

Session du 18 octobre 2010

AVIS

relatif à la

**LIAISON FERROVIAIRE OUEST/EST
RELIANT LA FAÇADE ATLANTIQUE A L'AXE SAONE/RHONE**

Présenté par M. Joseph ROCHER

au nom de la Commission n°4 "Transports, télécommunications, énergie"

Entendues les interventions de : Mme Odile MERIENNE (CFDT), M. Bernard VINSONNEAU (CFTC), M. Jacques GUILLAUME (UNSA), M. Gildas TOUBLANC (environnement), M. Patrick HEBERT (FO), M. Claude COCHONNEAU (Chambres d'agriculture), M. Georges PLESSIS (FRSEA-CRJA), M. Luc SERRANO (CGT), M. Jean CLERC (CGC), M. Claude MORIN (MEDEF), M. Pierre KLEIN (Grand port maritime), M. Albert MAHE (SEM), M. Philippe AUDIC (personnalité qualifiée), M. Christophe VITAL (culture), M. Christian DUBOT (CGT et Président de la commission n°4 "Transports, télécommunications, énergie)

Entendue l'intervention de M. Jacques AUXIETTE, Président du Conseil régional des Pays de la Loire.

95 votants. Adopté à l'unanimité.

L'engagement national pour le fret ferroviaire (16 septembre 2009) et le projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT – juillet 2010) ne prévoient pas de liaison entre l'axe Saône-Rhône et la façade atlantique Nord, de Brest à La Rochelle. Cette façade représente le poumon économique de trois régions à vocation agricole et industrielle avec, notamment, trois ports : Lorient, Nantes / Saint-Nazaire et La Rochelle, dont la croissance sera liée à leur desserte logistique terrestre. Les projections d'activité estimées de ces ports dépassent 50 MT à l'horizon 2020, avec un objectif de part modale ferroviaire de l'ordre de 15-20 %, contre 5 % aujourd'hui. L'état actuel du réseau ferroviaire est incompatible avec un tel trafic. L'activité "voyageur" va également considérablement progresser. En effet, la façade atlantique Nord constitue un bassin de vie conséquent avec des besoins de mobilité de plus en plus importants.

C'est dans ce contexte que le Conseil Régional des Pays de la Loire a sollicité le Conseil économique, social et environnemental des Pays de la Loire (CESE) pour réfléchir sur les grands axes ferroviaires à mettre en œuvre, plus particulièrement sur les liaisons vers Paris et le grand Est, et leurs possibles raccordements aux lignes ferroviaires (Sud Europe Atlantique, Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon et Bettembourg / Perpignan). Il s'agit notamment d'apprécier la faisabilité technique et financière de ces axes, au regard des enjeux de compétitivité et d'accessibilité du territoire ligérien, à leur insertion environnementale et à la rentabilité socio-économique des différentes options possibles.

L'enjeu consiste à améliorer la prise en compte de cette façade atlantique et des grandes villes qui s'y trouvent dans le schéma ferroviaire national et européen, afin d'en promouvoir le développement.

La création de lignes nouvelles ne peut se concevoir en dehors d'une réflexion stratégique globale sur les incidences des orientations et des décisions à mettre en œuvre. En effet, la plupart des tracés actuels trouvent leur origine au début du siècle dernier. Envisager la création de lignes ferroviaires nouvelles nécessite donc de s'inscrire dans cette échelle de temps pour apprécier leur opportunité. Or, l'évolution d'un certain nombre de besoins est très difficile à préciser dans le temps, tant en ce qui concerne le fret que les passagers. C'est

pourquoi cette étude distingue le **court terme** qui représente ce qui est en œuvre ou prévu à l'horizon 2012-2015, le **moyen terme**, qui fait référence à ce qui est envisagé à l'horizon 2015-2025, et le **long terme** projeté au delà de 2025.

1 ETAT DES LIEUX DE LA LIAISON FERROVIAIRE OUEST / EST ET DES GRANDS PROJETS ANNONCES

Pour appréhender la globalité de cette liaison, il importe de recenser l'ensemble des points sensibles qui peuvent ou demandent à évoluer, depuis le Port de Saint-Nazaire / Montoir jusqu'à l'arrivée sur Paris ou sur Lyon, tant pour les voyageurs que pour le fret.

1.1 Constat de saturation et risque de relégation

Nantes / Angers : stratégique mais en limite de capacité

L'axe Nantes / Angers est d'un intérêt stratégique majeur pour la région des Pays de la Loire. En effet, sa situation géographique centrale en fait l'axe le plus sollicité du réseau. Il permet de relier la région avec Paris, le Nord de la France et l'Europe, mais aussi avec les régions traversées par une diagonale Nantes - Lyon, offrant ainsi une desserte "hinterland" au Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire-Montoir.

Cet axe est quotidiennement en limite de capacité dans la mesure où chaque catégorie de train : Trains à Grande Vitesse (TGV), trains de marchandises, Trains Express Régionaux (TER), circule à des vitesses différentes. Ce différentiel oblige à des dépassements fréquents : le train le plus lent s'engage sur la voie d'évitement pour laisser passer le plus rapide. Or, pour être efficaces, ces voies d'évitement, doivent être suffisamment nombreuses ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. D'autres techniques, comme la circulation à contresens sur voie opposée, permettent ces dépassements mais elles nécessitent des croisements de voies sécurisés également sources de ralentissement.

