

## Le SRADDET Volet mobilités et infrastructures

### ■ Session du 14 novembre 2016

### ■ Contribution présentée par M. Luc Serrano au nom de la Commission « Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Energies »

*Entendues les interventions de M Didier ROBERT (CGT), Mme Régine BRUNY (FNE), MM. Jean-Paul COUROUSSE (CFDT), Michel GOUGEON (Chambres de métiers), Patrice POLLONO (CCIR).*

*Entendue l'intervention de M. Jean-François LEGRIS, Directeur "Transports et mobilités", représentant M. Alain HUNAULT, Vice-président du Conseil régional et Président de la Commission "Transports, Mobilité et Infrastructures".*

**85 Votants. Adoptée par 74 pour, 6 contre, 5 abstentions.**

## Propos introductifs

L'article 10 de la Loi NOTRe de 2015 prévoit la mise en place d'un Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Document prescriptif qui se substituera aux différents Schémas régionaux existants et à venir, il fixe des objectifs d'aménagement du territoire, notamment en matière **d'implantation d'infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité, de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie**. Il identifie en particulier les "voies et axes routiers qui par leurs caractéristiques constituent des itinéraires d'intérêt régional".

Dans la perspective d'une construction de ce Schéma et dans la continuité des travaux de notre assemblée, le Président du Conseil régional demande au CESER d'apporter spécifiquement sa contribution sur *"la question des mobilités et des infrastructures, qui constituent des facteurs potentiels de décrochage et de perte de compétitivité et d'attractivité importantes pour un certain nombre de territoires régionaux."* Il nous demande de *"pointer des priorités en matière de désenclavement routier, de franchissements de Loire, et, plus globalement, de dessertes tenant compte, en particulier, des grands enjeux et équipements programmés en matière portuaire et aéroportuaire. Un focus sera également réalisé sur les lignes ferroviaires menacées de ralentissement voire de fermeture à court-moyen termes, afin d'aboutir à des recommandations quant aux investissements à programmer ou non pour assurer leur maintien, via notamment une analyse du besoin en mobilité des territoires concernés. Enfin, la question du désenclavement numérique constituera aussi une thématique importante à traiter."*

Pour répondre à cette saisine, le CESER a choisi de travailler d'abord sur une analyse des besoins des Ligériens, pour en dégager des priorités d'actions en matière de dessertes routières, portuaires, aéroportuaires, ferroviaires (dont les lignes menacées) et sur le désenclavement numérique. Mais avant de développer trois points de vigilance doivent être intégrés à l'ensemble de la réflexion :

- les moyens financiers à mobiliser au regard de ces priorités ;
- les précautions à prendre sur le plan environnemental ;
- l'acceptabilité par les populations concernées de toute création de nouvelles infrastructures.

Par ailleurs, la question de la multi-modalité devra également être au cœur de la réflexion régionale.

# 1. Analyse du besoin en mobilité en Pays de la Loire

---

## 1.1. Anticiper la dynamique démographique, sur le dimensionnement des infrastructures

Le maillage des Pays de la Loire, constitué de pôles urbains de tailles inégales, dispersés sur tout le territoire contribue à favoriser les déplacements et influe sur le choix d'un mode de transport.

A l'horizon 2040, le nombre de déplacements ira en s'accroissant au rythme de l'évolution de la population évalué à + 900 000 habitants dans les Pays de la Loire, notamment au niveau du périmètre de la Métropole nantaise et sur le littoral.

La répartition par modes, de ces déplacements devrait évoluer à la marge : en se référant, par exemple, à l'enquête déplacement de janvier 2016, réalisée par la Loire-Atlantique :

- 65% des déplacements sont effectués en voiture ;
- 10% en transport collectif ;
- 21% à pied ;
- 2% à vélo ;
- 1% à deux roues motorisées ;

En 15 ans le trafic routier sur le périphérique nantais a augmenté de 31%.

Sur le réseau TER, la progression de l'offre de transport a permis en 10 ans une augmentation de la fréquentation de 50 % pour atteindre aujourd'hui environ 16 millions de voyages. Ce nombre devrait encore augmenter d'ici 2020 pour atteindre les 75 000 voyages/jour, selon l'estimation inscrite au Plan de déplacement régional de voyageurs de 2008 (PDRV), hors transports interurbains départementaux.

La gare de Nantes, principale de la région, draine aujourd'hui plus de 12 millions de voyageurs et en accueillera 25 en 2030. Le nombre de circulations ferroviaires sera multiplié par 2,5 pour atteindre 115 000 trains.

Ces prévisions confirment une augmentation du nombre de déplacements, ce qui implique d'anticiper, dès à présent, sur la capacité des infrastructures, tous modes confondus, à recevoir plus de voyageurs et de marchandises dans des conditions de sécurité et de confort optimales.

## 1.2. Améliorer la qualité de l'offre de déplacements et répondre aux nouvelles formes de mobilité

Dans les années à venir, les besoins en mobilité vont s'accroître. Y répondre constituera un enjeu face aux attentes des Ligériens. Cette réponse devra tenir compte de la spécificité des bassins de vie et maintenir le principe d'égalité sur tout le territoire, notamment sur le plan de la tarification. Sur ce dernier point, le CESER préconise la mise en place du billet unique et

la nécessité de conserver une étroite proximité avec les familles pour les transports scolaires en mettant en place des antennes régionales.

L'évolution des rythmes de vie rend également nécessaire **une adaptation des horaires** des transports : une ponctualité mieux respectée pour les différents modes de transport collectif (bus, tram, TER, etc.) et des temps de trajet acceptables par rapport à la voiture.

Un travail sur **l'amélioration du confort des voyageurs et sur la qualité globale de l'offre** pendant leur trajet sera nécessaire : information des voyageurs, lieux d'attente agréables, confortables, conférant un sentiment de sécurité, disponibilité des services dans ces lieux de vie, présence humaine sur le trajet, etc.

