



Lettre à
copie-

Samedi 19 Janvier 2019
Monsieur le Rédacteur en Chef de Ouest France

Madame Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP,
Monsieur Christophe BECHU, Président de l'AFITF,
Monsieur Jean Paul BAILLY, Garant,
Monsieur Claude d'HARCOURT, Préfet de la Région des PLL
Madame Michèle KIRRY, Préfète de le Région Bretagne,

Objet-

Réaménagement Nantes Atlantique, **un plan B présenté dès 2006**
Intermodalité Rail/Air/Route, le projet **ADO**, (**A**éroports **D**e l'**O**uest)

Monsieur le Rédacteur en Chef,

Dans l'article du jeudi 10 Janvier 2019 de votre journal Ouest France, en page 7 Pays de la Loire, vous mentionnez qu'en ce qui concerne le réaménagement de **Nantes Atlantique**, « **il n'y a pas de plan B** ». **Or**, dès l'année 2004, soucieux d'éviter des orientations que nous estimions hautement préjudiciables à l'économie et à l'environnement, nous avons étudié ce projet d'aéroport pour le « *Grand Ouest* ».

Nous nous devons de préciser aujourd'hui qu'il y a bien un plan B comprenant un maintien de **Nantes Atlantique** avec mise en réseau d'aéroports et une intermodalité Rail / Air / Route. Ce plan B est même paru dans votre journal Ouest France en page Région PLL le 24 Novembre 2006 **voici 12 ans** (article de Jocelyne RAT) et en page Loire Atlantique le 14 Avril 2009 **voici 9 ans** (article de Jacques SAYAGH). Vous trouverez en bas de la page 4 de cette lettre, les liens vers vos 2 articles de presse.

Etudes et plans par Bernard Fourage www.esginfra.com b.fourage@esginfra.com 06 88 72 01 72
ESG INFRA- Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement

Nous regrettons de ne pas avoir été suivi davantage à cette époque, car notre projet, basé pour l'essentiel sur l'optimisation de structures existantes et sur une vision globale intégrée du transport pour l'Ouest, avait les atouts déterminants et suffisants pour :

- faire l'économie complète d'**une ZAD d'une dizaine d'année**,
- éviter le **coûteux fiasco à la réouverture et à l'exploitation** de la liaison ferroviaire Nantes-Châteaubriant vers Rennes (un axe pour lequel nous ferons des propositions de reprises d'aménagement et de mise à niveau),

Ce plan B sera à nouveau proposé à Madame Chantal JOUANO, Présidente de la CNDP en charge du réaménagement de Nantes Atlantique et de son intégration aux autres structures disponibles dans les territoires de l'Ouest. Il a conservé les atouts nécessaires pour permettre:

- une desserte rail SNCF de **Nantes Atlantique** très performante, et possible directe depuis une multitude de gares dont Angers, Sablé, Le Mans, Laval, Cholet, Montaigu, La Roche/Yon, St Gilles-CdV, Pornic, Carquefou !, Châteaubriant, Rennes et Nantes. Cette desserte (**à 50 mètres seulement** de l'aérogare de **Nantes Atlantique**) se fera cependant par une correspondance à la gare centrale SNCF de Nantes/Malakoff pour les autres trains en provenance du Croisic, Saint Nazaire, Quimper/Redon/Rennes, Savenay.
- une option avec piste de « *confort* » **orientée Est-Ouest**, évitant le survol de Nantes,
- **un plafonnement naturel du trafic** à **Nantes Atlantique**, sans besoin de légiférer du fait de la mise en réseau avec d'autres aéroports qui sont à la fois complémentaires et concurrentiels car géographiquement bien implantés. Ce plafonnement prend également en compte le fait que les compagnies aériennes se posent « là où elles le veulent », Cette mise en réseau (**Aéroports De l'Ouest**) étalée dans le temps concerne **Nantes Atlantique**, **Rennes**, puis **Angers Marcé**,
- une billetterie commune Rail / Air avec prise en charge des bagages pour **Roissy en 2020 puis Orly** (en 2030...) au départ des gares SNCF de Nantes/Malakoff, Rennes, Angers, voire Le Mans,
- des reports de trafic de la route vers le rail par l'amélioration du transport des usagers au quotidien sur les étoiles ferroviaires de Nantes, Rennes, voire Angers.

