

DOSSIER DE PRESSE

150 ANS



Ligne de train
NANTES
PORNIC



paysdelaloire.fr



RÉGION
PAYS
DE LA LOIRE

SOMMAIRE

Communiqué de presse

150 ans de la ligne Nantes-Pornic : un héritage vivant, une ambition pour demain

Les 20 et 21 septembre, prenez le train du cent-cinquantième !

- Les animations à retrouver sur l'esplanade de la Ria à Pornic
- Trains historiques : le détail des circulations

2032 : vers une nouvelle ère ferroviaire

- Une ligne cadencée et performante à l'horizon 2032
- Rénovation des trains entre 2026 et 2031

De Nantes à Pornic, de 1875 à 2025... 150 ans d'odyssée ferroviaire

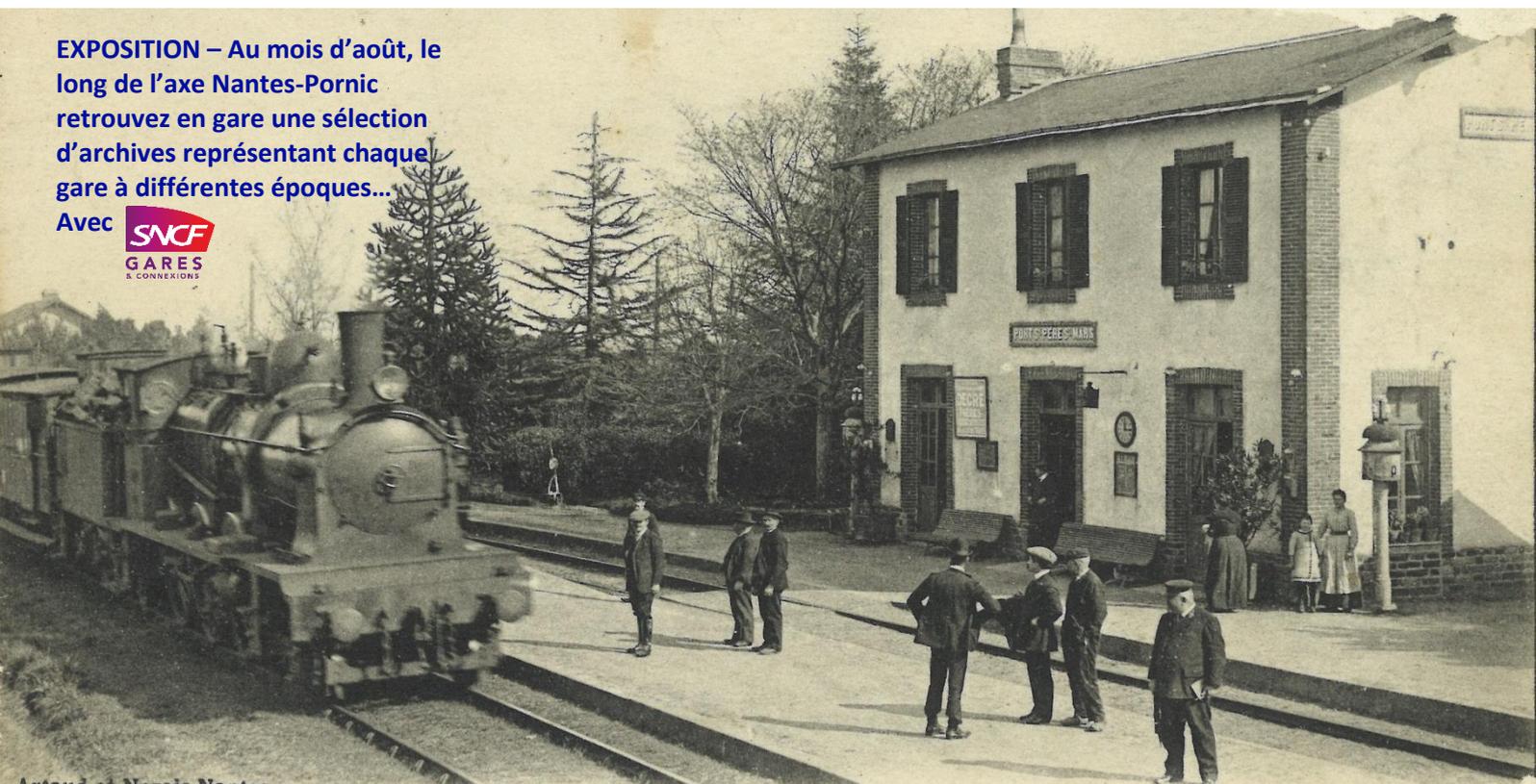
- Le Matériel au fil du temps
- La voie des vacances

