ferrée voyageurs Nantes-Châteaubriant. C'était la dernière ligne en relation avec une grande ville à être ainsi supprimée.

Nous soutenions, à l'époque, qu'il fallait utiliser les percées naturelles que sont les lignes de chemin de fer, pour les déplacements domicile-travail. Nous avons eu le tort d'avoir raison trop tôt. »

Que peut attendre l'usager de cette ligne de chemin de fer ?

« Réseau Ferré de France n'est pas chaud pour financer ce chantier. C'est aux collectivités territoriales de s'emparer du dossier dans la perspective d'un tram-train. Ce système efficace et discret permet au tram-train de rouler sur des rames en ville et sur des voies ferrées à l'extérieur. Le meilleur exemple européen de cette technologie se trouve actuellement à Karlsruhe, en Allemagne, où se sont d'ailleurs rendus des représentants de la métropole nantaise. » dit la FNAUT

Alors à quand un tram-train à Nantes ?

« C'est la question que nous posons. Nous constatons, avec inquiétude, que le débat tourne aux querelles de clochers entre les pouvoirs publics, les techniciens et les politiques. On assiste, par exemple, pour le projet de tram-train de Mulhouse, à une surenchère d'exigences techniques et de sécurité, qui ont pour effet de gonfler le coût de cet équipement. »

Que préconisez-vous pour accélérer le dossier transports publics ?

« La ligne Nantes-Châteaubriant a une vocation péri-urbaine. Il existe aussi une voie ferrée fermée depuis 1938 à Carquefou, qui dessert la zone industrielle. On pourrait utiliser cette percée pour une liaison rapide entre cette zone du nord-est et le centre de Nantes. Il existe des besoins criants en matière de transport public mais on chipote pour la moindre modification. On pourrait aménager par exemple des arrêts sur la traversée ferroviaire de la ville de Nantes et mieux répartir ainsi le flux des voyageurs dans l'agglomération. Et si en plus, le projet de tram-train aboutit enfin, alors tant mieux. »

NDLR : la réouverture de la ligne SNCF devrait se faire d'abord jusqu'à Nort sur Erdre (en 2009 ?) . Pour Châteaubriant ce sera beaucoup plus tard. En attendant il y a une action à mener sur la mobilité en pays de Châteaubriant.

Ecrit le 21 décembre 2005

La réouverture de Nantes/Châteaubriant pour 2015 ??

Le projet de réouverture de la ligne Nantes / Châteaubriant constitue une opportunité majeure d'améliorer la desserte du nord du département, privé de liaison ferroviaire depuis de nombreuses années.

Le programme :

- – la rénovation complète de la totalité de la voie (ballast, traverses, rails, signalisation),
- – l'électrification de Nantes à Nort-sur-Erdre,
- – les aménagements nécessaires en gare de Nantes, au départ et à l'arrivée en terminus des trams-trains,
- – la création de deux stations d'échanges avec le tramway (et le cas échéant avec des bus et autocars) à La Haluchère et à la Babinière Sud ou Erdre d'autre part,
- – la création de trois stations sans personnel et de type urbain à La Chapelle-sur-Erdre,
- – la réouverture des gares de Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre, Abbaretz et Issé.

Ces travaux se dérouleraient en deux phases :

- – desserte de Nantes à Nort-sur-Erdre fin 2009/début 2010
- – desserte Nort-sur-Erdre / Châteaubriant ultérieurement.

A la mise en service, il est prévu en semaine, entre 5 aller-retour quotidiens entre Nantes et Châteaubriant, et 23 aller-retour entre Nantes et Sucé-sur-Erdre. Le matériel roulant retenu pour cette desserte entre Nantes et Nort-sur-Erdre est de type tram-train.

Le coût de cette opération serait de 116 MEuros pour la rénovation et l'électrification de la ligne. Le Conseil général participera à son financement pour la partie de ligne située en dehors du périmètre des transports urbains de l'agglomération de Nantes.

Ecrit le 8 février 2006

Ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant

Les histoires de « voies »

ça dépend des situations. Quand une voie est fermée

on ne passe plus. Quand une voie est ouverte ...

on passera peut-être On entend dire que la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant se fera en 2010.

Oui sans doute mais ira-t-elle jusqu'à Châteaubriant ?