La ligne Nantes / Angers

Elle dispose d'une capacité résiduelle quasiment nulle en période de pointe malgré l'augmentation de la vitesse des TER, la mise en service de matériel roulant plus performant et la réorganisation de certaines dessertes. Il en résulte un manque de rentabilité des investissements régionaux car il n'est pas possible d'augmenter le nombre de trains à circuler. La section de ligne a une longueur de 87 km et dessert 10 gares intermédiaires ouvertes au trafic "voyageurs". La vitesse des trains autorisée 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 1500 à 2800 m équipés de signalisation en block automatique lumineux (feux) et comporte :

- Trois voies d'évitement permettant le garage de circulations lentes :
 - Une dans le sens Angers / Nantes à Ingrandes d'une longueur utile de 750 m ;
 - Deux dans le sens 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.
- Quatre pas d'Installation permanente de contre sens (IPCS) de 12 à 26 km de long qui permettent l'évitement de trains en période de crise ;
- 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 Angers / Nantes par deux fois 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.

En outre, la mise en place d'un cadencement régulier et l'ajout de trains supplémentaires sont compromis par un taux actuel d'occupation des lignes de plus de 80 %, alors que les normes sont de 60 % sur une journée complète et de 75 % en période de pointe. Le respect de ces normes permet de laisser des voies libres pour la maintenance du matériel, les incidents ou autres impondérables. Or, toutes les projections de fréquentation vont dans le sens d'une aggravation de la situation actuelle malgré les investissements réalisés pour inverser la tendance (achat de TER plus rapide et de plus grande capacité, cadencement, aménagements de sillons fret). Il y a donc nécessité d'envisager rapidement des alternatives crédibles.

Rappel des principaux chantiers déjà identifiés et prévus :

- Sur la Ligne Saint-Nazaire / Nantes
 - Donges : déviation de la ligne TGV traversant la raffinerie ;
 - Savenay : réalisation de la virgule permettant de relier Nantes à Rennes par Redon, sans rebroussement en gare de Savenay ;
 - Nantes Chantenay : Amélioration des conditions de sécurité dans le tunnel, notamment pour la circulation des matières dangereuses ;
 - Nantes Gare : dans le cadre d'une nouvelle conception, modification de la configuration des voies et création d'un pôle d'échange multimodal ;
- Sur la ligne Nantes / Ancenis / Angers / Tours / Saint-Pierre-des-Corps / Bourges / Saincaize / Lyon : électrification engagée sur plusieurs tronçons. Modifications de voie : suppression de passages à niveau, rectification de courbes, signalisation ;
- Sur la ligne Nantes / Ancenis / Angers / Le Mans / Paris : réalisation du Barreau sud permettant d'améliorer la desserte passagers vers Lyon et l'Europe

LGV Bretagne Pays de la Loire, SEA, Autoroutes ferroviaires : des projets qui bouleversent la donne

La Ligne à grande vitesse Paris / Rennes et la liaison Sud Europe Atlantique prévues avant 2020 sont déterminantes pour l'avenir de l'Ouest. Mais elles présentent également le danger de reléguer les Pays de la Loire parmi les régions les moins bien desservies. En effet, dès l'ouverture de la ligne Connerré / Rennes en 2016, Rennes se trouvera à 1 h 27 de Paris. Dans le même temps, la capitale des Pays de la Loire restera à environ 2 h de Paris, gagnant seulement 8 minutes sur le temps actuel. Beaucoup plus au Sud, Bordeaux ne sera qu'à 2 h 10 de Paris.

Des réalisations et perspectives de développement du fret ferroviaire régional, non prises en compte

Une nouvelle infrastructure de transport vient de voir le jour : l'autoroute maritime avec, comme première étape Montoir / Gijon, puis Montoir / Vigo vers Algésiras. L'objectif est de délester vers le maritime le maximum de trafic poids-lourds sur l'axe Nord / Paris / Hendaye. Un ferroutage sera également possible grâce à la future autoroute ferroviaire (SEA). L'efficacité optimale voudrait qu'autoroutes ferroviaire et maritime soient connectées.

Le Grenelle de l'environnement a pour ambition de porter la part des transports alternatifs à la route de 14 à 25 % à l'horizon 2020 et d'améliorer la desserte ferroviaire des grands ports. Dunkerque, Le Havre, Marseille seront reliées aux autoroutes ferroviaires alors que Nantes-Saint-Nazaire en est exclu.

De plus, le projet stratégique du Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire met en exergue le développement du transport ferroviaire avec trois principaux enjeux :

- offrir des services ferroviaires sur l'Ile-de-France ;
- conjuguer autoroutes maritimes et ferroviaires ;
- faire du port la tête de ligne d'un nouveau corridor Ouest-Est.

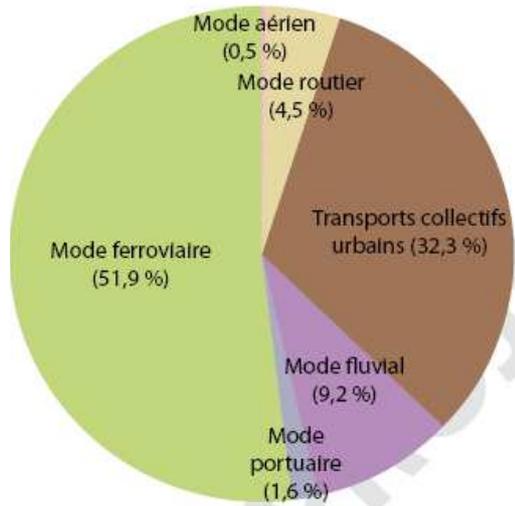
A condition de réaliser les infrastructures, la mise en œuvre de ces perspectives permettrait de doubler à l'horizon 2020 la part modale ferroviaire du trafic fret.