L'archive sélectionnée par l'ASLO

Chiffres et dates clés

EXPOSITION – Au mois d'août, le long de l'axe Nantes-Pornic retrouvez en gare une sélection d'archives représentant chaque gare à différentes époques...

Avec 



Artaud et Nozais, Nantes

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

150 ans de la ligne Nantes-Pornic : un héritage vivant, une ambition pour demain

À l'occasion des 150 ans de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic, la Région des Pays de la Loire, la Ville de Pornic, le Groupe SNCF, l'Association Sud Loire Océan et Pornic Agglo Pays de Retz dévoilent un programme exceptionnel : expositions, animations, trains historiques et village festif rythmeront l'été jusqu'aux Journées du Patrimoine, point d'orgue de cette célébration.



Célébrer les 150 ans de la ligne ferroviaire Nantes-Pornic, c'est saluer une histoire collective qui a façonné le Pays de Retz. Depuis son inauguration en 1875, cette ligne a accompagné les évolutions du territoire, transportant générations de voyageurs, familles, travailleurs et vacanciers, et contribuant à l'essor économique et touristique de la Côte de Jade. Elle a traversé les périodes fastes, les crises et mutations, sans jamais perdre sa vocation : rapprocher les habitants et ouvrir de nouveaux horizons. **Elle s'apprête à entrer dans une nouvelle ère avec un ambitieux projet de modernisation à l'horizon 2032** : fréquence accrue, nouveaux aménagements et desserte renforcée pour répondre aux mobilités de demain.

Les 20 et 21 septembre, prenez Le train du cent-cinquantenaire !

À l'occasion des journées du patrimoine les 20 et 21 septembre, montez à bord d'un train historique, et replongez dans l'ambiance de cette ligne emblématique ! **À votre arrivée en train sur les quais de Pornic, une fanfare vous guidera jusqu'au village de l'événement, où vous attendent dégustations de produits locaux, expositions, jeux et animations.**



« À l'occasion de ce cent-cinquantenaire, la Région des Pays de la Loire et ses partenaires ont souhaité offrir une programmation à la hauteur, permettant à chacun de revivre l'aventure de cette ligne emblématique et de mesurer l'attachement des habitants à leur patrimoine ferroviaire. Aujourd'hui, alors que la mobilité durable est au cœur de nos priorités, la Région des Pays de la Loire s'engage résolument pour l'avenir de cette ligne. Nous portons un projet ambitieux de modernisation, qui permettra d'offrir d'ici 2032 un service plus fréquent, plus fiable et plus accessible.

Ensemble, continuons à faire vivre cette belle histoire commune qui relie et inspire notre région. »

Christelle Morançais, présidente de la Région des Pays de la Loire



« C'est une immense fierté et une joie de réunir habitants, visiteurs et partenaires pour célébrer ensemble ce patrimoine ferroviaire. Accueillir cet événement au cœur de la Ville de Pornic symbolise notre attachement à l'histoire de cette ligne déterminante pour la transformation de notre ville, qui a stimulé l'économie locale et le développement d'équipements touristiques. L'année 2001 a marqué un tournant avec la mise en place d'une liaison toute l'année. Ce changement élargit les usages de la ligne, pour le travail et les études. Cette évolution a été rendue possible grâce à l'engagement des élus locaux, qui ont obtenu les investissements nécessaires. »

Claire Hugues, Maire de Pornic, vice-présidente de la Région

Retrouvez sur l'esplanade de la Ria

- Samedi : 10h30 → 18h00
- Dimanche : 10h30 → 18h00

Un village festif animé par de nombreux acteurs :

Les stands de la Région, de Pornic Agglo Pays de Retz, de l'Office de Tourisme et de la SNCF vous accueillent pour échanger et vous informer, tandis que les enfants profiteront d'un espace ludique avec **quiz, jeu de l'oie géant, photobooth rétro, animation historique et distribution de maquettes de train.**

Une exposition d'objets ferroviaires, photos et archives montrera l'évolution de la ligne de 1875 à 2030.

