

### Nouveau projet de territoire

---

16 septembre 2010



### Contribution d'Alain-Louis GOURDY

#### **Territoire 2030 : accessibilité et attractivité**

Pour faire suite aux très intéressants propos d'Alain MUSTIERE, Président du CESE des Pays de la Loire, tenus le 9 septembre dernier devant les Membres de notre Conseil, j'apporte ci-après quelques précisions confortant sa position sur l'indispensable amélioration de la ligne ferroviaire Nantes-Angers et au-delà jusqu'à Sablé sur Sarthe afin de permettre une réelle attractivité de la métropole nantaise et de son aire urbaine. Il en va d'ailleurs également de la performance des échanges régionaux et nationaux voire internationaux avec les villes de l'Estuaire et notamment Saint-Nazaire mais aussi de l'ensemble du Département de la Vendée.

La carte des transports dans l'Ouest de la France est en train d'évoluer fortement et cela en faveur très largement de Rennes alors que, jusqu'à présent, la situation était favorable à Nantes avec une desserte TGV étoffée et performante et un aéroport beaucoup plus attractif que celui de Rennes.

La situation va s'inverser à partir de la mise en service de la ligne nouvelle à grande vitesse Connéré-Rennes en 2014 et s'aggraver lorsque la ligne rapide reliant Rennes et Nantes via l'aéroport du Grand Ouest, inscrite au projet de SNIT, sera également en service.

Rennes sera alors à 20 minutes de moins de Paris - ce qui est important en terme de parcours TGV - et aura un accès ferroviaire à l'aéroport sensiblement aussi rapide que depuis Nantes.

En 2016, Nantes restera à environ 1 heure 50 de Paris, alors que Bordeaux en sera à 2 heures 10 et plus tard, Le Havre à 1 heure 15.

L'attractivité de la métropole nantaise et son développement est donc en partie conditionnée par l'amélioration de la ligne ferroviaire (Paris)-Sablé sur Sarthe- Angers-Nantes.

Ce constat n'est pas nouveau.

En effet, le Conseil Régional des Pays de la Loire a rappelé, dans son avis de février 1995, « que le Conseil Interministériel sur l'Aménagement du Territoire du 14 mai 1991 a prévu l'extension de la ligne à grande vitesse vers Rennes et Nantes via Angers » et a demandé « que quelque soit le point d'arrêt de la ligne nouvelle TGV, l'extension en site propre jusqu'à Nantes soit inscrite au Schéma Directeur de lignes nouvelles à grande vitesse ».

La lettre n° 3 du débat préalable au TGV Bretagne-Pays de la Loire, qui s'est achevé le 27 février 1995, reprend dans les grandes conclusions du débat :

*« En conséquence, ce projet (TGV dans le Grand Ouest) devra prendre en considération les exigences suivantes :*

....

- *l'inscription au schéma national directeur du prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nantes, en vue d'atteindre l'objectif de mettre la capitale des Pays de la Loire à une heure trente de Paris,*

....

*Parallèlement, il a été souligné l'indispensable rattachement de l'Ouest vers Lyon et l'Italie... Quant au raccordement de la Région d'Alençon vers Le Mans, souhaité par les CESR des deux Régions, il s'inscrit dans la relation Caen – Alençon – Le Mans – Tours, qui, avec la Bretagne Sud – Nantes – Angers – Tours, devrait relier l'ensemble de l'Ouest à la région lyonnaise et à l'Italie. »*

Depuis ces conclusions, seule l'amélioration de la voie existante entre Nantes et Angers a fait l'objet d'études techniques et environnementales par le biais du Contrat de Plan Etat-Région 2000/2006 reportées en partie sur le Contrat de projet 2007/2013.

## **La section de ligne Sablé sur Sarthe – Nantes**

La section de ligne **Sablé sur Sarthe – Nantes** a une longueur de 144 km.

La ligne nouvelle (environ 150 km) mettrait Nantes à moins d'1 heure 30 de Paris. Son coût peut être estimé entre 2 300 à 2 800 M€.