Le Conseil Général y tient fortement.

La ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant . a été ouverte le 17 décembre 1877, elle a connu son dernier train le 31 mai

1980.

Pour l'histoire, il faut rappeler que la décision de fermeture (on disait « transfert sur route ») a été prise par le Conseil Régional le 2 juillet 1979). A l'époque Xavier Hunault, maire de Château-briant, était Conseiller Régional. Qu'a-t-il voté ? Oui ? non ? Eh bien il n'a rien voté du tout vu qu'il a été pris, à l'instant crucial, d'un besoin pressent qui l'a obligé à quitter l'hémicycle. Il peut donc toujours dire, après : « moi ? je n'ai pas voté cette suppression » !

A ce jour, sur la dite ligne SNCF, il ne subsiste qu'une liaison fret entre Nantes (Gare de l'Etat) et La Chapelle-sur-Erdre.

A deux reprises, en 1995 et 1997, il a été envisagé une réouverture partielle de cette ligne. Ces projets n'ont pas abouti. Par la suite trois scénarios de réouverture de la ligne ont été étudiés avec des trains à traction thermique, ou des trams-trains électriques connectés ou non avec le tramway de Nantes.

En décembre 2004, à la suite des discussions engagées entre les partenaires, le programme de l'opération a été pour l'essentiel arrêté : un principe de desserte de la ligne par des trams-trains non interconnectés dans un premier temps, mais avec la possibilité d'une interconnexion avec le réseau tramway à terme.

Les partenaires concernés

La réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant sera réalisée dans le cadre d'un partenariat associant :
– Les autorités organisatrices de transport que sont la Région, le Département et Nantes Métropole ;
– RFF (réseau ferré de France) et la SNCF
– Etat et Union Européenne.

La Région Pays de Loire, organisatrice des services ferroviaires régionaux depuis le 1er janvier 2002, souhaite contribuer à un maillage territorial équilibré et au développement durable des Pays de la Loire par la réouverture de la ligne. Le Département de la Loire-Atlantique, organisateur des transports routiers non urbains de personnes, est intéressé par la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes - Châteaubriant au trafic voyageurs, qui aura un impact très important sur le réseau départemental et vers laquelle il est susceptible de réorganiser ses dessertes en rabattement sur les gares de l'axe.

Nantes Métropole a inscrit la ligne Nantes-La Chapelle-sur-Erdre-Sucé-sur-Erdre comme axe prioritaire de son Plan de Déplacements Urbains 2000-2010.

Les travaux d'aménagement des infrastructures ferroviaires relèvent de la maîtrise d'ouvrage de RFF.

La SNCF intervient en qualité de maître d'ouvrage des travaux liés à l'exploitation des haltes et gares, des reconstitutions de ses installations concernées en gare de Nantes, ainsi que des installations de maintenance, d'entretien et de garage du matériel roulant, et en tant que futur exploitant de cette desserte.

Par ailleurs, l'Etat sera associé au suivi des études d'avant-projet et si nécessaire à l'ensemble de l'opération. L'Etat s'est en effet engagé dans l'avenant d'ajustement à mi-parcours du contrat Etat-Région, signé en novembre 2003, à cofinancer les études d'avant-projet à hauteur de 947 000 Euros.

Interrelations avec d'autres projets

Par ailleurs, sans être intégré au projet Nantes-Châteaubriant, la desserte du futur site aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes tient compte de la présente opération qui devra permettre une desserte avec du matériel tram-train en tronc commun avec la ligne de Châteaubriant jusqu'à La Chapelle-sur-Erdre. Une étude est en cours sous l'égide du syndicat mixte d'étude de l'aéroport. Conclusions attendues pour début 2006.

Infrastructures ferroviaires

La modernisation des infrastructures ferroviaires nécessaire à la réouverture de la ligne Nantes - Châteaubriant comprend :

- – la rénovation complète de la totalité de la voie (ballast, traverses, rails, signalisation). Ce ne sera pas du luxe.
- – la création de segment(s) de double voie
- – la création de voies d'évitement permettant le croisement des trains en gares de Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre (première phase) et Issé (deuxième phase)
- – l'électrification de Nantes à Nort-sur-Erdre (1re phase) puis jusqu'à Châteaubriant .