Une étude de l'Assemblée des Communautés de France (AdCF) et Transdev sur "*les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale*" pointe la nécessité d'organiser la fleximobilité (mettre à disposition des usagers les combinaisons possibles pour élaborer leurs déplacements). **La personnalisation des déplacements** constitue donc un enjeu fort pour le développement de l'usage des transports en commun, ce qui suppose d'améliorer sept axes de développement de l'intermodalité :

- Sensibiliser les ligériens à la pratique de l'intermodalité
- Mieux coordonner les offres de transport
- Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux
- Renforcer l'information multimodale
- Généraliser les systèmes de tarification intégrée
- Créer des indicateurs fiables de mesure des parcours intermodaux
- Garantir la qualité de service par une présence humaine tout au long du déplacement

**L'organisation d'un parcours de porte à porte**, doit être cohérent, lisible, facilité sécurisé, de manière à permettre le développement de l'intermodalité sur le territoire régional. La pratique du vélo est un des maillons de cette chaîne de mobilité sur laquelle la Région doit porter ses efforts en tant que nouveau chef de file.

**Une adaptation de l'offre de transports régionale** est également à opérer : évaluer la pertinence de l'offre régionale permettra d'envisager l'offre de demain au regard des besoins de déplacement des ligériens et des caractéristiques des territoires. Le transfert de compétences régionales en matière de transport permettra de prévoir une réorganisation de l'offre de transport en vue de la rendre plus lisible et attractive.

La Région devra aussi tenir compte des **nouveaux usages en matière de mobilité**. Le covoiturage, la voiture partagée, la montée en puissance des véhicules électriques entraînent des évolutions en matière d'équipement comme par exemple la multiplication des aires de covoiturages.

### 1.3. Assurer la sécurité des déplacements

**Les chiffres du nombre de tués sur nos routes sont en augmentation.** Vitesse excessive, conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants expliquent essentiellement ces mauvais chiffres. Cela étant, l'état de la route ou de la signalisation cause un nombre élevé d'accidents. **Avec la croissance attendue du trafic, la lutte contre l'insécurité routière doit être une priorité pour la Région.** Comme ce fût le cas pour les passages à niveaux dangereux, un plan d'action pour gommer les secteurs réputés accidentogènes est à mener.

### 1.4. Répondre aux besoins de désenclavement / d'aménagement du territoire

Le maillage géographique ligérien étant structuré autour des pôles urbains sur tout le territoire, les besoins de déplacements, par rapport à l'offre existante, se font ressentir plus spécifiquement dans les territoires ruraux, isolés des villes. L'offre devra donc connecter de nouvelles formes de mobilités, de manière à **faciliter les déplacements de bout en bout.**

Néanmoins, une vigilance sur la consommation des surfaces foncières doit se poursuivre : pour chaque projet, la modernisation de l'existant est à privilégier, chaque fois que c'est possible plutôt que la réalisation de nouvelles infrastructures, sachant que le coût d'une modernisation peut être plus élevé qu'une construction ex-nihilo.

Le besoin de désenclavement est également très présent pour les réseaux numériques.

## 2. Désenclavement Numérique

---

L'accès au numérique, comme à l'eau et à l'électricité, doit être pour tous et partout : l'ambition de la Région se place à la hauteur de cet enjeu, avec la Stratégie régionale numérique ou SCORAN 2.0, une priorité d'action définie en 2014, que le CESER partage. Cette Stratégie contribue au désenclavement de certains territoires et favorise l'économie régionale et le développement des entreprises.

Le rôle de GIGALIS, comme acteur majeur de la Stratégie numérique sur le territoire ligérien, tant au niveau des infrastructures qu'à celui des services et des usages permet l'accompagnement des projets des cinq Départements en matière de déploiement de la fibre optique. L'effort financier de la Région sur ce développement numérique, est également appréciable.

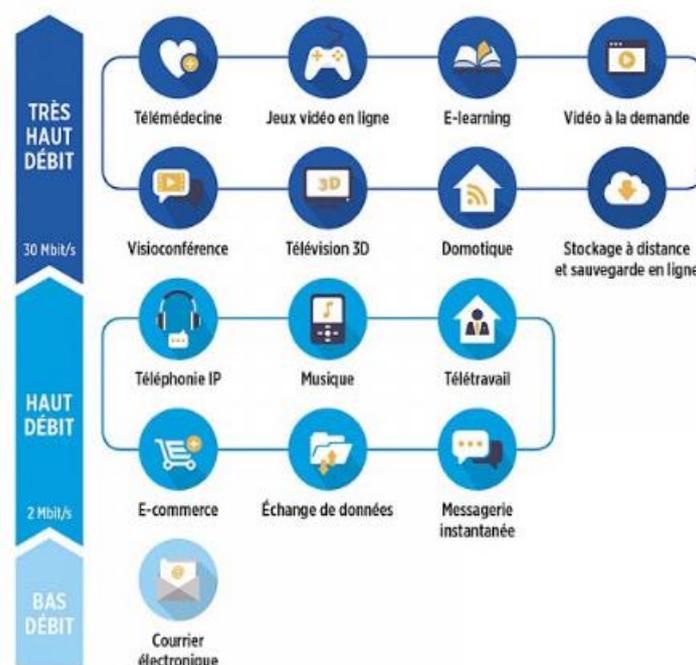
Enfin, l'introduction d'un volet numérique du Contrat de Plan 2015-2020, présente les orientations visant à accompagner un déploiement cohérent et ambitieux du Très Haut Débit (THD) et des pratiques numériques d'ici 2020.

**La Région doit jouer un rôle d'impulsion et de coordination**, afin que le développement du numérique puisse se faire en synergie. Ce rôle apparaît important pour assurer l'optimisation de la mise en œuvre de cette stratégie entre partenaires et prévenir le risque très réel de fracture numérique, les opérateurs privés ayant tendance à accompagner le développement numérique sur les espaces les plus denses du territoire.

Le sujet du décrochage numérique reste préoccupant. **Un accompagnement des personnes éloignées du numérique** est à prévoir : une politique volontariste développant l'initiation, le soutien, la formation, l'assistance à ces nouvelles technologies est à mettre en œuvre pour que chaque ligérien soit à égalité de moyens pour accéder au numérique.

La présence du numérique à égalité sur tout le territoire est d'autant plus importante qu'elle permet de faire émerger de nouvelles formes d'économie et de modifier les conditions de travail.

### Le Très Haut Débit pour quoi faire ?



Source : magazine du département de Maine-et-Loire – Le Département accélère sur le numérique

### 3. Les priorités routières

Les priorités routières se définissent en fonction des besoins de déplacements actuels et futurs des ligériens, mais aussi en fonction de l'activité économique du territoire, notamment la desserte portuaire et aéroportuaire.