L'enjeu consiste donc aujourd'hui à s'appuyer sur ces projets pour transformer le risque potentiel qu'ils induisent en opportunités pour la région. A cet égard, le SNIT constitue une perspective dans laquelle les Pays de la Loire doivent s'inscrire.

1.2 Le Schéma national des infrastructures de transport : où en est la réflexion ?

Le projet de Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) doit être validé fin 2010. Il est le fruit d'une concertation entre toutes les parties prenantes du Grenelle de l'environnement. Il fixe les grandes orientations en matière d'infrastructures pour les 20 à 30 ans qui viennent, et il est assorti d'un plan d'action pour les mettre en œuvre. Il identifie les infrastructures souhaitables à réaliser, dont les études doivent être poursuivies et contient, sans nécessairement les chiffrer, tous les grands projets sur lesquels les Pays de la Loire doivent être en mesure de pallier les carences évoquées ci-dessus. Il doit faire l'objet d'une consultation publique, des élus locaux et du CESE en amont du débat parlementaire prévu en décembre : il est donc encore amendable.

Part relative par mode de transports des investissements à l'horizon du SNIT

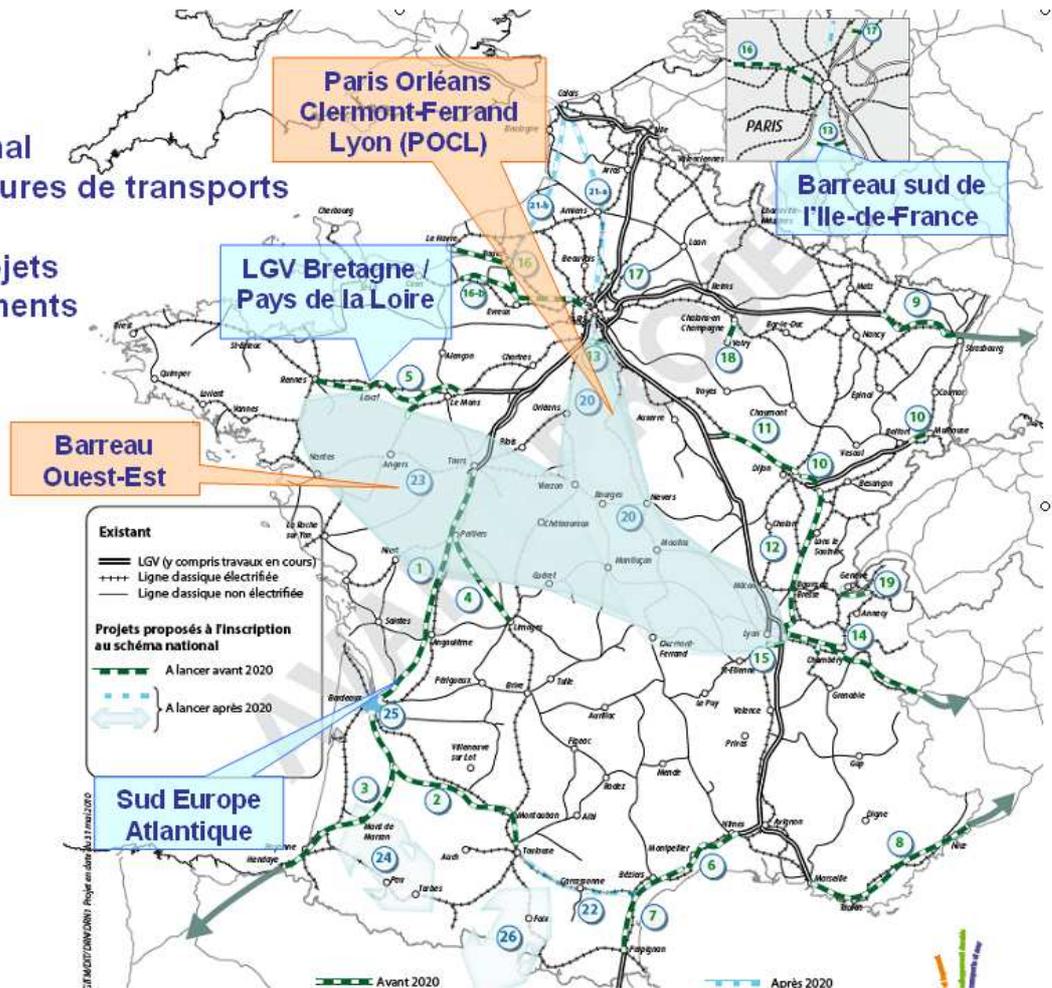


Source : Avant-projet de SNIT 09/07/10

Ce projet met en œuvre un basculement en faveur du transport ferroviaire initié par le Grenelle de l'environnement dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques. Il prévoit 170 Milliards d'euros d'investissements sur les 20 à 30 ans qui viennent, selon la répartition suivante : 52 % pour le ferroviaire, 0,5 % pour l'aérien, 4,5 % pour la route, 32 % pour le collectif urbain, 9 % pour le fluvial et 2 % pour les ports.

