

## NEXUS Association pour le développement du réseau LGV et de l'aéroport d'Angers-Marcé

### Les choix techniques prioritaires de Nexus pour parvenir aux objectifs

- ▶ **Donner priorité au prolongement de la LGV** depuis Sablé sur Sarthe vers Angers, La Roche-sur-Yon/Nantes, réduisant ainsi jusqu'à 70 minutes les temps d'accessibilité au littoral Atlantique.
- ▶ **Faire de l'aéroport d'Angers Marcé un nœud de communication rail / air / route.**  
Angers Marcé placé à l'intersection des autoroutes A11 et A85 et sur le prolongement naturel de la LGV Pays de la Loire sera à 60 minutes de Paris Montparnasse et à 60 minutes également d'Orly par le nouveau barreau Sud LGV Ile de France.

- ▶ **Contribuer à la réalisation du barreau sud LGV.**

**Dans la définition de ses choix**, l'association Nexus a **intégré dès le départ** la réalisation du barreau sud LGV Ile de France mais aussi les 4 500 kilomètres de LGV nouvelles désormais listés au Grenelle de l'Environnement n°1 (des projets tous bien connus depuis au moins dix ans).

### Le choix de Nexus pour le tracé A

**Sur le constat fait que, pour les TGV intersecteurs, le bénéfice des vitesses élevées se trouve réduit en Ile de France par le nombre et les temps d'arrêt en station**, l'association Nexus fait le choix pour cette interconnexion sud LGV du **tracé le plus rapide avec le moins d'arrêts possible, soit le tracé A**. Un tracé en grande majorité en souterrain et comportant une desserte d'Orly au plus proche de l'aérogare.

Dans son choix de tracé, Nexus considère que la priorité du temps de trajet pour les populations de l'Ouest doit être donnée au **tracé le plus favorable vers le Nord (Lille) et l'Est (Strasbourg)**. La réalisation de l'axe LGV Est-Ouest entre Nantes et Lyon dans les années 2035, dispensera de l'obligation de transiter par l'Ile de France pour rejoindre la région lyonnaise et le réseau Sud Est ; par conséquent le tracé **C** n'offre pas le meilleur intérêt.



#### NEXUS Asso.

51 rue des Chaffauds - 49000 Angers - [www.nexus.asso.fr](http://www.nexus.asso.fr)

E.mail : [angersrailairroute@nexus.asso.fr](mailto:angersrailairroute@nexus.asso.fr) - Tél : 02 41 44 01 56 et 06 30 35 06 95