Sur certains axes, des améliorations de dessertes routières infrarégionales sont également à programmer afin de lever les freins à l'activité économique régionale, les handicaps pour la mobilité des Ligériens ou les entraves aux mobilités interrégionales et internationales. Les grandes priorités routières

Sur le volet routier, le CESER s'est régulièrement exprimé sur les infrastructures à créer ou les aménagements à réaliser, notamment pour améliorer la sécurité des usagers et/ou la fluidité du trafic.

### 3.1. L'autoroute A831



Ce chaînon manquant de la Route des Estuaires, de Fontenay-le-Comte à Rochefort, répond à une réelle nécessité économique pour le développement du Sud-Vendée et correspond à une attente sociale pour les habitants résidant le long de l'axe Sainte Hermine - Marans. Il doit être réalisé de manière harmonieuse en respectant les spécificités du marais poitevin.

Néanmoins, sur la nature même de cette route, le manque de concertation entre les régions concernées est flagrant : l'ex-Région Poitou-Charentes semblait s'engager sur un autre

scénario de maintien du tracé des routes existantes, incluant la déviation de Marans, sans régler en l'état le désenclavement du Sud Vendée. Un projet alternatif à la construction de l'autoroute A831 pourrait également se dessiner.

**Le CESER considère qu'un travail de concertation sur ce futur axe routier devra s'engager rapidement entre la Région Pays de la Loire et la Région Nouvelle Aquitaine. De la capacité de ces deux Régions à faire consensus dépendra l'avenir de cette réalisation.**

### 3.2. Achèvement de la voie rapide Nantes-Challans

**Ce chantier doit être une priorité** pour aboutir dans les meilleurs délais à l'achèvement de la voie rapide Nantes-Challans. Les passages répétés de 2x2 voies à une simple route comportant des ronds-points provoquent des ralentissements importants, dangereux pour la sécurité des automobilistes empruntant cet axe très circulé. Le temps perdu aux heures de pointes, matin et soir, notamment au niveau du rond-point de Viais, au sud de Nantes, est également à prendre en considération.

S'il convient de rappeler les incidences et compensations environnementales prévues dans le cadre réglementaire, le passage de l'axe Nantes-Challans en voie rapide est incontournable pour en assurer la sécurité et décongestionner la route aux heures de pointe.

Pour rappel, ces congestions routières génèrent à la fois une perte de temps et de productivité, mais aussi une production de CO2 qu'il convient de réduire.

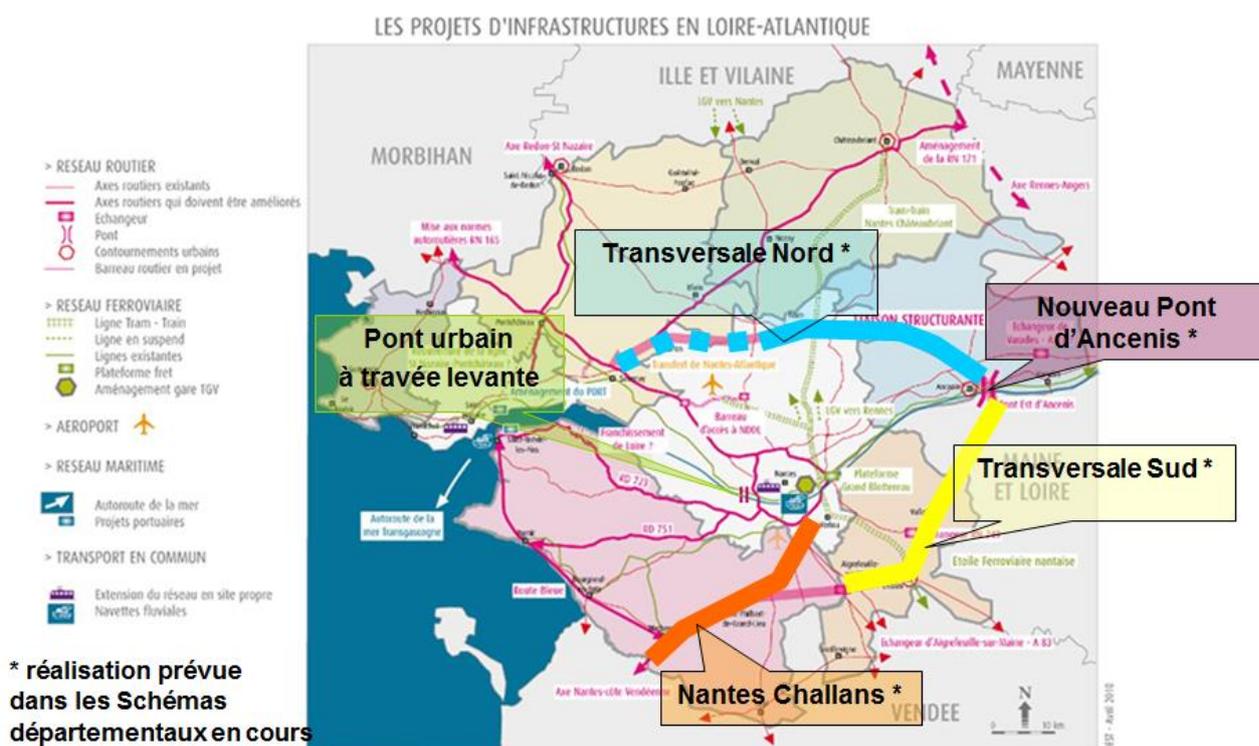
### 3.3. Réalisation d'un grand contournement de Nantes

L'optimisation du périphérique ne suffira pas à améliorer de façon pérenne la fluidité des trafics. A terme il faudra mettre en œuvre des solutions de contournement plus larges en créant ou réaménageant des infrastructures.

**L'aménagement des grandes liaisons départementales et interdépartementales** sont prévues dans le Schéma départemental routier de la Loire-Atlantique et doivent être

poursuivies : les grandes transversales Est/Ouest au Sud et au Nord de la Loire, le nouveau pont d'Ancenis, la route Challans-Nantes.