Ne manquez pas la fanfare déambulatoire, et dans le hall de la gare de Pornic, la superbe maquette de la gare de La Bernerie dans les années 1970 réalisée par Retz Loisir Modélisme.

18 producteurs locaux et artisans représenteront les communes traversées par la ligne

Nantes : Good Pousse (micro-pousses), Pa'onya (ferme florale bio et de saison)
Rezé : Secrets d'abeilles (miel), Trifouille (décorations)
Bouaye – Bouguenais : Hop op (tartines végétales), Potpote (soupes et veloutés)
Port-Saint-père : Antho et la Photo (photographe passionné du Pays de Retz)
Sainte-Pazanne : L'Ours Jack brasse (bières originales), L'Atelier des Grisettes (Vannerie), Les Merveilles de Sophie (biscuits)

Saint Hilaire-de-Chaléons : Feuilles Fruits et compagnie (tisanes), Ti Ced (rhum arrangé)
Villeneuve-en-Retz : Du Sable dans ma valise (poterie et céramique), Les Salines de l'ileau (fleur de sel, sels aromatisés)
Les Moutier-en-Retz : Spirulinerie (algues)
La Bernerie-en-Retz : Les Petits Fruits de la Baie (sirops bio), Les Petits Flans
Pornic : Distillerie 168 (spiritueux artisanaux)



TRAINS HISTORIQUES

Deux ensembles d'autorails, circuleront lors des Journées du Patrimoine. Le premier, dédié aux années 1950, sera composé de l'autorail Picasso de l'association Autorail de Bourgogne Franche-Comté et d'un X2403 600 ch de l'association Chemin de Fer de Haute Auvergne. Le second ensemble des années 1980, réunira 2 autorails de type 2100/2200 exploités par le Chemin de Fer du Centre Bretagne. Ceux-ci pourront circuler séparément ou en un seul attelage selon l'horaire.
Tarif spécial 150 ans : 5€



Le détail des circulations

Tarif spécial : 5€ / Réservation obligatoire à partir du 4 août sur ter.sncf.com/pays-de-la-loire

Samedi

6 départs vers Pornic entre 8H30 et 18H15 depuis Nantes, Bouaye, Rezé (2 départs), Sainte-Pazanne (2 départs)

5 départs vers Nantes entre 11H et 17H30 Pornic > Bouaye, Bouaye > Nantes, Pornic > Rezé, Pornic > Sainte-Pazanne (2 départs)

Dimanche

5 départs vers Pornic entre 10H45 et 17H45 Sainte-Pazanne > Pornic (2 départs), Rezé > Pornic (2 départs), Rezé > Sainte-Pazanne

6 départs vers Nantes entre 10H15 et 18H30 : Pornic > Nantes, Pornic > Rezé (3 départs), Pornic > Sainte-Pazanne (2 départs)

Ensemble années 50

Autorail X4039 dit « Picasso » de l'association ABFC (Autorail de Bourgogne Franche Comté)



Ce type d'autorail a fréquemment circulé entre Nantes et Pornic des années 50 à la fin années 70. Construit à 251 exemplaires et mis en service entre 1950 et 1961, cet autorail a été dénommé Picasso par le personnel cheminot en raison de son poste de conduite surélevé sur la toiture par analogie avec les peintures de Pablo Picasso de cette époque.

Poids : 39 t. Puissance : 300 chevaux. Vitesse limite : 120 km/h. Capacité : 62 places + 5 strapontins

Autorail 600 chevaux : X2403 de l'association CFHA (Chemin de Fer de Haute Auvergne)



Ce type d'autorail construit à 80 exemplaires, doté de 2 moteurs de 300 chevaux, était capable de tracter plusieurs remorques. Il a circulé l'été entre Nantes et Pornic au cours des années 70 et a assuré la desserte du matin et du soir entre Sainte-Pazanne et Nantes au début des années 80.