Schéma national
des infrastructures de transports

Principaux projets
de développements
ferroviaires

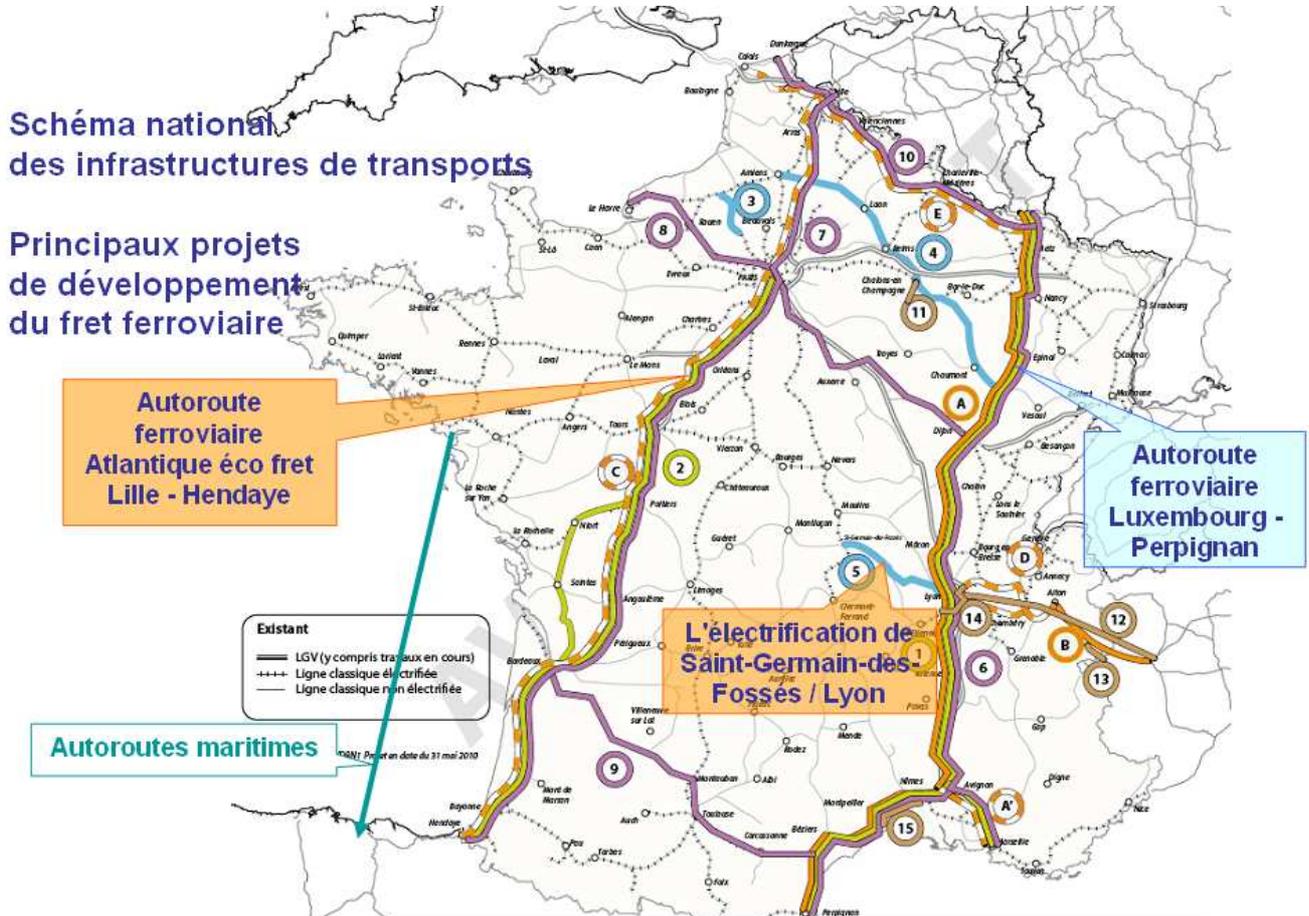


Source : Avant-projet de SNIT 09/07/10 – Graphisme CESE des Pays de la Loire

Les projets sur lesquels les Pays de la Loire sont susceptibles de s'appuyer peuvent être listés de la manière suivante :

- Parmi les projets dont le financement est programmé, avant 2020 :
 - La création de la LGV Bretagne / Pays de la Loire (2,8 Milliards d'euros pour 214 km) ;
 - La ligne Sud Europe Atlantique (SEA) Tours / Bordeaux (5,8 Milliards d'euros pour 341 km) ;
 - L'interconnexion sud Ile de France (2,55 Milliards d'euros pour 18 km).

- Parmi les projets dont le financement n'est pas connu ou définitivement programmé, au-delà de 2020 :
 - Une LGV Paris / Orléans / Bourges / Clermont-Ferrand / Lyon (estimé entre 10 et 12 Milliards d'euros pour 410 km) ;
 - L'électrification de la ligne Saint-Germain des Fossés / Lyon ;
 - L'autoroute fret ferroviaire Atlantique de Lille à Hendaye entrant dans l'objectif européen de septembre 2009 en faveur du développement du fret ferroviaire, comme illustré ci-dessous ;



Source : Avant-projet de SNIT 09/07/10 – Graphisme CESE des Pays de la Loire

- La réalisation d'un axe Ouest / Est dont le tracé reste à déterminer, mais qui concerne un territoire de près de 700 km sur 200 km de large, situés sur un espace Rennes, Niort, Guéret, Clermont-Ferrand, Lyon, par le Sud et Laval, Nevers, Mâcon, Lyon par le Nord.

Ce dernier projet est particulièrement important au regard du développement économique de l'Ouest et mérite une attention particulière dans nos propositions.

2 PROPOSITIONS POUR RENFORCER LA LIAISON FERROVIAIRE OUEST / EST

2.1 Promouvoir l'axe Nantes / Lyon pour se raccrocher au réseau européen

Cette liaison est indispensable pour désenclaver la façade atlantique en reliant l'ensemble du réseau ferroviaire vers l'Est et vers l'Europe. La réalisation à plus long terme d'un corridor ferroviaire Ouest/Est, permettrait de développer les échanges avec la région Rhône-Alpes, deuxième région d'échange avec la région Pays de la Loire.

