

ADO

Utilisation du Potentiel existant

Desserte rail, mise en réseau



Transition Ecologique, des reports
de la route et de l'aérien vers le rail

Intermodalité

ESG INFRA

« optimiser l'usage de Nantes Atlantique », « mise en réseau des aéroports », « complémentarité Rail / Air », « s'appuyer sur les lignes à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes »

Lundi 29 Juillet 2019

Concertation Réaménagement de Nantes Atlantique
du 27 Mai au 31 Juillet 2019

Cahier Acteur **ESG INFRA**,

Volet 7 - Mise en réseau des Aéroports, avec Intermodalité
Rail / Air / Route et une intégration au Grenelle
de l'Environnement n°1, zone de chalandise

Le projet "ADO" ESG INFRA et le Grenelle de l'Environnement n°1 (2009)

ESG INFRA observe que le projet **ADO**, basé sur l'intermodalité Rail / Air / Route avec mise en réseau des aéroports et présenté dans ses cahiers d'acteurs précédents (**volets 1 à 6**) est compatible et très complémentaire au **schéma transport défini en 2009 dans le Grenelle de l'Environnement n°1** (voir le plan à suivre ce courrier).

Zone de Chalandise des Aéroports De l'Ouest mis en réseau et interconnectés par le rail

Le projet "**ADO**" par la complémentarité Rail / Air, la mise en réseau des aéroports de Nantes Atlantique, Rennes Bretagne et Angers Marcé, exploités au sein d'une même structure gestionnaire aurait ainsi pour zone de Chalandise et d'attractivité le polygone "La Rochelle, Brest, Cherbourg, Caen/Rouen, Paris MP, Tours, La Rochelle".

A noter que pour renforcer l'accessibilité rail depuis et vers la Normandie, il conviendrait de mettre rapidement "en réflexion" le raccordement* de la liaison ferroviaire normande Caen-le Mans à la liaison LGV Bretagne/PLL (au nord du Mans). Une "bretelle" de 25 millions d'euros pour ce raccordement, permettrait de :

- revitaliser la liaison normande, et faciliter les déplacements entre Normandie, Bretagne et les Pays de la Loire,
- faciliter grandement pour la Normandie, l'accès ferroviaire aux **Aéroports De l'Ouest** (Angers, Rennes, Nantes).

*Pour mémoire : lors du Projet LGV Bretagne et du Débat LNOBPL, la SNCF a bien été informée, de l'intérêt à prendre des mesures foncières conservatoires pour ce raccordement.

ESG INFRA considère comme **surprenante** et **prématurée** l'orientation prise par la Région des Pays de la Loire pour un choix de système "**ERTMS**" afin de pallier à la saturation de l'axe ferroviaire Sablé-Angers-Nantes. Cette orientation figure au Contrat d'avenir pour les Pays de La Loire en Février 2019 ! A ce sujet, **ESG INFRA**, dans le **Volet 4** de son Cahier d'acteur, a demandé **la mise en place d'une commission d'experts du ferroviaire indépendante** pour une étude comparative entre ce choix de "**ERTMS**" et un **dédoublément de la liaison ferroviaire saturée** (avec une modération et maîtrise de la vitesse sur ce dédoublément au regard de l'environnement, des distances réduites et du coût)

ESG INFRA confirme en effet qu'à la place de ce système ERTMS, **un choix de dédoublement** de la liaison saturée avec un tracé judicieux, offrirait en comparaison des **avantages tout à fait déterminants** dont :

- la desserte par TGV et trains intercity de l'aéroport d'**Angers Marcé** qui deviendrait alors stratégiquement encore mieux placé et des plus attractifs.

Par trains de type TGV / Intercités, cet aéroport aurait un potentiel d'accessibilité **supérieur** à Roissy et Satolas !

- l'apport d'un flux passagers conséquent et nécessaire pour desservir **Cholet** de manière performante, et de ce fait favoriser aussi la réouverture au service voyageurs de la liaison **Cholet-Les Herbiers** qui desservirait aussi sur son trajet le premier parc à thèmes de France (gare Les Épesses pour le Puy du Fou).