Poids : 52 t. Puissance : 600 chevaux. Vitesse limite : 120 km/h. Capacité : 68 places + 12 strapontins

Ensemble années 80

Autorails 2100/2200 : X2140 et X2208 + Remorque XR6000 du CFCB (Chemin de Fer du Centre Bretagne)



Ces deux séries d'autorails, d'aspects extérieurs identiques, ont été construits à 114 exemplaires de 1978 à 1988. Les trois premiers ont été financés et acquis par la région des Pays de la Loire pour renforcer la desserte Nantes – Saint Nazaire – Le Croisic et ont assuré l'aller-retour l'après-midi entre Nantes et Sainte-Pazanne lors de la reprise de l'exploitation ferroviaire à longueur d'année en 1982.

Poids : 42 t. Puissance : 587 chevaux. Vitesse limite : 140 km/h. Capacité : 54 places + 9 strapontins

Animations dans les autres gares

BOUAYE

Rendez-vous samedi à 11h45 en gare de Bouaye où le train « Picasso » marquera un arrêt d'1h, pour une surprise conviviale et musicale. Plus d'infos sur www.bouaye.fr

SAINTE-PAZANNE

L'espace La Station et Pornic Agglo Pays de Retz proposeront du 15 au 21/09 des animations autour des mobilités et de l'histoire de la ligne : soirée ciné-débat, expo, parcours patrimoine. Pornicagglo.fr

Sainte-Pazanne : voyage spécial de 2 autorails en 1996. La potence mécanique avec des signaux en métal peints, donne l'autorisation de départ. Ils seront ensuite remplacés par des signaux lumineux. Photo J-L. Bachet.



2032 : vers une nouvelle ère ferroviaire

Une ligne cadencée et performante à l'horizon 2032

L'axe Nantes-Pornic se projette dans l'avenir avec un vaste projet de modernisation, porté par la Région Pays de la Loire, l'État, SNCF Réseau, et Nantes Métropole.

Dès l'automne 2024, des études préliminaires ont été lancées pour transformer la ligne Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie/Pornic. **Objectif à l'horizon 2032** : la circulation d'un train toutes les 30 minutes entre Nantes et Sainte-Pazanne, et d'un train par heure sur chacune des branches vers Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, dans les deux sens. Cela représente 30 allers-retours quotidiens sur la section commune et 15 allers-retours entre Sainte-Pazanne et chacun des terminus.

Des aménagements majeurs à l'étude

- Pour atteindre cet objectif, plusieurs aménagements sont à l'étude : la régénération des postes de signalisation des gares et haltes existantes, la création de voies de croisement pour faire circuler plus de trains, notamment à Soullans, Saint-Hilaire de Chaléons, et à proximité de l'aéroport de Nantes-Atlantique.
- **Une nouvelle halte ferroviaire à Bouguenais**, à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique et de la zone d'activités économiques est en projet. Trois scénarios d'implantation pour la halte étaient soumis à concertation en juin 2025 en vue d'une mise en service à horizon 2032. Elle bénéficiera de la fréquence augmentée sur la ligne et préfigure l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la métropole nantaise et sa périphérie dans le cadre du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Nantes et Saint-Nazaire.

Calendrier

- 2024-2026 : études préliminaires
- 2030 : début des travaux de modernisation.
- 2032 : mise en service prévisionnelle

Bombardier AGC X-76500 : ces rames vont entrer en rénovation mi-vie à partir de décembre 2026 pour faire peau neuve, à l'intérieur comme à l'extérieur !



Une première dans le cadre de l'ouverture à la concurrence en Pays de la Loire.

La Région des Pays de la Loire se réjouit de l'attribution d'un contrat de 68,5 millions d'euros pour la rénovation mi-vie de 17 de ses trains régionaux « AGC ». Le choix de ce contrat optimisé est une première, grâce à l'ouverture à la concurrence et au nouveau cadre contractuel défini par la Région. L'industriel ACC M et le réseau d'entreprises ligériennes Neopolia sont sélectionnés par SNCF Voyageurs Loire Océan à l'issue d'un appel d'offres et réaliseront ces travaux de décembre 2026 à mars 2031.