La réalisation de ce grand contournement de Nantes, induit également **l'aménagement de l'axe Aigrefeuille-Clisson** pour rejoindre le pont d'Ancenis par le Sud-Loire. Le nouveau calibrage de **l'axe Cholet-Beaupréau** en direction d'Ancenis pourrait répondre, quant à lui, à la croissance du trafic engendrée par le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il sera également nécessaire d'aménager l'axe entre la RN 165 venant de Vannes et la RN 137 venant de Rennes.



Source : CCI Nantes – St-Nazaire – Graphisme CESE Pays de la Loire

En complément de la création de ces nouveaux itinéraires, la modernisation du périphérique nantais sera à poursuivre pour améliorer son fonctionnement. Ces travaux seront à réaliser afin de rendre "l'anneau" homogène, via notamment un élargissement à 2 x 3 voies entre les portes de Rennes et d'Orvault. De même, le pont de Bellevue à l'Est de Nantes pourrait retrouver de la fluidité dans le sens nord/sud en supprimant la bande d'arrêt d'urgence (BAU) pour réaliser une 3ème voie de circulation.

### 3.4. Désenclavement routier : l'exemple de la Mayenne

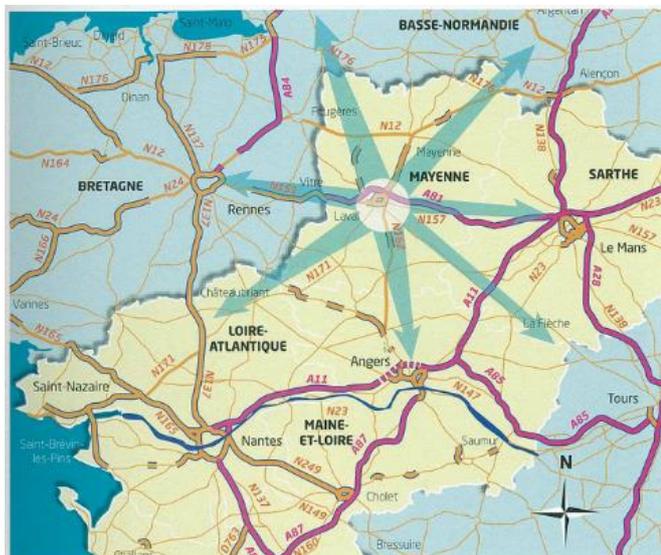
La priorité du désenclavement routier de la Mayenne constitue un exemple qui pourrait être décliné dans les autres départements.

Du point de vue du CESER, les priorités routières pour la Mayenne sur le moyen terme concernent :

- la mise à 2x2 voies de la N162 reliant Mayenne, Laval, Château-Gontier, Le Lion d'Angers et Angers

- les travaux de contournements de Cossé-le-Vivien, Craon, et Ernée.
- A ce jour, trois opérations ont été réalisés en Mayenne : le contournement de Château-Gontier, la rocade autour de la ville de Mayenne et la 2x2 voies à Entrammes.

Ces réalisations qui peuvent sembler à première vue disparates ne doivent pas occulter la cohérence d'ensemble de ce désenclavement routier.



### 3.5. Franchisements de la Loire

Le CESER préconise la création de nouveaux franchissements de La Loire afin de remédier aux congestions du trafic routier en amont et en aval du pont de Cheviré.

Les priorités portent sur des franchissements de la Loire complémentaires

- Un franchissement à hauteur de Nantes, à l'aval de Cheviré, avec l'hypothèse d'un pont levant comme à Rouen et Bordeaux, dont le coût était estimé en 2010 entre 120 et 170 M€. Il permettrait de désengorger le pont de Cheviré, de fluidifier le trafic de transit (90 % de flux de déplacements locaux et 10 % de flux de transit nationaux). Il donnerait aux habitants du sud Loire et du nord Vendée un nouvel accès plus performant vers Nantes et une desserte beaucoup plus directe dans la perspective du transfert de l'aéroport de Nantes Atlantiques à Notre-Dame-des-Landes.
- Des franchissements à finalité plus urbaine envisagés par la métropole nantaise à l'amont du pont de Cheviré et à l'ouest de l'île de Nantes.
- Un pont sur la Loire à hauteur d'Ancenis.

Le CESER demande à ce que les études de réalisation pour ce nouveau franchissement de Loire à l'aval de Nantes (pont de Cheviré), soient lancées, et les réserves foncières effectuées dans cette perspective.

## 4. La desserte portuaire

La situation du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire, dont le trafic est passé de 34,4 Millions de tonnes en 2006 à 25 en 2015, pose la question de la mise en œuvre du plan stratégique de cet équipement.

Aujourd'hui beaucoup plus tourné vers Saint-Nazaire, il est toutefois toujours premier port de la façade Atlantique et joue un rôle secondaire et complémentaire aux grands ports maritimes que sont Fos-Marseille, Dunkerque et Le Havre-Rouen associé au port de la capitale.

Il dispose également d'une situation géographique exceptionnelle mais aussi d'une disponibilité foncière potentiellement importante qui peut permettre l'implantation d'installations industrielles, dans la continuité de deux réussites industrielles (STX Airbus) et des énergies éoliennes, qui donnent les possibilités d'une ré-industrialisation.

Une voie peut évoluer dès aujourd'hui : la capacité pour les opérateurs du port d'aller chercher du fret sur Nantes Saint-Nazaire. D'où pour le CESER la nécessité de :

#### 4.1. Poursuivre la diversification des activités en développant les trafics secondaires ou complémentaires.

Sur ce point, le CESER incite les acteurs portuaires à :

- Développer les activités de transit pour le Grand Ouest dans une chaîne de transport maritime de courte distance, afin de capter les conteneurs acheminés par voie terrestre.
- Investir sur le trafic des conteneurs (réaménager le terminal conteneurs, étendre sa surface) et identifier les besoins locaux à forte valeur ajoutée logistique.
- Compléter le complexe industrialo-portuaire énergétique **en finalisant le détournement de la ligne ferroviaire traversant la raffinerie TOTAL.**
- S'organiser autour de ports secs et des plateformes logistiques et **s'appuyer sur le fret ferroviaire pour développer le trafic.**

#### 4.2. Soutenir les activités émergentes

Sur ce deuxième point, il s'agit de soutenir des activités émergentes comme les autoroutes de la mer et les énergies marines renouvelables (EMR).