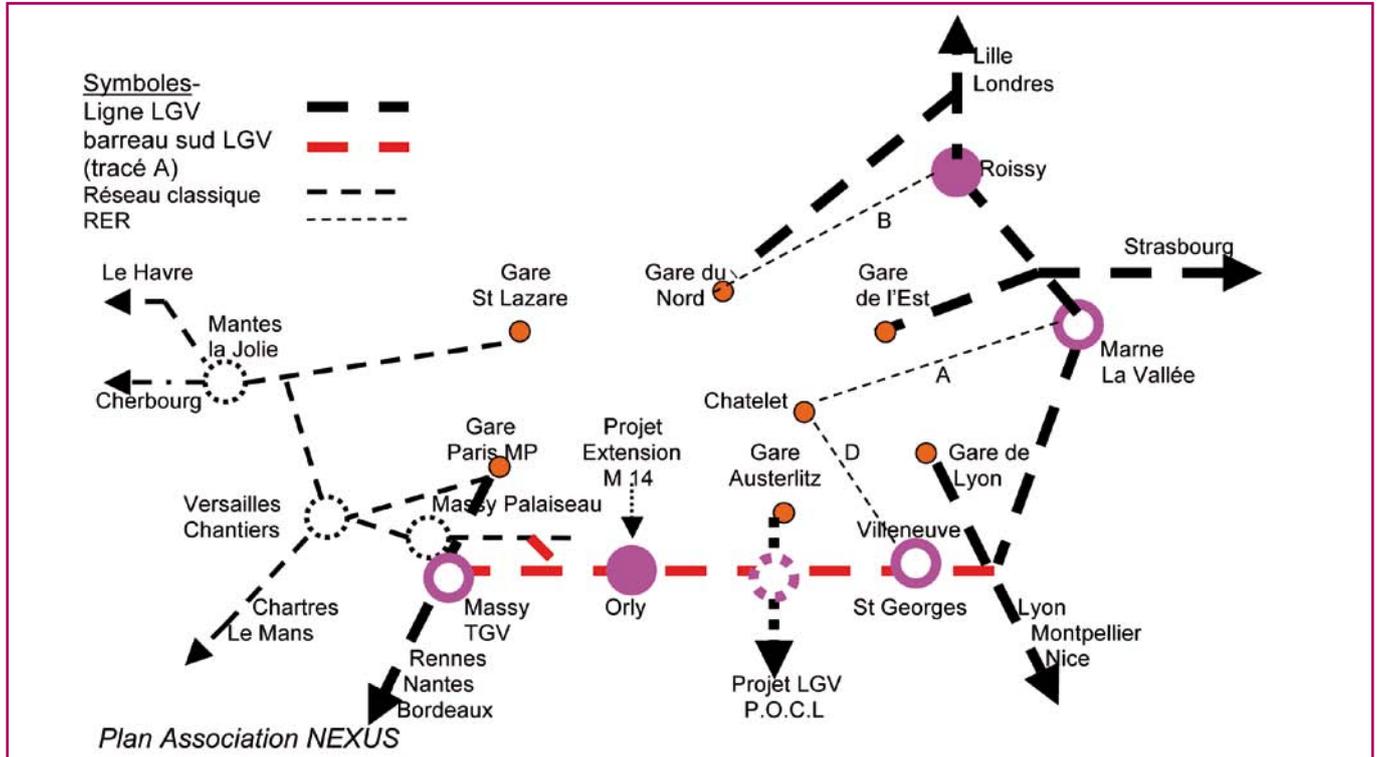
# Propositions/Préconisations de Nexus

Suite à ce même constat de la pénalisation, résultant du nombre et des durées d'arrêts, sur les temps de trajet des TGV intersecteurs, l'association Nexus propose et/ou préconise comme suit :

- 1 Pour les TGV intersecteurs (exemple Nantes/Angers - Lille), 25% des trains desserviraient, en Ile-de-France, **uniquement**