Une étape importante pour l'amélioration de la qualité du transport et du confort voyageur

Ces matériels roulants circulent **en particulier sur l'axe Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic**. Ils seront exploités par SNCF Voyageurs Loire Océan à compter de 2027. Chaque rame sera entièrement démontée et remise à neuf. Une modernisation des intérieurs sera réalisée avec la rénovation des sièges, complété par l'ajout de prises électriques, une amélioration de l'éclairage et des emplacements vélos.



Une scène typique des années 1960, à La Bernerie-en-Retz, sur la ligne express Paris-Montparnasse – Pornic. Ce trajet durait généralement entre 4h30 et 5h30, selon les correspondances et le type de train. Photo François Fontaine.

***Pornic. Arrivée d'un train et affluence des plaisanciers à la bagagerie.** Collection Patrick Durand. Le bâtiment des voyageurs est composé d'un corps central à un étage. Aux extrémités se trouvaient à gauche la bagagerie et à droite la salle d'attente d'été, seule la bagagerie a été conservée et sert actuellement après réhabilitation en 2009, de local à l'Office de Tourisme de Pornic.*



De Nantes à Pornic, de 1875 à 2025... 150 ANS d'odyssée ferroviaire

Le 11 septembre 1875, la gare de Pont-Rousseau à Rezé s'anime d'une effervescence inédite : la Compagnie des chemins de fer nantais (CFN) inaugure la ligne Nantes-Pornic, ouvrant ainsi la voie ferrée à travers le pays de Retz. Cette ligne, qui fête aujourd'hui ses 150 ans, a traversé les époques, les crises et les mutations du territoire. Retour sur une histoire mouvementée, entre faste balnéaire, déclin et renaissance.

1875-1914 : Naissance et essor

La ligne Nantes-Pornic naît dans un contexte d'expansion du réseau ferroviaire régional. Dès son ouverture, elle relie Nantes à Sainte-Pazanne, puis à Pornic, desservant au passage les bourgs du pays de Retz. Jusqu'aux années 1920, le train détient le monopole du transport, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises agricoles et industrielles, acheminées vers la métropole nantaise.

Tout converge vers le rail : les primeurs du pays de Retz, le sel, les produits de la pêche, mais aussi les premiers touristes en quête d'air marin.

La station balnéaire de Pornic, desservie par la ligne, connaît un véritable boom, comme les petites gares côtières.

1878-1945 : de la faillite à la guerre

La CFN, fragilisée par des difficultés financières, cède la gestion de la ligne à l'État dès 1878. La

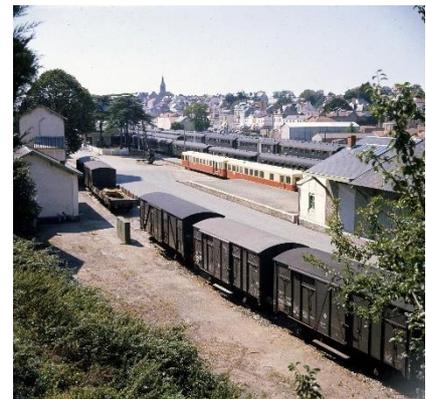
ligne est intégrée au réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'État, puis modernisée et prolongée vers Machecoul et Challans.

La Première Guerre mondiale ralentit le trafic, mais c'est surtout la Seconde Guerre mondiale qui marque un coup d'arrêt brutal : en 1940, la ligne verra sa desserte très réduite et sera endommagée courant 1944.



1945-1980 : Après-guerre et déclin progressif

Les Trente Glorieuses voient la démocratisation de l'automobile et la concurrence croissante de la route. La ligne Nantes-Pornic subit un lent déclin. Dès 1947, la ligne ferme durant la période hivernale, ne conservant qu'un service estival pour les vacanciers. L'arrivée du TGV en 1989 déstabilise les dessertes directes entre Paris et Pornic (de nuit, de jour, et du week-end), progressivement supprimées jusqu'en 2001 et remplacées par des correspondances à Nantes avec le TER.