Un préalable indispensable : raccorder la liaison Ouest / Est aux axes Sud Europe Atlantique (SEA), Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon (POCL) et Bettembourg / Perpignan

Il est important de positionner la façade atlantique dans le Schéma national et européen de transport ferroviaire (voyageur et fret) en améliorant l'axe existant pour rejoindre Sud Europe Atlantique (SEA), Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon (POCL) et Bettembourg / Perpignan, notamment pour le Fret. Pour ce faire, il faut commencer par améliorer la liaison Nantes / Angers / Tours / Vierzon / Bourges. L'achèvement de l'électrification de la ligne ainsi que la suppression des derniers passages à niveaux et des courbes difficiles permettront d'assurer des circulations à 220 km/h et ainsi d'augmenter la performance de la ligne.

Il faut ensuite prévoir, dès à présent, les jonctions sur SEA, POCL et Bettembourg / Perpignan. Etant donné le coût et les délais de réalisation de ces liaisons, les études de localisation et les financements doivent être prévus dès à présent. Leurs inscriptions dans le SNIT sont un préalable indispensable.

Une ligne nouvelle Nantes / Poitiers / Lyon ?

Cette idée est contenue dans le SNIT puisque la liaison Ouest / Est proposée à l'étude après 2020 concerne une large bande de territoire présentée ci-dessus. Cette ligne nouvelle ne pourra se faire qu'à long terme si la rentabilité socio-économique du projet est avérée, ce que les études devront démontrer.

Nantes / Poitiers : une solution coûteuse et difficilement réalisable

- Ce projet nécessite la création d'une ligne nouvelle. Sachant que le coût moyen d'une LGV est de 20 millions d'euros le km, il faudra trouver un financement de près de 4 milliards d'euros ;
 - Le potentiel de la ligne est incertain ;
 - La poursuite de la ligne Poitiers / Limoges, bien qu'inscrite dans le Grenelle de l'environnement, ne fait pas l'unanimité. La Région Poitou-Charentes a d'ores et déjà annoncé qu'elle ne participerait pas à son financement ;
 - Cette ligne ne permettrait pas de se raccorder à Clermont-Ferrand ni à Lyon. En effet, le projet d'une LGV nouvelle Limoges / Clermont-Ferrand n'est pas inscrite dans le Grenelle et sa réalisation semble irréaliste : plus de 200 km de voies nouvelles impliquant la traversée d'une partie du Massif Central et un coût d'investissement au kilomètre d'environ 100 millions d'euros ;
-

La liaison Nantes / Poitiers, maillon essentiel d'une liaison Nord-Sud, est à prendre en compte dans les études à mener puisque faisant partie de la zone d'étude au delà de 2020. Il pourrait être envisagé une liaison directe étendue à Rennes au Nord et Bordeaux au Sud, qui instaurerait un maillage complémentaire à la structure en étoile développée dans le SNIT.

L'aménagement de la ligne Saint-Nazaire / Nantes / Angers / Tours / Vierzon / Bourges / Lyon : une alternative à court terme et à coût modéré

Un consensus existe pour considérer que le développement de l'axe Saint Nazaire / Nantes / Angers / Tours / Vierzon / Bourges / Lyon est pertinent tant pour les voyageurs que pour le fret, compte tenu des enjeux de développement du Grand port maritime vers l'Europe du Centre et du Sud et de l'intermodalité inscrite dans le Grenelle de l'environnement.

Ainsi, l'engagement de la France pour le développement du fret ferroviaire de 2009 a pour ambition de développer un transport écologique de marchandises s'appuyant sur huit axes, dont deux intéressent particulièrement les Pays de la Loire : créer un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées et créer un réseau orienté fret. Or, d'une part, les Pays de la Loire ne sont ni traversés, ni connectés aux autoroutes ferroviaires. D'autre part, la création d'un réseau dédié au fret implique l'électrification de Saint-Germain-des-Fossés / Lyon. Cependant, cette ligne contient des pentes d'accès très fortes, incompatibles avec les trains de marchandises, et son aboutissement est à l'opposé du grand contournement Ouest de Lyon prévu dans le SNIT. Il faudrait donc réserver le passage par Nevers / Chagny vers Lyon pour le transport fret et utiliser Saint-Germain-des-Fossés / Lyon pour les passagers.



Source : Grand Port maritime de Nantes – St-Nazaire

CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DES PAYS DE LA LOIRE

La perspective de réalisation des LGV Sud Europe Atlantique (SEA), Paris / Orléans / Clermont-Ferrand / Lyon (POCL) et de l'autoroute ferroviaire Bettembourg / Perpignan, constitue une opportunité à saisir pour connecter la façade atlantique au reste du réseau à grande vitesse. Cette liaison Ouest / Est doit être rapidement envisagée dans les schémas nationaux. En effet, il s'agit de se connecter à court terme à ces lignes. Or :

- Le projet LGV SEA, Tours Bordeaux doit être mis en service en 2016 ;
- Les études fonctionnelles sur le projet POCL sont en cours, affichant un objectif de temps de parcours de 1 h 30 - 1 h 40 entre Paris et Lyon et de 2 h entre Paris et Clermont-Ferrand. Cette liaison POCL laisse entrevoir la possibilité d'une liaison Nantes / Lyon entre 3 h 30 et 3 h 40, soit un gain de 40 minutes par rapport au parcours actuel via Massy.