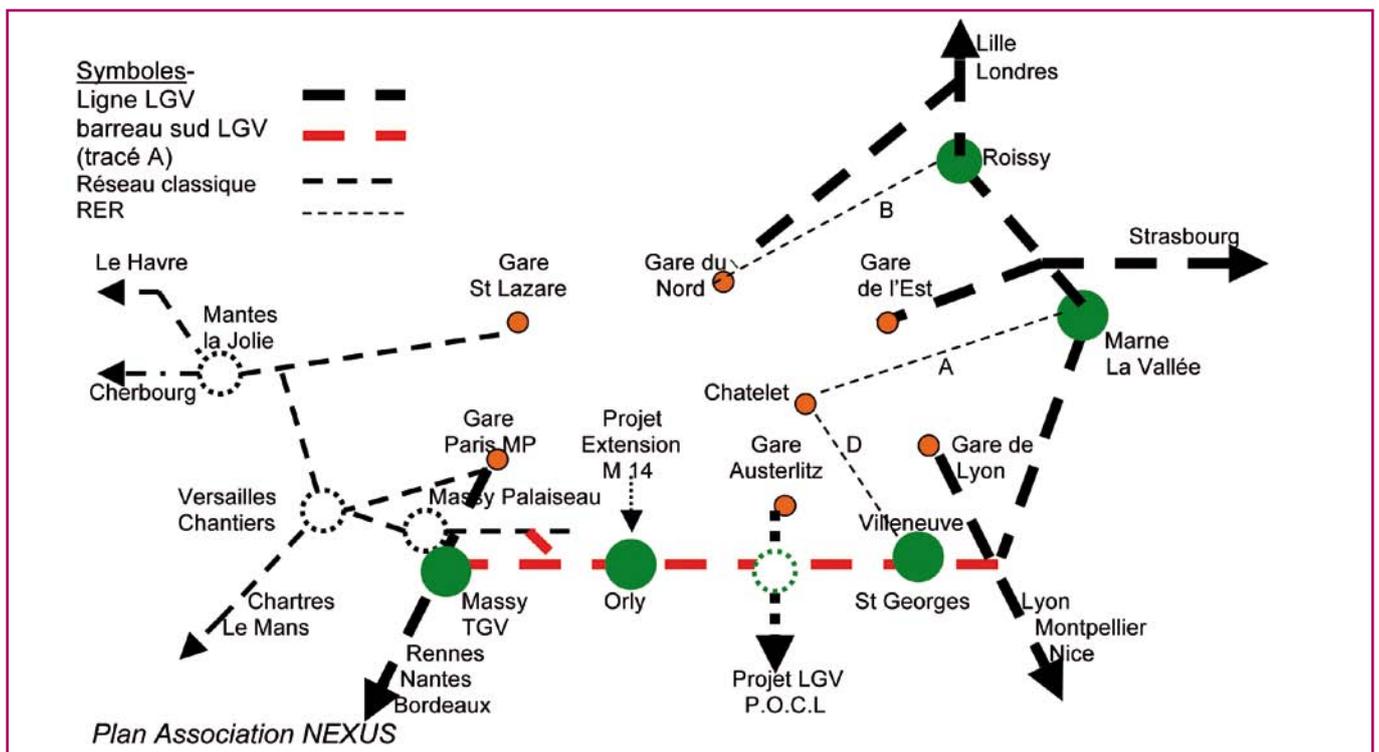
les aéroports d'**Orly** et **Roissy**. Les horaires de ces trains seraient choisis de façon à assurer sur ces 2 aéroports le plus grand nombre de correspondances Rail/Air dans les temps les plus courts.

Les 75% des autres trains intersecteurs desserviraient **toutes les gares** sur leur parcours en Ile de France: Massy, Orly, Villeneuve-St-Georges, Marne-la-Vallée, Roissy.



- 2a Que soit réalisé par la SNCF, dans le cadre du débat, un estimatif volume de trafic par un service nouveau de

navettes rapides desservant : **Massy TGV, Orly, Villeneuve St Georges, Marne la Vallée, Roissy.**



Le résultat de cet estimatif pourrait conduire à la définition d'un matériel mieux adapté au **trafic intra Ile de France**. Nexus estime les caractéristiques appropriées comme suit : V/max 250 km/h\* (Cf observations page 4), accélération. 0.9 m.s<sup>2</sup>, décélération. 1 m.s<sup>2</sup>, avec 2 ou 3 doubles portes latérales par voiture (selon la composition de la rame), plancher surbaissé, grande facilité d'accès et rapidité du placement et de retrait des bagages ; cela de façon à obtenir des **arrêts\*\*** (Cf observations page 4) **en gare de 40 à 75 secondes** seulement et ainsi des temps de trajet performants à moindre coût énergétique.

➔2b **Que soient estimés** et communiqués à titre indicatif, par la SNCF, sur la base de ce concept nouveau d'arrêt de durée limitée en station, les temps de trajet d'une navette rapide (équipée des caractéristiques techniques précitées)

circulant en boucle sur le tronçon entre : **Massy TGV, Orly, Villeneuve St Georges, Marne la Vallée, Roissy** (horizon 2020/2025).

➔3a **Que soient explorés** (pour les liaisons LGV radiales et intersecteurs) conjointement par RFF, la SNCF et les constructeurs ferroviaires, la possibilité, l'étude, l'intérêt de voitures AGV surbaissées, compatibles elles aussi à **des arrêts** en station de **40 à 75 secondes** seulement.