#### 4.3. Revoir la gouvernance du Grand Port Maritime

Dans ce domaine le CESER préconise une gouvernance dotée d'un pouvoir local renforcé. **La Région veut en faire une priorité** et vient de le démontrer en proposant à l'Etat un plan de sauvetage basé sur un nouveau modèle de croissance reposant à la fois sur **une maîtrise des coûts mais aussi une restructuration autour de cinq grands pôles** : logistique ; énergétique ; industriel ; vrac ; roulier /conteneur/colis lourds.

Par ailleurs, les réserves foncières destinées aux projets futurs et aux infrastructures doivent être gérées de façon responsable. Une concertation avec tous les acteurs est incontournable.

Mais, le CESER regrette qu'à aucun moment, à l'instar d'un Plan Loire, n'ait été lancé un plan littoral Atlantique pour mieux affirmer la place de cette façade maritime au niveau européen et en périphérie des territoires de l'Union. Un tel contrat interrégional aurait pu intégrer les mobilités, la gestion du trait de côte, le nautisme ou les autoroutes de la mer.

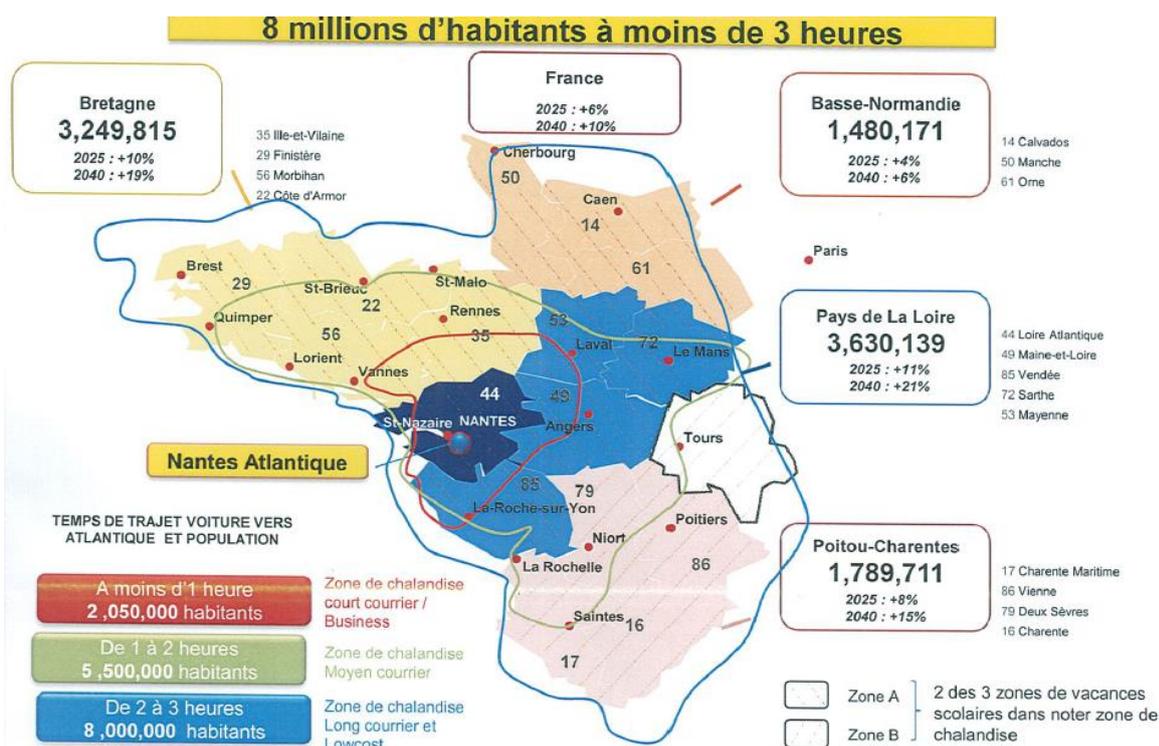
## 5. La desserte aéroportuaire

L'aéroport de Nantes-Atlantique poursuit son développement qui doit être accompagné. Il explique et légitime son transfert, face à l'augmentation continue et prévue du trafic et, à terme, à la saturation des équipements. Des perspectives s'offrent à la fois pour le trafic "voyageurs" et pour le développement du fret aérien.

Le transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes, pièce maîtresse de l'aménagement du territoire pour le Grand Ouest, doit s'inscrire de façon exemplaire dans une perspective de développement durable et en respecter tous les critères y compris au niveau de sa desserte.

Concernant cette desserte, le CESER attend du concessionnaire, une politique ambitieuse pour le développement du réseau existant, la création de nouvelles lignes régulières et la mutation des lignes charters en lignes aériennes régulières, d'autant plus que ce nouvel équipement, constitue une opportunité d'accroître l'offre touristique (thalasso, séjours, congrès, circuits...) au profit du Grand Ouest.

### La zone de chalandise de l'aéroport de Nantes



Source : Aéroport Nantes Atlantique

Concernant la zone de chalandise :

L'accessibilité routière de l'aéroport depuis les départements voisins est un enjeu essentiel pour que ces territoires bénéficient pleinement de la qualité accrue de la desserte aérienne : Des études d'itinéraires sont à engager afin d'assurer une desserte optimisée de cet aéroport.