Dans ce contexte, il s'agirait de réaliser :

- La fin de l'électrification de la liaison orientée fret de Nevers à l'autoroute ferroviaire Bettembourg / Perpignan comme indiqué dans l'engagement de développement du fret ferroviaire ;
- L'amélioration de la ligne Nantes / Angers / Tours en ligne classique modernisée entre Angers, Saumur et Tours pour permettre aux trains de rouler à une vitesse à 200/220 km/h grâce à la suppression de passages à niveaux. Cette solution adoptée par la Région sur Le Mans / Nantes dans les années 80 a donné entière satisfaction. L'électrification de la ligne entre Angers et Tours est réalisée mais il faudrait supprimer environ 70 passages à niveaux, pour un coût unitaire qui, suivant la configuration des passages, peut s'évaluer dans une fourchette de 5 à 15 millions d'euros ;
- L'amélioration de la liaison Tours / Saincaize, environ 150 km, dont plus de 100 d'ores et déjà électrifiés, permettant une vitesse actuelle de 160 km/h. Mais elle nécessiterait également la suppression de passages à niveau pour atteindre une vitesse de 200/220 km/h (les 58 km restant en cours d'électrification entre Bourges et Saincaize seront opérationnels en 2011). La connexion vers la future LGV menant vers Lyon et Clermont-Ferrand pourrait alors s'envisager entre Bourges et Nevers selon le tracé définitif de la nouvelle ligne Paris / Lyon qui sera choisi ;
- L'amélioration de la liaison fret Saint-Nazaire / Nantes / Tours / Bourges / Nevers puis Lyon vers l'autoroute ferroviaire Bettembourg / Perpignan avec une fiabilité du service, susceptible d'intéresser des chargeurs du Centre de la France, notamment les céréaliers et de favoriser les échanges avec le Grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire. Cette liaison figure dans le plan fret adopté en 2009 ;
- En outre, la signalisation devrait être adaptée entre Angers / Tours / Bourges afin de permettre des vitesses jusqu'à 220 km/h.

Cette option met en évidence l'impérieuse nécessité de réactiver les réflexions sur Nantes / Angers dont la ligne est déjà en limite de capacité, en dépit des investissements réalisés, sachant que le trafic doit encore augmenter.

2.2 Nantes-Angers : améliorer l'existant à court terme et créer une nouvelle voie à plus long terme

Améliorer l'existant sur l'axe Saint-Nazaire / Nantes / Angers

Cette ligne a vu se développer d'importantes offres de services, notamment TER, qui n'ont pas été suivies d'un développement aussi important des capacités d'infrastructures. En effet, la mise en cohérence des plans d'investissements sollicitent du temps et la mobilisation de moyens financiers importants.

Le tracé Nantes-Angers pose un réel problème de capacité et conditionne le développement à venir des dessertes régionales voyageurs et fret. Il est donc nécessaire d'agir sur deux leviers importants : la modernisation de la ligne et l'amélioration de la desserte fret.

La modernisation de la ligne peut s'effectuer sur l'ensemble du tracé, sans créer de troisième voie, en modifiant les courbes pour allonger les portions de voies à 220 km/h et en vérifiant que le matériel est apte à cet aménagement de tracé. Mais cette modernisation implique aussi de prévoir des améliorations sur chaque tronçon. Malgré la complexité des travaux à engager, il convient de distinguer les améliorations déjà engagées de celles à envisager à plus long terme.

A l'horizon 2013, des travaux sont prévus dans le cadre du Contrat de projet Etat-Région 2007-2013. En gare de Nantes, l'aménagement de la gare et la modification en cours de quatre voies vont permettre d'augmenter la capacité du trafic ferroviaire. Entre Nantes et Ancenis, l'amélioration de la signalisation est programmée et des études de faisabilité sont prévues pour aménager des portions de voies supplémentaires. En gare d'Ancenis, une voie d'évitement et un terminal technique sont prévus, pour instaurer un cadencement des trains à 20 minutes en heures de pointe et 40 minutes en heures creuses.

Après 2013, dans le prolongement du CPER, il conviendrait de prévoir d'autres améliorations en attendant la création d'une voie nouvelle. Entre Nantes et Ste-Luce-sur-Loire, la création d'une section permettant les contresens désengorgerait la gare de Nantes à certaines heures. Sur le tronçon Varades / La Possonnière, la transformation des évitements actuels de Varades et Ingrandes en voies d'évitements centrales, permettrait de fluidifier le trafic en utilisant la ligne dans les deux sens de circulation. Entre La Possonnière et Angers, la création d'un "saut de mouton" pour les trains en provenance de Cholet et d'une troisième voie utilisable dans les deux sens éviterait de cisailer la ligne Nantes / Paris. En gare d'Angers, la transformation de la voie 1, la plus longue, à sens unique, en voie utilisable dans les deux sens, permettrait d'y faire circuler plus de trains. Ainsi la voie fret pourrait devenir la voie principale ce qui fluidifierait la circulation en gare. Améliorer la bifurcation Angers-Tours par la création d'un saut de mouton en sortie de la gare d'Angers et télécommander le poste d'aiguillage de la Possonnière depuis Angers, pourraient compléter le dispositif. Cependant, la mise en œuvre de la modernisation de la ligne devra tenir compte des difficultés liées à l'environnement et à la faisabilité technique de ces opérations.

Par ailleurs, la virgule de Savenay permet l'amélioration de la desserte fret sur Saint-Nazaire / Nantes / Angers. Cet investissement augmente très sensiblement les capacités d'évacuation ferroviaire du Port, en particulier vers la région parisienne, en reprenant la liaison actuelle Rennes / Laval / Le Mans / Paris qui sera libérée par la mise en service de la LGV. Cette virgule permettra également de soulager temporairement l'axe Nantes / Angers. Cet axe doit être privilégié pour le trafic fret et donc par les chargeurs du Grand Port maritime de Nantes-Saint-Nazaire.