➔3b **Que soient estimés et communiqués à titre indicatif**, par la SNCF, sur la base de ce concept nouveau de temps d'arrêt limité en station et pour 2 arrêts seulement (**Orly et Roissy**), les temps de trajet d'un AGV circulant sur une **LGV de bout en bout** depuis Rennes, Nantes et Bordeaux jusqu'à Lille (horizon 2020/2025).

## Report du trafic aérien vers le rail

La très grande majorité des trafics voyageurs intersecteurs sur ce barreau sud LGV provient de villes distantes de 1h à 3h30 d'Orly ou Roissy. Dans la tranche de trajet de 1h30 à 3h30, par chaque gain de 5 minutes de temps de parcours c'est un report de 2.5% du trafic aérien vers le rail. **Nexus souligne l'intérêt à privilégier**

**le gain de temps pour l'accessibilité aux 2 aéroports.** Les gains permettent d'envisager la suppression d'un très grand nombre de vols Paris/province.

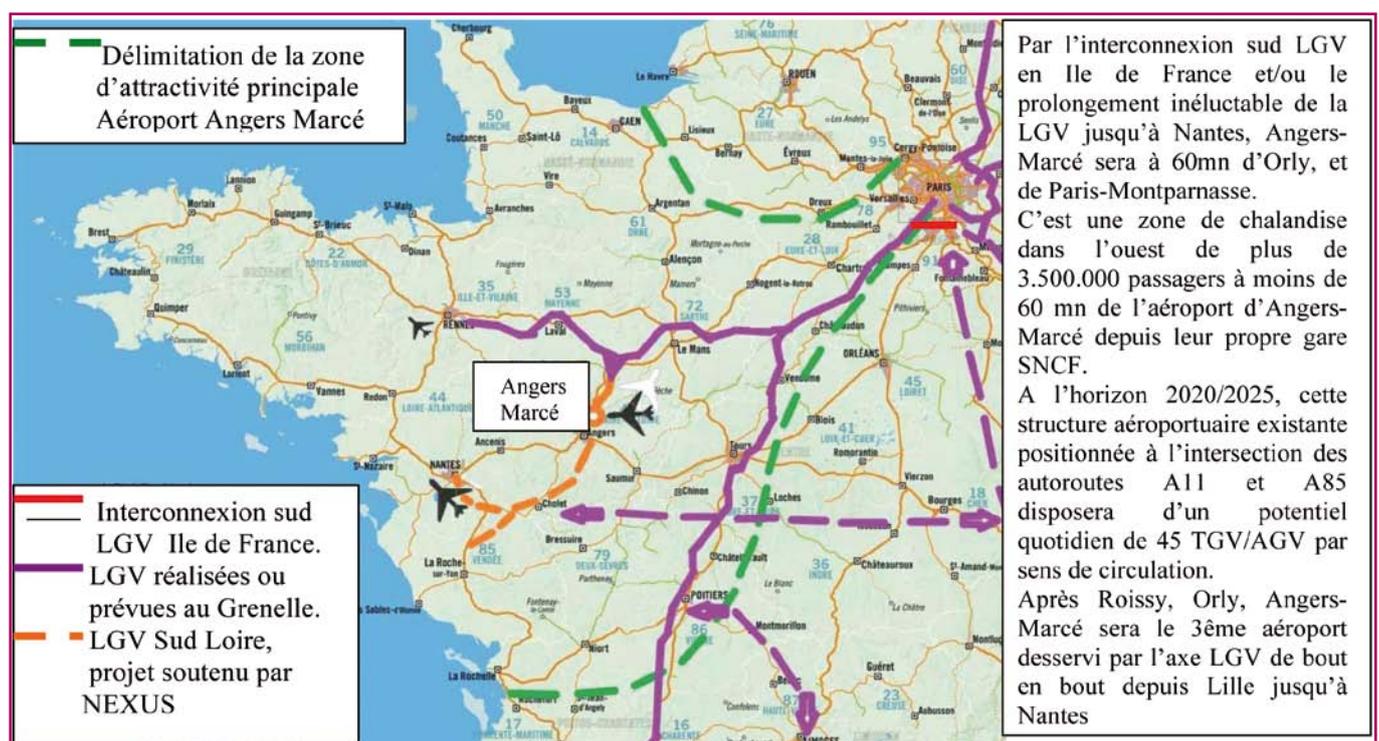
Ces gains et reports sont **très bénéfiques aux riverains des aéroports** en termes de **réduction des nuisances aériennes**.