Gares et points d'arrêts ferroviaires

Il est envisagé, entre autres, la réouverture des gares de Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre (première phase), Abbaretz et Issé (deuxième phase).

Caractéristiques de la desserte

A la mise en service de la première phase, il est prévu, en semaine :

- – 23 allers-retours quotidiens jusqu'à Sucé-sur-Erdre, dont 9 en terminus à Sucé-sur-Erdre ;
- – 14 allers-retours quotidiens jusqu'à Nort-sur-Erdre. Le matériel roulant retenu pour cette desserte entre Nantes et Nort-sur-Erdre est exclusivement de type tram-train.

Il n'est rien dit sur une deuxième phase : celle qui doit permettre au train d'atteindre Châteaubriant. Mais, dans les allées du Conseil Général, on dit que c'est bien prévu.

Cependant, grâce au transport « Abeille » les voyageurs vers Nantes auront toujours la possibilité de se rendre à la gare de Nort sur Erdre, ce qui leur permettra de rejoindre Nantes et de bénéficier d'un accès au tramway.

Ce sera déjà un gros progrès par rapport à la situation actuelle.

Financement du projet

Le coût total de l'opération en terme d'infrastructures est évalué à 143,8 millions d'euros, aux conditions économiques

de juin 2005.

Ces montants ne comprennent pas l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal en gare de Châteaubriant, qui fait l'objet d'une opération distincte.

Tarification

Il sera recherché la mise en place d'une tarification intermodale TER - TAN - ATLANTIC' c'est-à-dire entre le train, le tramway et les cars) afin d'encourager et de faciliter les pratiques multimodales.

Du nouveau pour les transports

Un réseau de transports adapté, innovant et plus accessible

Le Conseil Général mettra en oeuvre le 1er septembre 2006 un nouveau schéma de transports, qui se traduira par des mesures opérationnelles :

- – Une tarification unique sur le réseau, proche du tarif minimum actuel, soit 2 Euros pour le ticket à l'unité (au lieu de 11 Euros comme cela coûte actuellement pour les Castelbriantais)
- – La gratuité de la correspondance avec les réseaux urbains de Nantes puis Saint-Nazaire pour tous les usagers du réseau (sauf abonnés scolaires), dans l'objectif de développer la multimodalité et d'inciter à l'utilisation des bus et tramways urbains. -- L'accès des abonnés à l'ensemble des lignes et non plus à une seule comme aujourd'hui, dans l'objectif de générer un effet de réseau
- – Une large tarification sociale, à travers la gratuité accordée à nos concitoyens les plus en difficulté.

Parallèlement, l'offre de transports sera adaptée : une offre renforcée sur les zones périurbaines avec des fréquences cadencées de 15-20 et 30-40 minutes (selon les communes) en heures de pointe et des itinéraires plus directs ; des services à la demande en zone rurale, qui seront étendus à l'ensemble du territoire hors agglomérations ; des aménagements de voirie à l'entrée des agglomérations pour donner la priorité aux autocars et au covoiturage

Demandeurs d'emploi

En ce qui concerne les demandeurs d'emploi, au niveau régional, ceux dont les allocations sont inférieures à 80% du SMIC, vont bénéficier dans le courant du mois d'avril d'une réduction de 75% du prix du billet sur les lignes régionales pendant un an pour tout motif de déplacement et pour un nombre de trajets illimité.

Ecrit le 8 février 2006 :

Communiqué de presse du groupe minoritaire « avec vous une volonté pour Châteaubriant » :

Les conseillers municipaux minoritaires se réjouissent de la programmation d'une réouverture de la ligne de chemin de fer Nantes - Châteaubriant.

Entre 1989 et 2001, le Conseil général et le Conseil régional de droite étaient restés sourds aux appels répétés de la municipalité de gauche conduite par Martine Buron, dont de nombreux membres avaient combattu la fermeture de la ligne à l'époque de l'ancien Maire Xavier Hunault. Seule l'agglomération nantaise engageait alors les premières études pour une réutilisation de la ligne.