Gare de Pornic 1963. La cour des marchandises était une plateforme logistique active, équipée pour le tri, le stockage et la redistribution de marchandises vers la mer ou les routes.

Fondée en 1982 l'Association Sud Loire Océan assure l'information et la promotion du transport public régional dans le territoire desservi par les lignes ferroviaires et routières régionales Aléop irriguant le littoral du pays de Retz et le nord-ouest de la Vendée. Elle regroupe aujourd'hui 56 communes, et assure, depuis sa création, le suivi de la qualité du service rendu, le dialogue avec les usagers et les clients, l'observation du trafic, l'évaluation des besoins de mobilité et la formulation de propositions d'amélioration des dessertes. L'association offre l'avantage d'être une structure présente sur le terrain proche des habitants et à l'écoute de leurs attentes. Elle est un relais local efficace pour le développement du transport public et la promotion d'une mobilité durable.



La Renaissance

La ligne Nantes-Pornic échappe à la disparition grâce à la mobilisation des collectivités et des associations de sauvegarde du patrimoine ferroviaire. À partir des années 2000, sous l'impulsion de la Région Pays de la Loire, la ligne est réhabilitée, modernisée et retrouve une desserte annuelle, redevenant un outil structurant pour le pays de Retz.

La mobilisation pour l'avenir

Au début des années 1980 les circulations se réduisent à l'essentiel : quelques trains en été, des horaires allégés le reste de l'année. La décennie 1990 voit émerger une prise de conscience des élus locaux et régionaux : la ligne est vitale pour la desserte du pays de Retz, le développement touristique et la cohésion du territoire. La Région Pays de la Loire, nouvellement compétente pour l'organisation des TER, s'engage progressivement dans la modernisation de la ligne. Mais le réseau reste fragile : sur la quasi-totalité du parcours, la voie unique n'autorise le croisement des trains qu'en gare, limitant la fréquence et la souplesse du service.

2000-2010 : Premiers travaux, premiers résultats

Dès 2009-2010, une première phase de modernisation est lancée : renouvellement des voies entre Nantes et Sainte-Pazanne avec longs rails soudés, introduction d'un nouveau système de signalisation. Ces travaux permettent d'augmenter la vitesse de circulation (de 90 à 140 km/h sur certains tronçons) et d'accroître de 50 % le nombre de circulations, entraînant une hausse de la fréquentation de 13 % dès la première année.

2014-2015 : 2^e phase de travaux

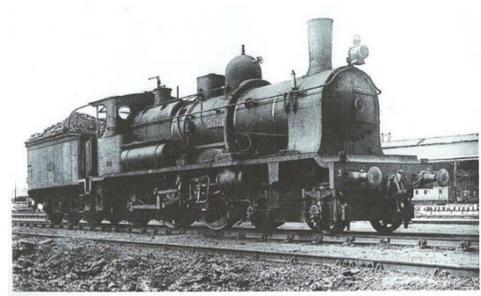
Malgré ces premiers succès, la vitesse reste limitée au-delà de Sainte-Pazanne et une deuxième phase de travaux d'envergure est décidée. Entre septembre 2014 et août 2015, les deux branches vers Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie sont fermées pour permettre un renouvellement intégral des voies, la modernisation de la signalisation, la suppression de neuf passages à niveau et la rénovation de sept ponts. Au total, 84 km de voie unique sont refaits à neuf, pour un investissement de plus de 100 millions d'euros, financé à près de 40 % par la Région, 25 % par l'État, par les départements et SNCF.



Le Matériel au fil du temps

Locomotive de type 230 (2 essieux directeur et 3 essieux moteur) livré à la compagnie de l'Ouest État de 1901 à 1910, représentatif des dessertes voyageur et marchandise entre Nantes et Pornic de l'entre-deux guerres.

Poids : 59 tonnes. Vitesse limite : 100 km/h.



L'autorail Picasso a circulé entre Nantes et Pornic des années 50 à 70. Construit à 251 exemplaires, cet autorail diesel a été dénommé Picasso en raison de son poste de conduite surélevé et décalé par analogie avec les peintures de Pablo Picasso de cette époque.