Cette ligne desservirait un bassin de population comprenant les deux aires urbaines les plus importantes de la Région Angers et Nantes et trois de ses cinq départements. Elle permettrait d'offrir des capacités supplémentaires aux trains Inter-cités régionaux sur les axes Le Mans-Angers-Nantes- Saint-Nazaire-Le Croisic / La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonne.

Sa rentabilité devrait être d'un bon niveau compte tenu de l'offre TGV actuelle et de la prise en compte du montant des investissements « éludés » afférents aux au triplement de la voie actuelle entre Angers et Nantes.

Elle devrait être la plus directe possible en s'éloignant du bord de Loire tout en ménageant le raccordement de la gare d'Angers sans doute au Sud de Tiercé et au droit de Bouchemaine selon le principe retenu pour Laval. Elle pourrait longer le fuseau de l'autoroute A 11 au Sud d'Angers pour se raccorder au niveau de Thouaré sur Loire.

Le tracé devra évidemment tenir compte des contraintes environnementales, notamment de type Natura 2000, concernant certains secteurs qui devraient être surmontées par les aménagements de profil et de structure.

La desserte d'Angers ne serait pas affectée et pourrait être augmentée, la nouvelle ligne offrant, bien entendu, des sillons supplémentaires. La gare d'Angers serait reliée à Paris en 1 heure 15 environ.

Les trains directs Nantes-Paris emprunteraient la ligne de bout en bout et effectueraient le trajet en moins d'1 heure trente.

La nouvelle ligne permettrait de libérer la ligne classique pour les trains régionaux et les trains fret car l'exigence des clients en matière de flux imposera de leur offrir des sillons privilégiés en périodes de pointe tant à destination de la région parisienne et au-delà que vers Tours et au-delà.

C'est ainsi que les chargeurs du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire seraient les principaux bénéficiaires de la création de cette nouvelle ligne qui ne pourra que renforcer l'amélioration et la restructuration engagées par le Port de ses propres installations ferroviaires.

## La section de ligne Angers – Nantes

La section de ligne **Angers - Nantes** a une longueur de 87 km et dessert 11 gares intermédiaires ouvertes au service « voyageurs ».

La vitesse des trains permise est de 220 km/h sur 42 km, 160 km/h sur 40 km et à vitesse plus réduite sur 5 km.

Elle est composée de cantons de 1 500 à 2 800 m équipés en Block Automatique Lumineux.

Elle comporte :

1. Trois voies d'évitement permettant le garage de circulations lentes :
  - une sur la voie 1 (Angers – Nantes) à Ingrandes d'une longueur utile de 750 m,
  - deux sur la voie 2 (Nantes – Angers) l'une à Varades d'une longueur utile de 750 m et l'autre à Ancenis d'une longueur utile de 620 m.
2. Quatre pas d'Installation Permanente de Contre Sens (IPCS) de 12 à 26 km de long.
3. Une bifurcation à La Possonnière en direction de Cholet disposée à plat ce qui implique que les trains en provenance de Cholet à destination d'Angers cisailent la voie 1 Angers – Nantes. La voie 1 est à nouveau cisailée lorsque ces trains se dirigent vers la voie 3 en gare d'Angers, ce qui réduit d'autant la capacité du tronçon Angers – La Possonnière.

Le 2 avril 2001, en arrêtant le fuseau de la ligne nouvelle Connéré – Rennes, le Ministre de l'Équipement a décidé que : « les études relatives à la section Angers – Nantes seront poursuivies afin d'examiner la faisabilité technique et environnementale du projet (de ligne nouvelle) ».

Ces études ont montré que sur la base des circulations **du service d'hiver 2004/5**, largement étoffé depuis, le taux d'occupation d'infrastructure sur voie 1 et sur voie 2 était respectivement de 86 % et 81 % en période de pointe (16h30-19h30).