- l'apport d'un flux passagers pour dynamiser enfin l'axe Nantes, La Roche-sur Yon, Luçon, La Rochelle, Bordeaux : **un flux passagers essentiel et nécessaire justifiant ainsi** les dépenses de modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux comme mentionnées en page 10 dans le "CONTRAT D'AVENIR DES PAYS DE LA LOIRE".

En addition, ce choix de dédoublement, par un tracé Sud Loire, compléterait un axe évitant le bassin parisien entre la Normandie et l'Aquitaine : Cherbourg, Caen/Rouen, Alençon, Sablé, **Marcé**, Angers, Cholet Nord, La Roche- sur-Yon, Luçon, La Rochelle, Saintes, Bordeaux.

Un axe qui lui aussi consoliderait la liaison Nantes-Bordeaux.

Une compensation de l'usage des hubs parisiens

Du fait de l'intermodalité, Rail/Air, **ADO** serait en mesure d'offrir au départ de Paris Montparnasse ou Massy des voyages Rail/Air via **Angers Marcé** (à 60/65 min seulement) ou encore mais à un degré beaucoup moindre via Rennes Bretagne et Nantes Atlantique.

L'apport conséquent par le train d'une nouvelle clientèle parisienne au départ de Paris Montparnasse et Massy en direction d' **Angers Marcé** permettrait des vols vers des destinations nouvelles et lointaines depuis la province.

D'une certaine manière, par cette possibilité offerte aux Parisiens de voyages Rail/Air au départ de Paris Mp ou Massy, **ADO** sera en mesure de compenser et rééquilibrer ainsi l'usage que font les provinciaux des 2 hubs parisiens.

Compatibilité du projet ADO avec le projet européen EuroCarex

Le projet EuroCarex propose un report modal du fret aérien actuellement transporté par camions et avions en court/moyen courriers sur les trains à grande vitesse de nuit (et à une vitesse plafonnée, moins gourmande en énergie, moins polluante, moins bruyante et tout à fait suffisante)

Sans préjuger de l'avenir du projet EuroCarex, de son développement et succès, le projet **ADO** de mise en réseau des aéroports de Nantes, Angers et Rennes avec son maillage ferroviaire, serait compatible et parfaitement intégrable à la toile ferroviaire européenne de ce réseau (voir plan général à suivre ce courrier).

Confirmation désaccord sur choix politique CR Bretagne et CR PLL sur liaison rail Nantes Rennes, Confirmation demande nomination d'une commission d'experts du ferroviaire et des transports.

Au sujet de cette liaison Nantes-Rennes, **ESG INFRA** confirme partager totalement le choix du Conseil Economique Social et Environnemental de Bretagne qui s'est exprimé comme suit :

« Le **CESER** approuve l'amélioration de la liaison entre **Rennes et Nantes**, mais **pas nécessairement avec une nouvelle infrastructure**. Une amélioration de la ligne **en passant par Châteaubriant** offrirait l'avantage de **dynamiser le territoire à l'Est** de Rennes, **d'éviter de franchir la vallée de la Vilaine** et de **désaturer l'entrée routière** de Rennes et de Nantes ».

(LNOBPL, Extrait Cahier acteur n° 4 du CESER de Bretagne en novembre 2014, page 4)

Cette mise à niveau de ce lien **via Châteaubriant**, conjuguée à l'amélioration du lien **via Redon** répond au souhait majeur exprimé par les usagers lors du Débat LNOBPL pour une « **amélioration des trajets au quotidien** ». Nous obtiendrions ainsi un degré de performance sur le trajet **Rennes-Nantes** tout à fait satisfaisant et suffisant à **un coût considérablement moindre** que le dernier projet politique en date de février 2019 pour un troisième Rennes-Nantes de 70 km de voies nouvelles LGV en 2030 pour un montant de 1.4 milliards d'euros et la **consommation de 1500 à 1800 hectares de terres agricoles**. Un projet qui **devra à notre avis franchir au préalable l'étape d'une ZAD et risque fort de ne pas aboutir**.