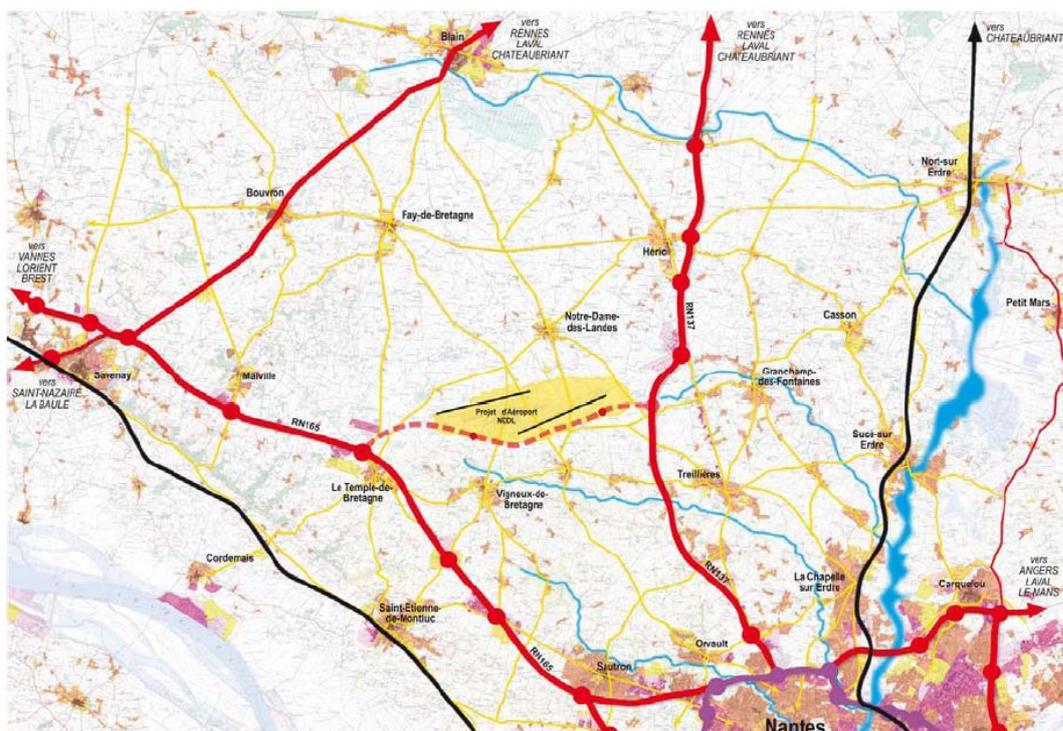
La réalisation du barreau routier entre la RN 137 et la RN 165 est obligatoire pour l'accès au futur aéroport. Le coût de cette opération était estimé à 81 M€ HT en 2010 pour une

réalisation devant aboutir au moment de la mise en service de l'aéroport. L'Etat devait en assurer la maîtrise d'ouvrage dans le cadre des programmes des itinéraires routiers (PDMI).

Pour ce qui est de l'accessibilité ferroviaire, le CESER soutenait la Région dans sa position de principe sur la nécessité d'une liaison en tram-train opérationnelle entre Nantes et l'aéroport dès son ouverture.

Il réaffirmait la nécessité de mener sans délai les études sur la liaison rapide ferroviaire Nantes-Rennes desservant l'aéroport et enfin considérait que ce projet d'aéroport renforçait l'intérêt du schéma ferroviaire qu'il avait proposé.

### Desserte routière entre la RN 137 et la RN 165



Source : Région des Pays de la Loire – Annexe au rapport du Conseil régional des Pays de la Loire sur l'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes – 18-10-2010

## 6. Les dessertes ferroviaires

### 6.1. Les grandes priorités ferroviaires

#### L'interconnexion des TGV en Ile-de-France (barreau Sud)

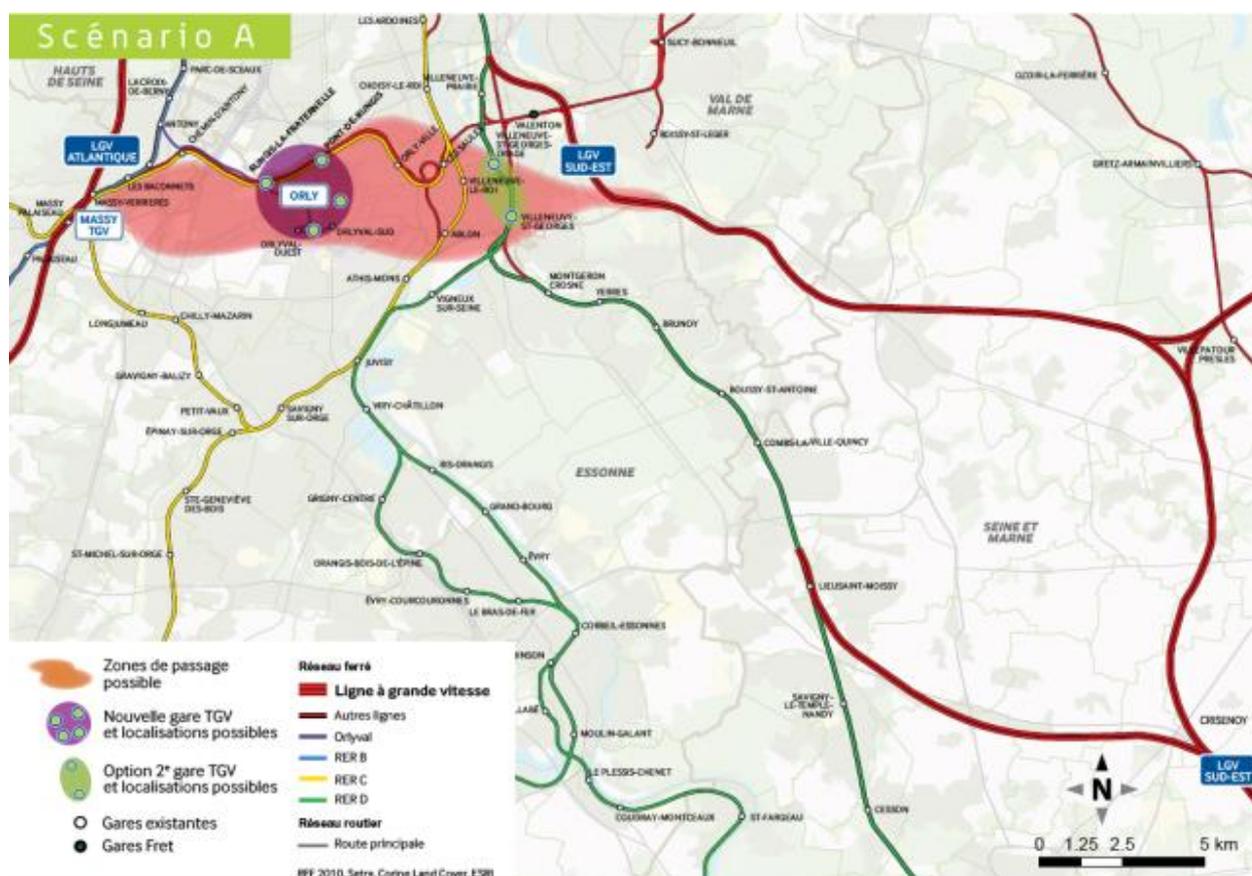


- 
- Source RFF

Le barreau Sud (interconnexion des TGV au sud de l'Ile-de-France) constitue aujourd'hui et pour l'avenir une des portes de sortie non seulement des Pays de Loire mais de tout le Grand Ouest vers Paris et l'Europe. Ce projet répond à une logique d'aménagement du territoire qui concerne les quinze millions d'habitants des six régions de l'Ouest de la France. Il s'agit d'un enjeu majeur pour les Pays de la Loire, d'ouverture sur l'Europe, par le rail, et sur le monde (connexion avec Roissy accélérée, et créée sur Orly).

