

## 10 CONCLUSION PHASE 2

	Scénario Train n°1 Rennes-Fougères tracé direct	Scénario Train n°2 Rennes-Fougères via Les Lacs	Scénario CHNS Rennes-Fougères via A84
Longueur de la ligne	48 km	60 kms	45,9 km jusqu'à Via Silva
Nouveau tracé / nouvelle route à créer	42 km	4 kms	0 km
Voies nouvelles	42 km	33 kms	22 kms
Vitesse maximum pris en compte	140 km/h	80 km/h	110 km/h
Type d'infrastructure proposé	Voie unique avec voie d'évitement en gare		Voies réservées sur autoroute
Temps de parcours total	36-39 min (Lécousse)	48 min (centre-ville)	40 min Via Silva 64 min gare de Rennes
Nombre d'A/R par jour	21	17	63
Fréquence	2 trains/heure en HP 1 train / heure en HC	1 train/heure	1 car/10 min en HP 1 car/20 min en HC
Intégration des circulations sur lignes existantes	Réalisable	Réalisable	-
Coût d'investissement	664 M€	230 M€	40 à 50 M€ avec dépôt
Coût d'exploitation par an	7,8 M€/an	6,2 M€/an	5 M€/an
Recette d'exploitation	1,59 M€/an	1,24 M€/an	1 M€/an
Evaluation socio-économique	TRI : -0,23 %	TRI : 2,20%	TRI : 8,26%
Bilan carbone	Diesel : +1883 t eqCO2 Electrique : -1264 t eqCO2	Diesel : +451 t eqCO2 Electrique : -2523 t eqCO2	Diesel : -860 t eqCO2 Electrique : -2586 t eqCO2

*Tableau 38 - Comparaison des scénarios trains et CHNS*

Suite aux différentes concertations réalisées lors de la phase 1, nous avons considéré un objectif initial de temps de parcours entre Rennes et Fougères de 30 à 45 min.

Nous constatons à travers ce tableau de synthèse que les scénarios trains et le scénario CHNS constituent des solutions aux paramètres très différents par rapport à l'objectif considéré.

Le scénario train n°1 qui consiste à créer une nouvelle plateforme ferroviaire permet de relier la périphérie de Fougères avec la gare de Rennes en 36-39 min avec une fréquence de deux trains par heure aux heures de pointe et un train par heure aux heures creuses. Le scénario train n°2 permet de relier le centre-ville de Fougères avec la gare de Rennes en 48 min avec une desserte à l'heure. Cependant, si le coût d'investissement du scénario train n°2 est trois fois moins élevé que celui du premier scénario, la fréquentation attendue est deux fois moins élevée et ne permettrait pas d'être compétitif par rapport à un car express Fougères-Rennes. En effet, le scénario alternatif qui consiste à mettre en place un car express à haut niveau de service (CHNS) entre Fougères et le terminus du métro b de Rennes permettrait de satisfaire les objectifs de temps de parcours (40 min entre Fougères et Via Silva) et garantir une desserte régulière (toute la journée), fréquente (toutes les 10 min aux heures de pointe et 20 min aux heures creuses) et fiable (temps de parcours fixe grâce à des aménagements spécifiques).

Par ailleurs, si le retour du train à Fougères via un tracé direct est un scénario attractif qui remplit les objectifs de temps de parcours, de fréquences et de dessertes, le montant des coûts d'investissement vis-à-vis de la fréquentation attendue ne permet pas d'obtenir la rentabilité socio-économique nécessaire.

Le scénario train n° 2 qui consiste à réhabiliter la voie verte entre Fougères et Vitré et se raccorder à la ligne Paris-Le Mans permet de réduire ces coûts d'investissement, cependant l'évaluation de la fréquentation est insuffisante pour atteindre ce même seuil de rentabilité socio-économique. En revanche, la création de la ligne b du métro de Rennes, la création des différents PEM (Liffré, Saint Aubin du Cormier, Romagné, Fougères République) est une réelle opportunité pour la création d'une ligne de CHNS express entre Rennes et Fougères.

De surcroît, le retour du train à Fougères gagnerait à être appréhendé de manière globale en reconsidérant les enjeux sur la base de consensus technico-économique partagés avec la Région Bretagne et l'ensemble des acteurs locaux. En effet, nous avons vu lors de la constitution du scénario train n°2 que des projets de nature différente pouvaient émerger en reconsidérant les objectifs de dessertes, lesquels pouvaient se dissocier d'une liaison rapide de Rennes. Différents scénarios pourraient être envisagés entre une desserte train, tram-train, train léger, avec un projet de desserte du centre-ville de Fougères en mode tramway, une desserte de la gare de Vitré, la création d'un raccordement à la ligne Paris-Le Mans etc.