Le choix politique, par CR Bretagne et CR PLL, à l'**opposé du choix raisonnable du CESER de Bretagne**, permet certes à quelques Elu(e)s encore en place de ne pas avoir à **s'expliquer sur des choix calamiteux qu'ils ont imposés sur la liaison via Châteaubriant** et qu'ils sont encore prêts hélas à amplifier au niveau du franchissement de l'Erdre, atrophiant ainsi encore un peu plus le très bon potentiel initial du lien via Châteaubriant entre 2 Métropoles et 2 aéroports.

Alors qu'il est encore possible d'apporter des corrections progressivement et mettre un terme à un déficit de recettes qui se chiffrera à des centaines de millions d'euros : entre le risque politique pour quelques-uns et l'intérêt général, **le choix de persister dans l'erreur semble se renouveler**, au dépens de l'utilisateur des transports au quotidien, et ce malgré les recommandations du Premier Ministre pour une « mise en réseau des aéroports » et la « complémentarité Rail / Air ».

Par conséquent, **ESG INFRA** confirme sa demande formulée au **Volet 1** de son cahier d'acteur, auprès du Maître d'Ouvrage, la **DGAC**, de procéder avec l'aide de la **CNDP** à la nomination d'une commission d'experts du ferroviaire et des transports en commun, **pleinement et véritablement indépendante du pouvoir politique**.

"Virgule" ferroviaire de Courtalain à l'Est du Mans (voir plan Grenelle de l'environnement n°1)
Précaution, la réalisation toujours possible d'une virgule ferroviaire à **Courtalain** permettrait des temps de parcours Rennes-Bordeaux en TGV d'environ 2h45, voire Nantes-Bordeaux en 3h10 ce qui affaiblirait, dessècherait le corridor Rennes, Nantes, La Roche-sur-Yon, La Rochelle, Bordeaux qui **a par conséquent bien besoin** pour sa pérennité des flux passagers évoqués en page 2 du présent courrier.

Aide au suivi "mise en réseau des aéroports" et intégration au Grenelle de l'Environnement n°1 par plans.

ESG INFRA ne soumet que des plans généraux de positionnement des équipements et des tracés ; voir en conséquence les seuls 3 plans à suivre :

- dédoublement ferroviaire Sud Loire avec desserte aéroport Angers Marcé,
- Grenelle de l'Environnement n°1 avec intégration du Dédoublement sud Loire de la liaison saturée : Sablé- Angers-Nantes
- réseau EUROCAREX européen de fret ferroviaire de nuit sur LGV ou équivalent

A toutes fins utiles, liens vers :

- CONTRAT D'AVENIR DES PAYS DE LA LOIRE''

https://www.paysdelaloire.fr/uploads/tx_oxcsnewsfiles/20190802- Contrat_d_avenir.pdf

- PACTE D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ POUR LA BRETAGNE

http://www.prefectures-regions.gouv.fr/bretagne/content/download/54923/362715/file/pacte_accessibilite_sign%C3%A9-190208.pdf