Il faut rappeler que le taux d'occupation maximum recommandé par l'UIC est de 60 % sur une journée complète et de 75 % en période de pointe.

Les taux d'occupation de l'infrastructure peuvent être atténués en optimisant la grille des circulations en :

- utilisant du matériel TER plus rapide (les sillons TER sont le plus souvent tracés à 140 km/h),
- en adoptant une grille cadencée développée par Réseau Ferré de France (RFF),
- en aménageant les sillons fret en limitant les sillons « facultatifs ».

Ces mesures susceptibles de pallier les difficultés ont été partiellement mises en œuvre depuis mais ne peuvent en aucun cas accompagner un véritable développement pérenne des dessertes régionales et encore moins du trafic fret car elles suppriment de facto des possibilités de circulation de ces trains.

La section de ligne Angers – Nantes dispose d'une capacité résiduelle quasiment nulle en période de pointe malgré l'augmentation de la vitesse des TER par la mise en service de matériel roulant plus performant financé par le Conseil Régional et la réorganisation de certaines dessertes.

Pour pallier cette situation, RFF a étudié l'amélioration de l'infrastructure qui pourrait consister au triplement de la voie selon quatre hypothèses :

- entre Angers et La Possonnière (15,5 km),
- entre La Possonnière et Varades (27,3 km),
- entre Varades et Ancenis (11,5 km),
- entre Ancenis et Nantes (33 km).

Les hypothèses de taux d'occupation de l'infrastructure résultant de ces études s'élèvent de 75 à 86 % pour la voie 1 et de 53 à 78 % pour la voie 2. Seule, la 4ème hypothèse concernant le triplement de la voie sur le parcours total permet d'abaisser le taux d'occupation respectivement à 64 % et à 24 %.

À cela, s'ajoutent des contraintes environnementales fortes et des conditions de réalisation le plus souvent difficiles.

**Angers – La Possonnière** : Aléas hydrauliques majeurs, destruction d'espèces végétales protégées, impact le site historique classé de la Pointe Bouchemaine.

Faisabilité technique difficile (plate-forme faisant digue, traversée de la Maine-viaduc 133 m, tranchée profonde de 12 à 90 m).

**La Possonnière – Varades** : Aléas hydrauliques majeurs, destruction d'une espèce végétale protégée, vignes AOC.

Faisabilité technique la moins contraignante.

**Varades – Ancenis** : Aléas hydrauliques majeurs, destruction d'espèces végétales protégées

Faisabilité technique en partie très difficile.

**Ancenis – Nantes** : Sites archéologiques groupés, destructions d'espèces végétales protégées et remarquables, risque de destruction d'un habitat naturel d'intérêt communautaire non prioritaire, site historique inscrit des Folies Siffait.

Faisabilité particulièrement complexe dans le domaine du génie civil (plate-forme longeant la Loire à plusieurs endroits, parois et versants rocheux, zone fortement urbanisée -Ancenis-) et une réelle difficulté environnementale.

La création d'une troisième voie sur cette section de ligne a un réel intérêt capacitaire mais limité. En effet, pour être productive en terme de capacité pérenne, la troisième voie doit être réalisée sur une longueur significative, c'est-à-dire la plus longue possible en permettant la circulation d'un plus grand nombre de trains et le dépassement en vitesse des trains lents par les trains rapides (TGV et trains régionaux inter-cités).

Le triplement intégral de la voie est donc seul capable d'offrir des perspectives de développement des dessertes sur la section Angers – Nantes. Il est d'une réalisation complexe et d'un coût important qui n'a pas été précisément chiffré mais qui devrait approcher le coût d'une ligne nouvelle compte tenu des contraintes cumulées et des difficultés de réalisation des travaux aux abords d'une ligne en exploitation.

Il ne pourra cependant pas absorber les prévisions de développement de l'offre (voyageurs et fret) et ne permettra pas en tout état de cause d'améliorer les performances de la ligne en terme de vitesse.