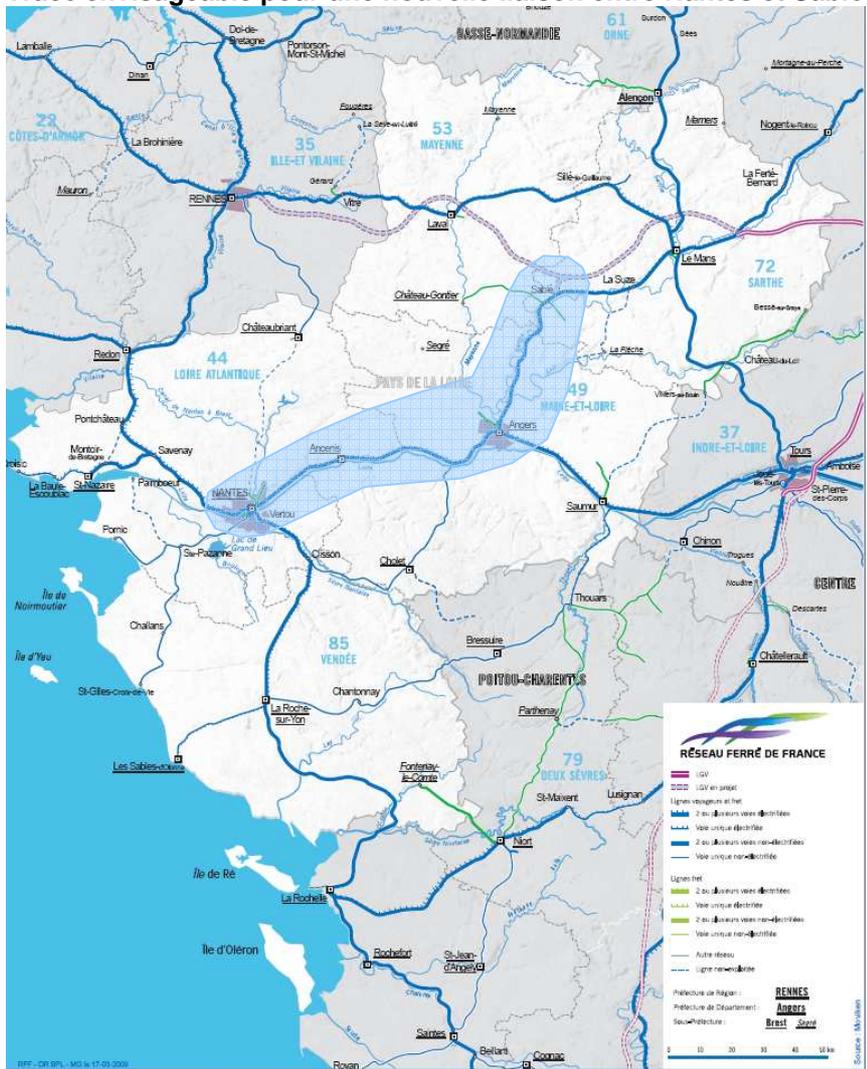
Néanmoins, la modernisation de la ligne Saint-Nazaire / Nantes / Angers et l'amélioration de la desserte fret ne suffiront pas à plus long terme à absorber la croissance de trafic attendue. Ces modifications n'ont pour objectif que de maintenir la ligne à un niveau acceptable dans l'attente de la création d'une nouvelle voie.

Créer une voie nouvelle entre Nantes et Sablé-sur-Sarthe

Afin de désengorger l'axe Nantes / Angers, une ligne nouvelle, dont le coût peut être estimé entre 1,8 et 2 milliards d'euros, devra être créée, permettant de relier Sablé-sur-Sarthe, Nantes et Saint-Nazaire. Cette ligne, dont le tracé serait à étudier et à optimiser, devra rejoindre Sablé-sur-Sarthe en direct ou utiliser une emprise à proximité de l'autoroute A11. Pour Angers, la pertinence d'un raccordement devra être étudiée.

Cependant cette liaison, quel qu'en soit le tracé, devra être compatible avec la préservation de la "basse vallée angevine", espace de 7 523 ha autour d'Angers, classé en "zone Natura 2000". Son positionnement devra être optimal pour éviter de nombreuses expropriations. En outre, son financement sera à prévoir dans le Schéma national des infrastructures de transports. Cette ligne nouvelle permettra un gain de temps dans la relation avec Paris et l'Europe. L'actuelle ligne deviendra alors l'axe privilégié pour la desserte par TER et par fret.

Tracé envisageable pour une nouvelle liaison entre Nantes et Sablé-sur-Sarthe



Source : Composition CESE Pays de la Loire à partir d'une carte RFF

3 PRECONISATIONS A RETENIR

Les préconisations se dirigent vers différentes solutions réparties entre des actions de court terme accessibles et portant le plus souvent sur l'existant et des actions de long terme dont l'objectif est de les intégrer au SNIT. Elles peuvent se résumer de la manière suivante :

3.1 A court terme (avant 2020)

Sur Nantes / Angers

- Poursuivre la modernisation de la ligne Nantes / Angers, en étudiant les diverses possibilités à court et moyen terme, annoncées plus haut, dans le but d'augmenter la capacité sans créer une troisième voie et de faire circuler 10 trains supplémentaires.