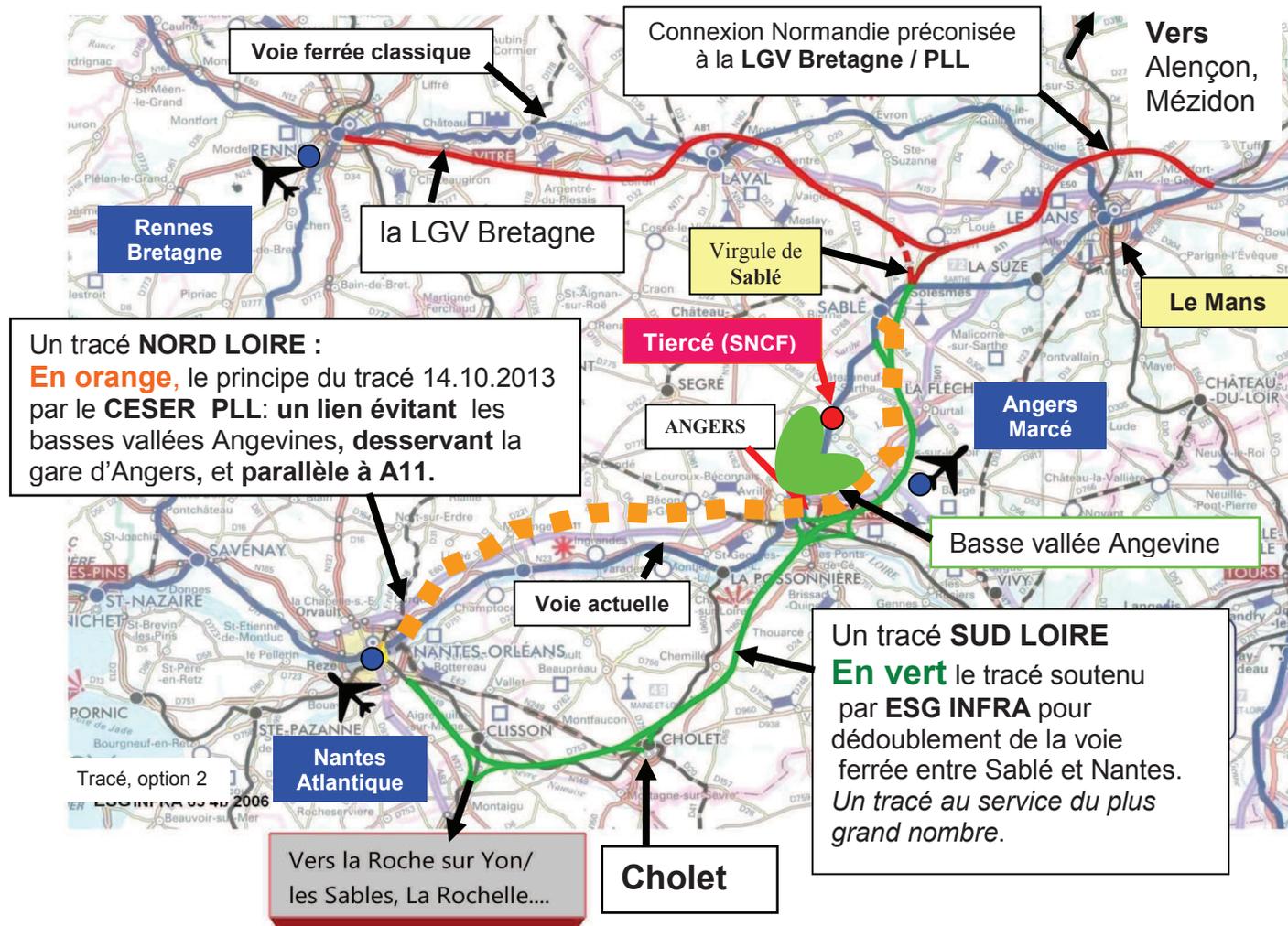


Aéroports De l'Ouest

ADO

Dédoublage de la voie ferrée Sablé - Angers – Nantes par un tracé Sud Loire

(tracé option 2, avec desserte d'Angers Marcé, d'Angers, passage au Nord de Cholet, avec desserte directe de la ville ou en correspondance à "Cholet Nord" puis remontée sur Nantes par le Sud ou accès direct à La Roche sur Yon)



Un tracé **NORD LOIRE** :
En orange, le principe du tracé 14.10.2013 par le **CESER PLL**: un lien évitant les basses vallées Angevines, desservant la gare d'Angers, et **parallèle à A11**.

Un tracé **SUD LOIRE**
En vert le tracé soutenu par **ESG INFRA** pour dédoublement de la voie ferrée entre Sablé et Nantes.
Un tracé au service du plus grand nombre.