Le changement de majorité à la tête du département et de la région en 2004 a été salubre. Jean-Marc Ayrault, Jacques Auxiette et Patrick Mareschal, tous trois Présidents d'exécutifs de gauche, ont tenu leur engagement d'organiser la solidarité et la complémentarité entre les territoires en facilitant leur rapprochement. La réouverture de la ligne de chemin de fer ouvrira de nouvelles perspectives au « Pays de Châteaubriant ». Elle devrait enrayer la baisse démographique et redonner un élan économique à un territoire qui veut se tourner vers l'avenir.

Ecrit le 8 février 2006 :

Les Conseillers Généraux majoritaires se réjouissent

Après l'annonce de la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes- Châteaubriant, les conseillers généraux majoritaires du Pays de Châteaubriant, Yves Daniel, Michel Neveu, Jean Poulain et Gilles Philippot se réjouissent de cette décision historique et attendue.

« Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire arrive, au bon moment, pour compléter l'offre de transports proposée par le Département et la Région. Cette décision, qui s'inscrit dans la mise en oeuvre du nouveau schéma départemental de transports, participe de ce travail collectif pour une meilleure accessibilité aux transports collectifs, et va contribuer à inverser le « tout voiture ».

Nous nous félicitons des évolutions du Département et de la Région en matière de politique de transports publics. Par l'action des nouvelles majorités de gauche, sont désormais pleinement pris en compte :

- – les besoins de déplacement de la population, y compris les déplacements transversaux spécifiques, avec le transport à la demande (Transport Abeille développé par le Conseil général),
- – le transport ferroviaire, sûr et écologique,
- – les attentes de la population envers une plus grande mobilité, en particulier celles des personnes en insertion et en recherche d'emploi ou formation, par la mise en oeuvre d'une centrale de mobilité en expérimentation.
- – la promotion de l'égalité d'accès aux transports, qui trouvera tout son sens dans la mise en place d'une tarification unique sur le réseau Atlantic, de 2 Euros le trajet, à partir de septembre 2006.

Cette politique de transports va permettre de désenclaver le Pays de Châteaubriant, de participer à l'équilibre des territoires du département et de développer l'égalité des chances pour l'ensemble des citoyens de Loire-Atlantique ».

Ecrit le 29 mars 2006

Le train

A propos de la voie ferrée Nantes-Châteaubriant, il se précise les choses suivantes :

- – La réouverture se fera de Nantes à Nort sur Erdre, d'ici 2009/2010.
- – Puis de Nort sur Erdre à Châteaubriant dans un délai maximum de 3 ans supplémentaires.

Il serait prévu :

- – 23 allers-retours de Nantes à Sucé
- – 14 allers-retours de Nantes à Nort sur Erdre
- – 5 allers-retours de Nantes à Châteaubriant

Le coût total de l'opération est de 143,8 millions d'euros HT , répartis ainsi :

- – 13,9 MEuros pour Nantes
 - – 74,8 MEuros pour la Région
 - – 38,7 MEuros pour le Conseil Général
 - – 47,9 MEuros de subventions extérieures
-

Ecrit le 26 avril 2006 :

Annonce faite à la Communauté de Communes de Nozay, en mars 2006 :

Concertation

Concernant le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant, une période de concertation doit avoir lieu du 22 mai au 30 juin 2006 , avec distribution de brochures explicatives, réunion publique et tenue d'une permanence ponctuelle à Châteaubriant, Issé, Abbaretz, Nort-sur-Erdre et exposition, dans les mairies des 13 communes concernées.

Note du 22 mai 2006 :

La réouverture de Nantes-Châteaubriant en bref : un projet d'envergure pour une alternative crédible à la voiture pour 2010

– Un tracé de 64 km, 23 aller-retour quotidiens jusqu'à Sucé sur Erdre, 14 jusqu'à Nort sur Erdre et 5 jusqu'à Châteaubriant

– un budget estimé de 143,8 MEuros (+ 31,5 MEuros pour le matériel roulant pris en charge par la Région)

* 13 communes traversées : Nantes, La Chapelle-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, Casson, Nort-sur-Erdre, Saffré, Joué sur Erdre, Abbaretz, Issé, Louisfert, Moisdon la Rivière, Erbray et Châteaubriant.