Sur Saint-Nazaire / Nantes / Lyon

- Prioriser la réalisation du barreau Sud de l'Ile-de-France qui est aujourd'hui la porte de sortie des Pays de Loire vers Paris et l'Europe, et dont l'enquête publique démarre fin 2010 ;
- Prévoir les études et faire inscrire dans le SNIT les raccordements à la ligne SEA au niveau de Saint-Pierre-des-Corps et POCL au niveau de Vierzon ;
- Prévoir les connections de cette ligne aux deux futures autoroutes de fret ferroviaires, telles que prévues dans l'engagement national pour le fret ferroviaire : Atlantique éco fret Lille-Bayonne à hauteur de Saint-Pierre-des-Corps et Bettembourg / Perpignan à hauteur de Chalon-sur-Saône. Ceci permettrait de se donner les moyens d'opérer de véritables transferts de la route vers le rail en créant un axe transversal capable de déclencher un intérêt pour les chargeurs ;
- Mettre en place la virgule de Savenay pour circuler directement, sans retournement, sur la desserte fret de la Bretagne Sud vers la région parisienne en reprenant la liaison actuelle Rennes / Laval / Le Mans / Paris libérée par la mise en service de la LGV ;
- Inscrire dans le SNIT l'électrification et les financements de la ligne voyageurs Saint-Germain-des-Fossés / Lyon ;
- Inscrire l'électrification et les financements de la ligne fret de Nevers / Chagny dans le SNIT.

3.2 A long terme (après 2020)

Sur Nantes / Angers

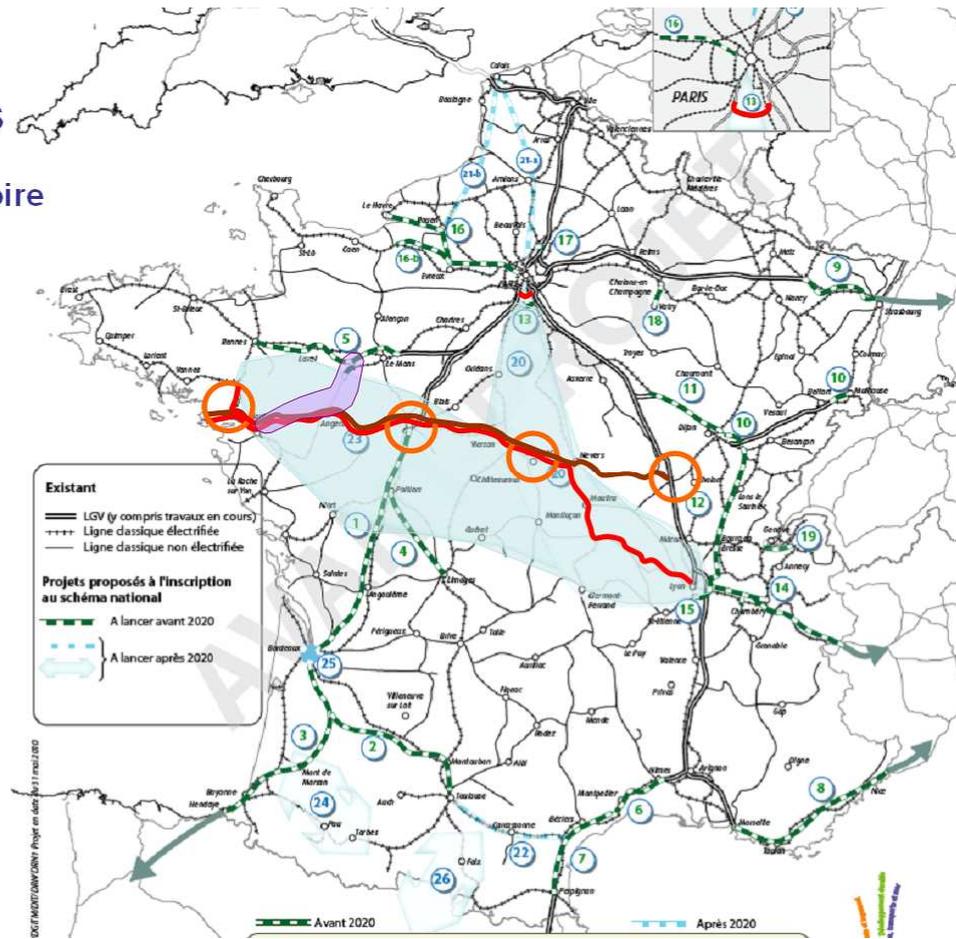
- Créer une ligne nouvelle pour désengorger Nantes-Angers en prolongeant la LGV de Sablé-sur-Sarthe à Nantes tout en conservant un raccordement avec l'actuelle ligne.

Sur Saint-Nazaire / Nantes / Lyon

- Réaliser les raccordements aux axes SEA et POCL et Bettembourg / Perpignan. Cette solution en conformité avec le Grenelle de l'environnement, le SNIT et le plan fret semble préférable à la desserte Nantes / Poitiers / Lyon, plus onéreuse et difficilement réalisable.

**PROPOSITIONS
du CESE
des Pays de la Loire**

- modernisation de la ligne Nantes / Angers
- réalisation du barreau Sud de l'Île-de-France
- raccordements aux lignes SEA, POCL et « Atlantique éco fret » et Luxembourg / Perpignan
- virgule de Savenay entre St-Nazaire et Rennes
- électrification de Saint-Germain-des-Fossés / Lyon (voyageurs)
- électrification de Nevers / Chagny (fret)
- Nouvelle ligne Nantes-Sablé-sur-Sarthe



Source : Avant-projet de SNIT 09/07/10 – Graphisme CESE des Pays de la Loire