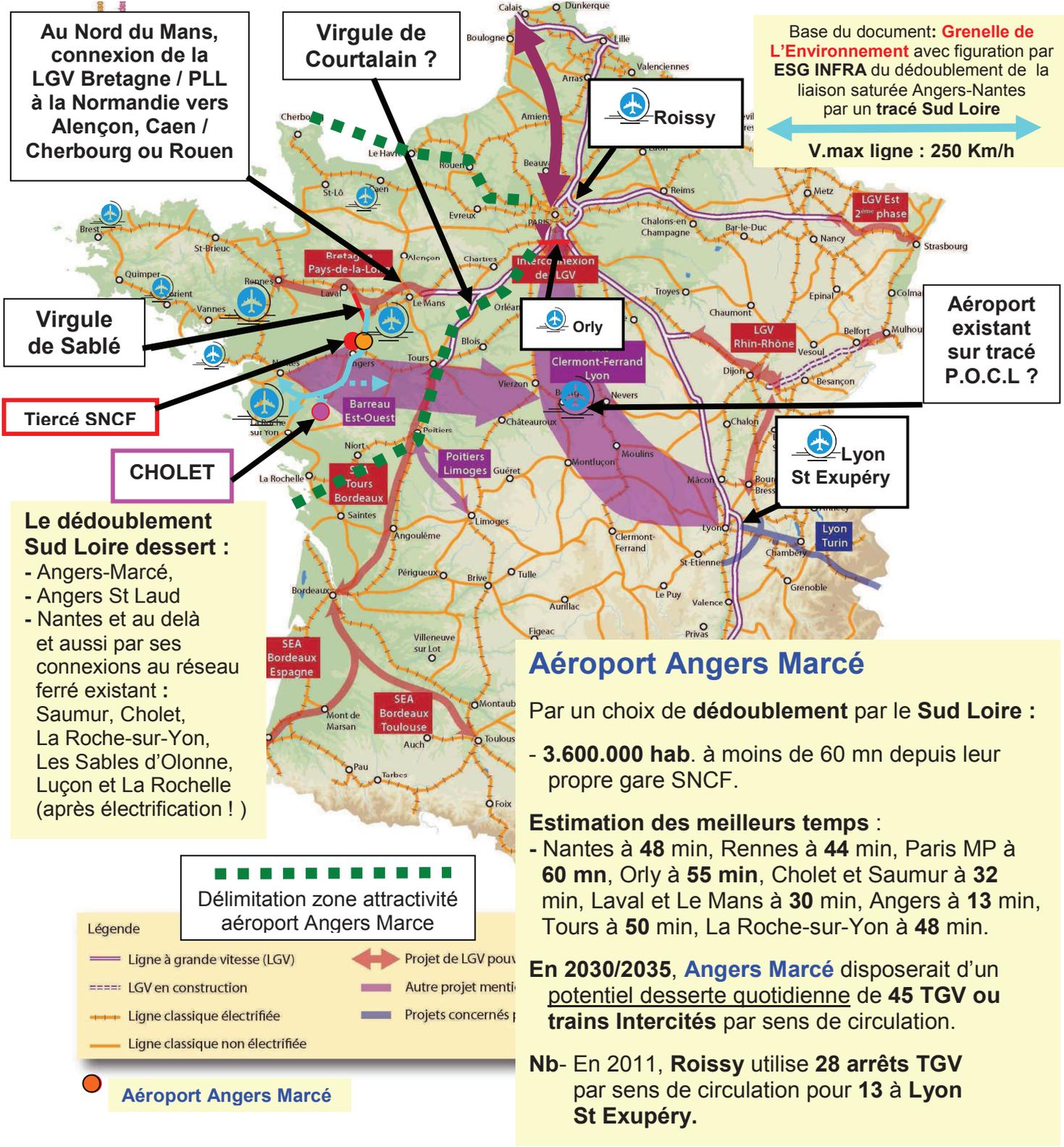
Pour ce dédoublement de la liaison ferroviaire saturée,
ESG INFRA soutient :
Un tracé Sud Loire, en vert sur le plan (contrairement au CESER des Pays de la Loire, un tracé nord Loire **en jaune**)
 Un tracé **Sud Loire** offrirait en effet :
 - La desserte de l'aéroport d'Angers Marcé (cette structure disposerait alors de **3 600 000** habitants à **moins de 60 minutes** par le rail depuis leur propre gare).
 - La desserte d'Angers et Saumur,
 - la desserte de Cholet et un trafic permettant à terme la réouverture de Cholet-Les Herbiers
 - un raccordement sur l'axe Nantes vers Bordeaux permettant la desserte de Nantes vers le nord, de la Roche sur Yon / la Rochelle vers le sud. **avec un gain de 50 à 70 min pour la Roche sur Yon et la Vendée**