Poids : 39 tonnes. Puissance : 300 chevaux. Vitesse limite : 120 km/h. Capacité : 62 places.

A partir des années 1960, se succèdent les séries d'autorails de 2e génération, caractérisées par un moteur placé sous caisse et un surnom, « **Caravelles** » en raison de leur sortie concomitante à celle de l'avion à réaction français. Ces trains subiront à partir de 1990 une rénovation lourde modifiant leur aspect.



Depuis 2009, ce sont les rames **Bombardier AGC X-76500**, « automotrices de grande capacité », qui assurent la liaison.

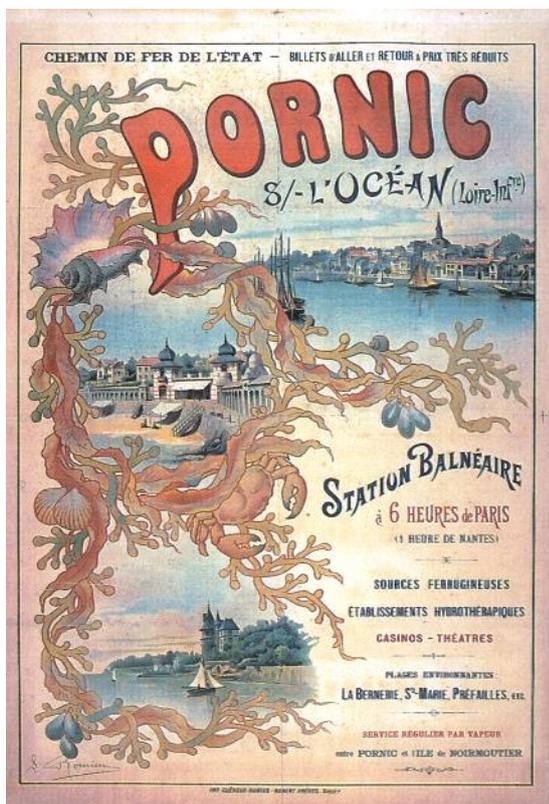


La voie des vacances

Bains de mer sur la Côte de Jade : la gare de Pornic, un sympathique terminus en pays de Retz

Au tournant du XXe siècle, voyager en train vers Pornic était une véritable aventure moderne, bien différente des longs trajets en diligence qui dominaient encore le début du XIXe siècle. La locomotive à vapeur, symbole de progrès, permettait de relier la côte en quelques heures seulement, avec des arrêts réguliers pour recharger en eau et charbon, et des pointes de vitesse qui pouvaient sembler impressionnantes pour l'époque. Les wagons étaient souvent bondés de familles et de vacanciers, transportant paniers de pique-nique et valises, dans une ambiance animée et populaire.

La carte postale illustre parfaitement cette effervescence : à l'arrivée du « train de plaisir » en gare de Pornic, une foule élégante descend sur le quai, chapeaux et ombrelles de rigueur, tandis que fiacres et voitures attendent pour conduire les visiteurs vers les plages ou les pensions de famille. Ce ballet de voyageurs, de bagages et de cochers témoigne de l'essor du tourisme ferroviaire et de la transformation de Pornic en station balnéaire prisée. Le train, alors considéré comme le moyen de transport le plus rapide et confortable, a profondément changé la manière de voyager, rendant la mer accessible à tous et inaugurant l'ère des vacances modernes.



Au début du XXe siècle, on retrouvait d'abord parmi les voyageurs la bourgeoisie nantaise et parisienne, familles aisées venues profiter des bains de mer, souvent reconnaissables à leurs tenues élégantes : messieurs en canotier, dames en robes longues et chapeaux. Ces voyageurs séjournèrent dans les villas, hôtels ou pensions de famille, et fréquentaient les casinos et les promenades du bord de mer.

Mais l'arrivée du chemin de fer a aussi permis à des classes sociales intermédiaires, commerçants, employés ou petits notables, de découvrir la côte, notamment lors des dimanches ou des premiers congés, bien avant l'instauration des congés payés.

Collection ASLO. Affiche des Chemins de fer de l'Etat. Pornic, station balnéaire à 6 heures de Paris. Sources Ferrugineuses, établissements hydrothérapeutiques, casinos, théâtres. BILLETS allers et retours à prix très réduits.