La phase intermédiaire d'amélioration de la desserte existante, actuellement engagée, doit être finalisée dans les délais impartis, sans remettre en cause la création de la liaison en site propre qui doit être poursuivie, en lien avec la mise en œuvre des infrastructures de transport du Grand Paris.

Entre les différents scénarios proposés pour le barreau Sud, le choix du CESER s'est porté sur le "scénario A" qui permet d'améliorer la qualité de service et les fréquences des trajets province-province et de connecter les différents modes de transports franciliens, TGV et aéroportuaires. Néanmoins, la ligne 18 du Grand Paris Express dont la mise en service est prévue en 2024 entre l'aéroport d'Orly et CEA-Saint Aubin proposera une correspondance à hauteur de Massy TGV. Orly ne serait alors qu'à une dizaine de minutes de la gare TGV, avec l'inconvénient d'une correspondance supplémentaire.



Source : Dossier du maître d'ouvrage sur l'interconnexion sud des LGV en Ile-de-France, débat public de décembre 2010 à mai 2011, RFF

## Une voie nouvelle nécessaire entre Nantes et Angers

L'axe ferroviaire Nantes-Angers est stratégique pour la région. Aux heures de pointes du matin et du soir, le seuil de saturation du trafic est atteint. Les projections de fréquentation pour les dix ans à venir indiquent une aggravation de la situation actuelle.

Comme le préconisait le CESER, sur le court terme, les études vont se poursuivre comme prévu, afin de renforcer la performance et la fiabilité de l'axe. Mais ces travaux de modernisation ne suffiront pas pour absorber les évolutions de trafic.

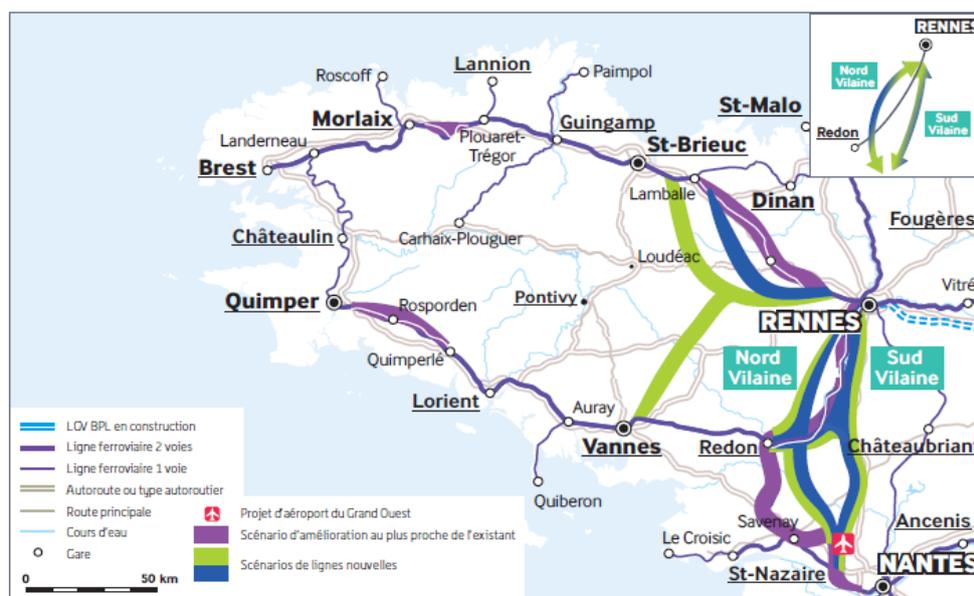
De plus, le CESER appelait à **lancer sans attendre une étude pour la création d'une nouvelle ligne rapide Nantes/Angers**. Cette priorité a été entendue puisque la Région souhaite **réaliser une étude exploratoire de la voie nouvelle** qui permettrait une amélioration conséquente du temps de parcours entre Nantes et Paris.

## Les liaisons nouvelles Ouest Bretagne –Pays de la Loire (LNOBPL)

La LGV Bretagne et Pays de la Loire, mise en service en juillet 2017, ne produira son plein effet qu'avec l'amélioration des liaisons, au-delà de Rennes, notamment avec la Bretagne-Nord et la Bretagne-Sud. Elle permettra **la réalisation d'une liaison Rennes-Nantes accélérée** dont les deux métropoles ont besoin pour renforcer leurs liens et développer leurs coopérations et **inclura également la desserte de l'aéroport du Grand Ouest**.

Le CESER souligne que le projet actuel avec des objectifs de réalisation à l'horizon 2030-2040, comme l'a suggéré le rapport Duron, contient nécessairement des incertitudes économiques, financières ou réglementaires qui risquent de le faire évoluer fortement au cours des futures étapes de sa mise en œuvre.

Il souhaite que les pouvoirs publics engagent une réflexion sur la remise à plat des procédures, des méthodes, des financements et délais de réalisation de grands projets, comme la LNOBPL, afin qu'ils puissent se dérouler à un rythme adapté à celui des autres pays européens.