– 7 communes où il est aujourd'hui prévu au moins une gare/station : Nantes, La Chapelle-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre, Abbaretz, Issé, et Châteaubriant

– le choix d'un tram-train électrique, de la gare de Nantes à celle de Châteaubriant (icconnexion possible entre ligne ferroviaire et lignes de tramway)

– calendrier : 2010 pour la liaison Nantes - Nort-sur-Erdre et dans les 3 ans suivant l'ouverture de la 1re phase jusqu'à Châteaubriant

Réouverture de la ligne SNCF Nantes-Châteaubriant :

[Le site internet de la réouverture](#)

[Le document de présentation](#)

Ecrit le 31 mai 2006 :

En bonne voie

La Région Pays de Loire a fait les choses en grand : publicité de presse, document de 8 pages dans les boîtes à lettres. Après deux tentatives de réouverture, dans les années 1990, le projet de tram-train Châteaubriant-Nantes est, cette fois, sur les rails. - ouverture en 2010 du tronçon Nantes-Nort sur Erdre avec 14 allers-retours quotidiens - ouverture ultérieure du tronçon Nort sur Erdre-Châteaubriant avec 5 allers-retours quotidiens

Le trajet Châteaubriant-Nantes devrait se faire en 60 minutes, amenant les voyageurs au cœur de Nantes. Des arrêts sont prévus à Abbaretz et Issé, et la gare de Châteaubriant sera rénovée.

Des permanences explications auront lieu : mardi 30 mai à Châteaubriant mercredi 31 mai à Abbaretz jeudi 1er juin à Issé mardi 6 juin à Abbaretz

Des réunions publiques sont programmées : jeudi 8 juin, Châteaubriant 20h30 au Marché Couvert jeudi 15 juin, Issé, 20h30 salle municipale mercredi 28 juin, Abbaretz, salle polyvalente

Ecrit le 21 juin 2006

Réunion de concertation à Châteaubriant

Lors de la consultation publique sur la réouverture de la ligne SNCF Châteaubriant-Nantes, une réunion s'est tenue à Châteaubriant le 8 juin 2006 avec la présence de Patrick Mareschal (Président du Conseil Général), Gilles Bontemps (vice-Président du Conseil Régional), Alain Hunault (maire de la ville) et des représentants de Nantes-Métropole, Réseau Ferré de France et SNCF.

« Il est facile de fermer une ligne. C'est plus difficile de la rouvrir » expliqua Gilles Bontemps. Il fallait en effet un engagement financier de 5 partenaires : Conseil Général, Conseil Régional, Nantes Métropole, SNCF et Réseau ferré de France.



SNCF Mareschal, Bontemps, Hunault

Patrick Mareschal : « En 1980 j'étais de ceux qui ont protesté contre la fermeture de cette ligne. Je suis heureux de travailler à sa réouverture ».

2013

Oh ce n'est pas pour tout de suite : la ligne ira jusqu'à Nort sur Erdre en 2010, et jusqu'à Châteaubriant dans un délai de 3 ans supplémentaires.

« Ce sera un tram-train, sur une ligne électrifiée de Nantes à Châteaubriant. Cela ressemblera beaucoup à un tramway, avec des temps d'arrêt réduits en gare, davantage de places assises, un facile accès pour les personnes handicapées, et un cadencement régulier qui fait que, pratiquement, il n'y aura plus besoin de fiche horaire ».

Le trajet entre Nort sur Erdre et Nantes se fera en 35 min. Le trajet entre Châteaubriant et Nantes se fera en 60 min. L'arrivée à Nantes mettra les voyageurs au coeur de la ville et le ticket de train leur donnera accès aux lignes 1 et 2 du tramway. Au prix où est l'essence, et compte-tenu des embouteillages de Nantes, la liaison tram-train a toutes les chances d'être intéressante. Une heure pour aller au coeur de Nantes : c'est plus rapide que la voiture.

Mais on n'en est pas là encore. Pour l'instant seul le débroussaillage a été fait (par l'ACPM a dit le représentant de RFF, se félicitant de la qualité du travail et du respect des délais). Il reste d'ailleurs 200 m à défricher, qui n'ont pu être faits car ils sont situés sur terrain privé.

Débat

Dans le débat qui a suivi, de nombreuses questions ont permis de préciser les choses : Le tram-train sera un équipement léger, rapide et peu bruyant.