La SNCF propose pour développer la desserte régionale sur la relation Angers – Nantes, à moyen terme (2015/2025) :

- sur Nantes – Ancenis: un cadencement à 20' en heure de pointe, 40' en heure creuse et la création d'un point d'arrêt à Sainte Luce sur Loire,
- sur Nantes – Angers: un cadencement de l'ordre de 40' auquel s'ajoutent les dessertes TGV.

Il est impossible d'appliquer cette grille sans aménagements d'infrastructure.

La section de ligne Angers – Nantes pose donc un réel problème de capacité et bloque désormais tout développement des dessertes régionales et de fret dans les créneaux de forte demande.

Or, elle est d'un intérêt stratégique majeur pour la métropole nantaise et l'Estuaire car elle constitue un maillon incontournable des réseaux TGV national et international mais aussi de la transversale Ouest/Est essentielle pour le développement de la desserte ferroviaire du Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire d'une part, le raccordement à l'axe Sud-Europe Atlantique et à la future ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon d'autre part.

Une ligne nouvelle apporterait une solution pérenne productive en termes d'investissement, de développement et de performance. Son coût peut être estimé entre 1 000 et 1 300 M€.

Les contraintes environnementales de type Natura 2000 devraient pouvoir être surmontées par les aménagements du tracé et de structure.

Les investissements sur la ligne existante en attente de la mise en service de la ligne nouvelle seraient de ce fait limités au maximum, à savoir une voie d'évitement à Mauves sur Loire, indispensable à une première étape d'augmentation de la desserte régionale en période de forte demande.

## **Angers - Nantes : un chaînon indispensable aux relations Nord-Sud et Ouest-Est**

Cette ligne nouvelle Angers – Nantes faciliterait la desserte en boucle de l'Aéroport du Grand Ouest (Paris – Angers – Nantes – Aéroport – Rennes – Laval – Le Mans – Paris et vice-versa).

Elle permettrait également de relier dans de meilleures conditions l'Ouest à l'axe Sud-Europe-Atlantique à Saint Pierre des Corps et à la future ligne nouvelle Paris – Orléans – Clermont – Lyon.

Elle renforcerait la liaison Ouest – Est en se raccordant à la ligne Tours – Lyon dont l'électrification jusqu'à Saincaize doit être réalisée en 2011 et la prolongation jusqu'à Lyon à l'étude. Cet axe se prolonge au-delà de Lyon vers l'Italie du Nord et l'Europe Centrale par un itinéraire dont la modernisation fait partie des grands projets ferroviaires retenus par l'Union Européenne dans le cadre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE.T). Il doit être privilégié pour le trafic fret et donc par les chargeurs du Grand Port maritime de Nantes – Saint Nazaire.

Dans ce contexte, la ligne Angers – Tours doit faire l'objet d'un programme d'amélioration (relèvement de la vitesse notamment).

Le raccordement à la ligne nouvelle Paris – Orléans – Clermont – Lyon améliorerait les temps de parcours entre Nantes et Lyon de près de 40 minutes. Bien que cette ligne doive constituer un itinéraire

complémentaire à la ligne à grande vitesse actuelle Paris – Lyon, notamment en période de fort trafic, des sillons Ouest – Est intéressants pourront être accordés.

## **Conclusion**

Une ligne nouvelle entre Angers et Nantes s'avère donc indispensable et bien entendu prioritaire car elle conditionne tout développement du trafic en période de forte demande.

Elle est indissociable de la création d'une ligne nouvelle Sablé-sur-Sarthe – Angers. Leur réalisation doit s'inscrire dans un délai de 15 à 20 ans, ce qui est tout à fait réaliste si les décisions sont prises dans le cadre du Schéma National des Infrastructures de Transports en cours d'élaboration.

Il en va de l'attractivité du territoire et du développement du Grand Nantes car cette ligne nouvelle Sablé sur Sarthe – Nantes permettra d'améliorer d'une manière significative la qualité et la performance des échanges avec les réseaux national et international mais aussi avec Angers, Le Mans et Laval et leurs agglomérations.