Chiffres clés

EN 2026

**+5 ALLERS-RETOURS
PAR JOUR
EN SEMAINE**
entre Nantes et
Sainte-Pazanne

**+2 ALLERS-RETOURS
PAR JOUR**
sur les branches
vers Pornic
et Saint-Gilles-
Croix-de-Vie

EN 2032



1 train

Toutes les 30 min
sur le tronçon commun
Nantes-Sainte-Pazanne

Toutes les heures
sur chacune des
branches vers Pornic
et vers Saint-Gilles-
Croix-de-Vie

SUR L'AXE
NANTES-PORNIC

620 108

voyageurs
en 2024



+7 %
de fréquentation
en 2024 par
rapport à 2023

LA RÉGION INVESTIT MASSIVEMENT DANS LES MOBILITÉS

547 M€
dont 102 M€
d'investissements
(Budget 2025
de la Région consacré
aux mobilités)



+ 50%
de fréquentation
entre 2019 et 2024

24,3
millions de voyages
par an, soit plus
de 66 600 voyages
par jour en train Aléop



129
gares

575
trajets opérés
chaque jour

Dates clés

1870 – Création de la compagnie des chemins de fer Nantais

1872 – Début des travaux de construction

1875 – Mise en service de la voie ferrée de Rezé Pont Rousseau à Pornic

1876 – Mise en service de la voie ferrée entre l'île de Nantes et Rezé Pont Rousseau

1886 – Mise en service d'une liaison entre la gare de l'Etat sur l'île de Nantes, et la gare d'Orléans (actuelle gare principale), moyennant rebroussement en gare de Nantes Etat et traversée de plusieurs passages à niveau en pleine ville.

1940 – Le 25 février, suppression des services voyageurs pour économiser en temps de guerre. Vu la pénurie de carburant avec l'occupation, les trains de voyageurs sont remis en service le 6 octobre 1940

1947 – Le trafic ferroviaire de voyageurs n'est maintenu qu'en saison estivale pour Pornic (4 mois de juin à septembre), outre une desserte limitée à Nantes, un train de jour et un train de nuit directs pour Paris circulent en été. L'hiver, seule la section de Nantes à Sainte-Pazanne est desservie toute l'année, avec une maigre desserte permettant d'aller travailler à Nantes.

1960 – La ligne de jonction entre Nantes Etat et Nantes Orléans (actuelle gare centrale) est refaite sur viaduc pour supprimer les passages à niveau. Le rebroussement et la desserte de la gare de Nantes Etat (actuelle maison des associations) sont supprimés.

1967 – Déviation de la ligne sur 4,5 kilomètres au niveau de Bouguenais pour extension de la piste de l'aéroport de Nantes, renouvellement de la voie entre Nantes et Sainte-Pazanne.

1989 – L'arrivée du TGV déstabilise les directs entre Paris et Pornic (de nuit, de jour, et du week-end), progressivement supprimées jusqu'en 2001 et remplacées par des correspondances à Nantes avec le TER.

1998 – après que la desserte marchandise ait été supprimée à Pornic dans les années 1980, c'est la suppression complète des trains de marchandises sur la ligne qui intervient avec la disparition de la desserte de Paimboeuf, qui empruntait la ligne Nantes Pornic entre Nantes et Saint Hilaire de Chaléons. Seul le port de Nantes (Cheviré) reste desservi au début de la ligne.

2001 – La Région des Pays de la Loire décide de desservir la ligne de Pornic toute l'année.

2011 – Modernisation de la signalisation et de la voie entre Nantes et Sainte-Pazanne

2015 – Rénovation de la voie entre Sainte-Pazanne et Pornic (financement Etat, Région, SNCF réseau)

Projet 2032 : vers un doublement des dessertes ferroviaires entre Nantes et Pornic

CONTACT PRESSE

Elie Poupin

elie.poupin@paysdelaloire.fr

06 99 16 10 76

Hôtel de Région
1 rue de la Loire — 44 966 Nantes
02 28 20 50 00
paysdelaloire.fr