Source RFF

## Le fret ferroviaire

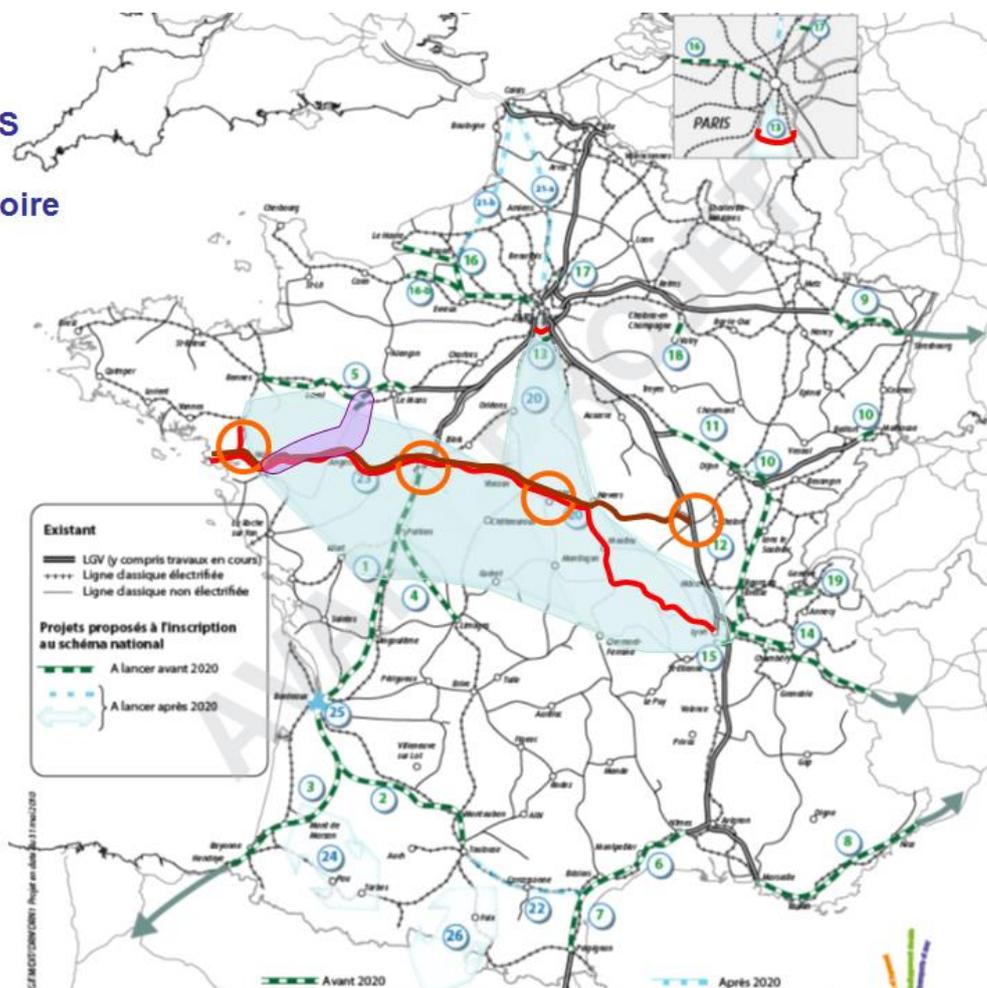
Le CESER considère que le raccordement aux couloirs ferroviaires européens de fret (Lille/Hendaye et Bettembourg/Perpignan) est stratégique pour le renforcement de l'arrière-pensée du Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire. De ce fait, **l'amélioration de la liaison ferroviaire entre la façade atlantique et l'axe Saône-Rhône est jugée majeure pour l'économie régionale et pour le Grand Port Maritime**. Le développement du trafic au départ et à l'arrivée du port nécessite une meilleure coordination entre le réseau ferré géré par le Grand Port Maritime et SNCF réseau.

Sur cet axe transversal Ouest/ Est, Le CESER préconise donc de poursuivre l'aménagement de l'existant pour un coût modéré et d'électrifier en priorité, pour le fret, le tronçon Nevers-Chagny.

Enfin pour le CESER, les sillons libérés sur les voies classiques après l'ouverture de la LGV entre Rennes et Le Mans constituent une opportunité à saisir pour développer le fret ferroviaire à condition de réaliser la virgule de Savenay afin d'éviter des manœuvres supplémentaires dans cette gare. Par ailleurs, l'organisation du Fret doit être optimisée.

## 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



### Electrification de la ligne Angers-Cholet

La mise en service de la LGV Bretagne-Pays de la Loire pourrait être l'occasion d'améliorer la desserte ferroviaire Cholet-Paris. Cette électrification d'une quarantaine de kilomètres permettrait d'assurer une liaison sans correspondance à Angers entre un grand pôle économique (la région choletaise), touristique (Le Puy du Fou) et Paris. Des études de faisabilité seront à réaliser en ce sens.

## 6.2. Focus sur les lignes ferroviaires menacées de ralentissements ou de fermeture

(Cf. Annexe : carte du réseau ferroviaire)

### Investissements à programmer pour assurer leur maintien

#### *La liaison Nantes-Bordeaux : projet de régénération de la voie*

Le coût global de la remise à niveau de la liaison à caractère interrégional Nantes-Bordeaux, est estimé à 250 M€ (avant avenant d'octobre 2016) : le financement par le CPER 2015-2020 constitue une première étape de 120 M€ permettant d'aboutir à un niveau de rénovation des voies compatible avec une circulation des trains dans des conditions normales de vitesse et de sécurité.

Le maintien des deux voies et la poursuite de l'électrification, constituent des priorités de nature à redonner à cette ligne son plein emploi au profit de tous les territoires traversés.

Cette analyse semble partagée par le Gouvernement qui dans sa feuille de route relative au nouvel avenir des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), publiée le 21 juillet 2016 fait état de l'engagement de l'Etat en faveur de certaines lignes : "Compte-tenu de leurs spécificités au titre de l'aménagement du territoire, le Gouvernement décide de maintenir trois lignes sous l'autorité de l'Etat (Nantes-Bordeaux, Toulouse-Hendaye, Nantes-Lyon), et s'engage sur ces lignes à un effort sans précédent de renouvellement complet du matériel roulant à partir de 2017".

Par ailleurs, la Région Normandie reprendra la gouvernance de la ligne Caen-Le Mans-Tours.

#### *Amélioration de l'axe Clisson-Cholet*

La ligne Nantes-Cholet nécessite d'être modernisée sur la section Clisson-Cholet afin de pérenniser la voie, de permettre le cadencement des circulations et d'améliorer les conditions d'exploitation. L'amélioration de l'axe Clisson-Cholet est inscrite dans le CPER 2015-2020 et le montant de l'investissement est prévu à hauteur de 60 M€ (avant avenant d'octobre 2016).