Le tram-train permettra l'accès facile aux personnes handicapées.

Il y aura 14 allers-retours de Nort sur Erdre à Nantes et les transports départementaux (cars et Abeille) permettront aux voyageurs de gagner Nort plus facilement. Des parkings seront aménagés à proximité.

Trois pôles d'échanges sont prévus dans l'agglomération nantaise, donnant accès à une multitude de destinations grâce à des correspondances optimisées avec de nombreuses lignes de bus et de tramway. L'arrivée en gare de Nantes permettra d'accéder aux TGV, trains Grandes Lignes et aux autres TER

Le train pourra transporter 220 personnes dont la moitié en places assises. Pour Châteaubriant il y aura 5 allers-retours par jours (2 le matin, 1 le midi, 2 le soir) mais il sera possible d'en organiser davantage si l'étude socio-économique faite avant 2013 en révèle la nécessité.

Sur 64 km, il y a actuellement 40 passages à niveau dont 20 avec barrière. Certains d'entre eux pourront être supprimés en concertation avec les riverains et les communes.

La maintenance sera faite à Nantes, à la gare de Doulon. Il aurait été bien qu'elle puisse être partagée avec les ABRFI à Châteaubriant

Il y aura dans les gares des parkings pour les voitures et vélos, malheureusement il n'est pas envisagé la possibilité d'embarquer les vélos. Nantes-Métropole réfléchir à la mise à disposition de vélos en gare de Nantes.

La desserte du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes La réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant intègre la possibilité, si l'option est retenue, d'une desserte tram-train du futur aéroport en tronc commun avec la ligne de Châteaubriant jusqu'à La Chapelle-sur-Erdre.

[Autres renseignements : http://www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr/](http://www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr/)

Ecrit le 26 juin 2006

Le Tram-train ... et les Verts

Le groupe local des Verts du Pays de Châteaubriant apporte tout son soutien au projet de réouverture de la ligne voyageurs tram-train Nantes-Châteaubriant décidé par le Conseil Régional .

Alors que se développe un habitat péri-urbain dans la grande couronne de l'agglomération nantaise qui multiplie les déplacements automobiles entre la résidence et le lieu de travail, avec les risques d'accidents, la fatigue, la consommation de carburant et les nuisances à l'environnement, ce nouveau service public confortable et sûr va dans le sens d'un développement durable des moyens de transport de l'avenir : Châteaubriant ne sera plus qu'à une heure du centre de Nantes.

Cependant , l'échéance de l'extension de la ligne jusqu'à Châteaubriant en 2013 paraît lointaine. Le groupe Vert propose que le Pays de Châteaubriant participe au financement du projet comme le fait la communauté urbaine de Nantes pour être un partenaire à part entière du projet et être associé à toutes les décisions de mise en oeuvre de ce

projet.

18.06.2006

Note du 5 septembre 2007 :

Feu vert pour le train

Il existe un financement européen appelé : « Feder compétitivité régionale et emploi » La Commission européenne, début août 2007, a validé les propositions de la Région Pays-de-Loire, lui permettant désormais le lancement concret de la nouvelle programmation 2007-2013.

En particulier le fonds européen financera la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant

Post-scriptum :

Historique de la ligne

La ligne ferroviaire de Nantes à Châteaubriant a été ouverte par le réseau d'Orléans le 17 décembre 1877. Cette ligne à voie unique de 64 kilomètres traverse les communes de Nantes, La Chapelle -sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, Casson, Nort-sur-Erdre, Saffré, Joué-sur-Erdre, Abbaretz, Issé, Louisfert, Moisdon-la-Rivière, Erbray et Châteaubriant. Elle dessert les centres de Nantes, La Chapelle -sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre, Abbaretz, Issé et Châteaubriant. Lors du dernier service horaire, la ligne était parcourue par trois allers-retours quotidiens : un le matin, un le midi et un le soir. Elle comptait 12 gares ou points d'arrêt y compris Châteaubriant et Nantes. Il fallait alors de 1h03 à 1h18 pour parcourir l'ensemble de la ligne. Le dernier service voyageur a eu lieu le 31 mai 1980. A ce jour, il ne subsiste qu'une liaison fret entre Nantes (Gare de l'Etat) et La Chapelle -sur-Erdre.