En palliatif et dans l'attente d'un dédoublement de la liaison ferroviaire saturée Sablé-Angers-Nantes qui desservirait alors directement **Angers Marcé**, le projet prévoit :
 - **une navette bus** entre la station SNCF de **Tiercé** de la **ligne Paris-Nantes** et l'aéroport d'**Angers Marcé** à **14.5 km** seulement soit à **16 minutes**.
 - **en gare SNCF de TIERCÉ** : (a) des arrêts et départs de trains TER ou Intercités, voire aussi quelques TGV à des heures adaptées (b) une assistance aux voyageurs Rail / Air par un recours au service national civique.

Le tracé du dédoublement de la voie ferrée saturée Sablé-Angers-Nantes est figuré à titre indicatif seulement (V.Max= 250 km/h pour raisons de coût et d'environnement)

Zone de chalandise Angers-Marcé, par un dédoublement du tronçon de la voie ferrée saturée Angers-Nantes par un tracé Sud Loire

Le polygone La Rochelle, Brest, Cherbourg, Paris Ouest, Tours, Poitiers, La Rochelle (horizon 2020-2025)
 Avec les vitesses TGV, la billetterie commune, la prise en charge des bagages dans les gares, les compagnies aériennes assureront le trafic depuis Nantes ou Rennes vers les aéroports parisiens par le Rail, entraînant une réduction des nuisances aériennes aux riverains des aéroports concernées