## Impact conjugué du projet de desserte LGV d'Orly et du prolongement de la LGV jusqu'à Nantes, complémentarité rail/air

La conjugaison de ces deux projets positionne l'aéroport d'Angers Marcé à **moins de 60 minutes d'Orly** et de **Paris Montparnasse**. C'est au total une population de 3 500 000 personnes située à

moins de 60 minutes de cet aéroport depuis sa propre gare SNCF (52 gares à moins d'une heure).

Suite page 4



Elle apporte ainsi une large zone de chalandise, constitue une attractivité remarquable et permet à cet aéroport d'assumer dans l'ouest la part de décollage et atterrissage équivalant aux besoins globaux des populations situées dans le polygone La Rochelle, Brest, Cherbourg, Caen, Paris Montparnasse, Tours, La Rochelle.

Ainsi le Grand Ouest, à l'intérieur de ce polygone, réalisera sur son territoire sa propre part de trafic aérien. Cette orientation **sera extrêmement bénéfique aux riverains des aéroports parisiens.**

Angers Marcé desservi par un potentiel quotidien de 45 TGV/AGV ➡1 par sens de circulation pourra alors, par la billetterie commune rail/air, **offrir également des voyages au départ de Paris MP, Orly, etc.**

➡1 Modèle de train grande vitesse commercialisé par Alstom

## Observations complémentaires

- ▶ \* sur le barreau sud LGV, entre Massy et Villeneuve St Georges, la vitesse sera seulement de **160 km/h** et **220** entre Villeneuve et Roissy. **Ceci explique** le choix de navettes aptes au **250km/h** seulement.
- ▶ \*\* Actuellement, le temps d'arrêt type des TGV en station est de **5 minutes**. **A Roissy**, cela oscille de **5 à 12 minutes** ; la moyenne calculée est de **8 minutes** !.... Il y a là sur ces durées d'arrêt un **gain de temps** à réaliser.
- ▶ **Nexus** considère attractif le projet de **prolongement au Sud de la ligne M 14** jusqu'à la gare TGV d'Orly.
- ▶ Concernant le projet de LGV **Paris-Orléans-Clermont-Lyon**, **Nexus préconise la gare d'Austerlitz pour terminus**, ceci de façon à atténuer un toujours possible incident majeur à la "gare de Lyon" déjà point de départ de la LGV Sud Est pour des destinations dont le plus grand nombre seront communes.  
Le point de correspondance de la ligne **P.O.C.L.** et de l'interconnexion sud en Ile de France doit être inclus dans l'étude de ce barreau LGV et comprendre les réservations de génie civil et les mesures conservatoires appropriées.

## Les objectifs de l'association NEXUS

- ▶ Assurer des reports de trafic de la route et de l'aérien vers le rail, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et contribuer ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique.
- ▶ Réduire la facture pétrolière du pays, les coûts transports des entreprises et des particuliers
- ▶ Donner la préférence à la grande vitesse ferroviaire, de façon à réduire le grignotage du territoire de terres agricoles pour des besoins routiers.
- ▶ Délester le réseau de voies principales classiques saturé et faciliter ainsi le trafic fret et TER.
- ▶ Promouvoir l'intermodalité rail /air et la billetterie commune.
- ▶ Intégrer les plates-formes aéroportuaires au réseau Euro Carex de fret ferroviaire à grande vitesse.
- ▶ Réduire les nuisances aériennes pour les riverains de tous les aéroports.
- ▶ Assumer dans l'Ouest la part de décollage et atterrissage correspondant aux besoins globaux de ces mêmes populations de l'Ouest.