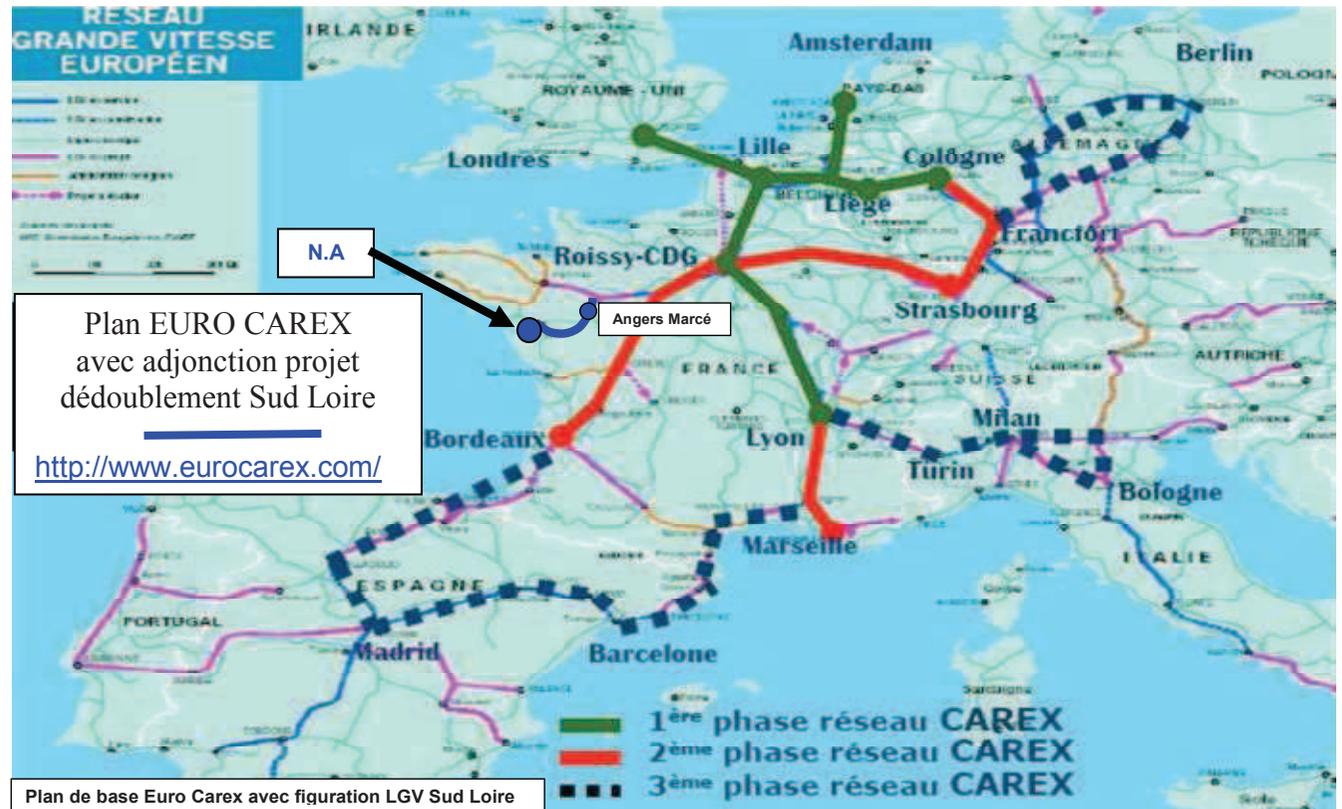


Par un dédoublement Sud Loire de la liaison ferroviaire saturée Sablé-Angers-Nantes , l'aéroport Angers-Marcé et / ou Nantes-Atlantique intégrés au réseau européen de fret ferroviaire à grande vitesse EURO CAREX

Le concept Carex - Utiliser le réseau ferroviaire européen à grande vitesse pour le transport des palettes et conteneurs aériens sur des distances comprises entre **300 et 800 km** avec :

- un « report modal » des camions et des avions court/moyen courriers vers les trains à grande vitesse lorsque cela est pertinent
- des terminaux aéro-ferroviaires connectés aux lignes à grande vitesse et en continuité des installations aéroportuaire
- un service adapté à la chaîne logistique et au plan de transport des intégrateurs avec une priorité donnée au fret Express pour garantir une livraison à J+1 et du fret aérien Cargo moins urgent en complément.

Suite..... <http://www.eurocarex.com/>



EQUIPEMENTS > LE MATERIEL ROULANT
Le dialogue compétitif avec Alstom et Siemens

Pour répondre au besoin spécifique de transport de palettes et conteneurs aériens dans des trains à très grande vitesse (300 km/h), Roissy Carex a lancé une procédure de dialogue compétitif à laquelle ont répondu Alstom et Siemens.

Chaque train pourra transporter plus de 100 tonnes de fret.

C'est l'équivalent de : **1 Boeing B747 Fret ou 3 Airbus A310 Fret ou 7 Boeing B737 Fret ou 1 MD-11 Fret ou 6 à 7 camions**

Suite..... <http://www.eurocarex.com/>

Principes > Types de marchandise

Deux types de flux
 Les marchandises conteneurisées ou palettisées qui embarqueront sur les trains CAREX seront soit en pré et post acheminement en Europe, à destination ou en provenance du reste du monde, soit strictement intra-européennes. Selon les futurs clients/chargeurs du service européen de fret ferroviaire à grande vitesse, elles se répartissent en 2 types de flux :

- 1. Flux Express**
- 2. Flux Cargo**

Suite..... <http://www.eurocarex.com/>