Nous vous confirmons d'autres part que le projet **ADO** (**A**éroports **D**e l'**O**uest) permet :

- l'économie de **1.4 à 1.9 milliards d'euros** du tout **nouveau projet « leurre » de train rapide en 2030** entre Nantes et Rennes (projet annoncé en Juillet 2018 et en compensation par l'Etat de l'abandon du projet NDDL !),
- d'éviter d'autres déboires en cours ou à venir et que nous développerons prochainement afin d'y mettre un terme,
- de fluidifier les trafics dans Nantes Métropole notamment à Nantes gare SNCF,
- d'assurer sur les aéroports du projet **ADO** (**A**éroports **D**e l'**O**uest) le nombre de mouvements, atterrissages et décollages, correspondant aux besoins des populations du polygone « *La Rochelle, Brest, Cherbourg, Paris Montparnasse, Tours, Poitiers, La Rochelle* » .

Ce concept permettant de surcroît une équité, un rééquilibrage des mouvements aériens entre la province et la région parisienne.

Ce plan B* contribuera de surcroît, par un rééquilibrage en région, à **une maîtrise du développement de Nantes Métropole**, et à une réduction de l'insécurité et des violences croissantes observées sur ce territoire. Par ses transferts de la route vers le rail, il contribuera aussi à **la réduction de la facture pétrolière d'usagers** des transports au quotidien; **une facture pétrolière, qui ne l'oublions pas fût bien à l'origine du mouvement des « Gilets Jaunes »**.

Le 17 Janvier 2018, lors de l'annonce du renoncement au projet NDDL, Monsieur Edouard Philippe, Premier Ministre a précisé comme suit « **Pour le futur, il faudra aussi tirer les leçons de l'échec de Notre-Dame-Des-Landes en termes de débat public, de procédure, de présentation et de discussion des alternatives** ».

Fort de cette directive et à l'occasion de la prochaine concertation publique relative au projet d'aménagement de **Nantes Atlantique**, nous ne doutons pas que la Présidente de la CNDP, Madame Chantal JOUANNO permettra à **ESG INFRA** de détailler et expliciter à l'écran son projet alternatif, lors des présentations **sur les différents points** des territoires impactés par le projet de transport en région Pays de La Loire, Bretagne voire au-delà.

Pour conclure, nous apprécierions, Monsieur le Rédacteur en Chef, **que vos lecteurs soient informés de la disponibilité de ce plan B***, qui fût en fait, l'un des 5 recours présentés en 2008, le seul en tant qu'alternative détaillée au projet NDDL.

Il fût rejeté sous le motif principal que cette alternative, présentée par **ESG INFRA** ne faisait pas la démonstration qu'on ne pouvait pas construire physiquement Notre Dame des Landes !

Bref en 2008 il fallait prouver qu'on ne pouvait pas construire NDDL, ce qui ainsi coupait court à toute suggestion d'alternatives, **quand bien même** l'une d'elles pouvait être plus conforme à l'intérêt général et plus bénéfique à l'économie des entreprises et à l'environnement !

Veuillez agréer, Monsieur le Rédacteur en Chef, l'expression de notre considération distinguée.

Bernard Fourage

b.fourage@esginfra.com



Pour aider à la compréhension, nous vous adressons les quelques plans suivants :

- 1- étoile ferroviaire Nantaise,
- 2- vue aérienne **Nantes Atlantique**,
- 3-localisation gare SNCF de **Nantes Atlantique** sur tracé existant,
- 4- zone de Chalandise, **Aéroport De l'Ouest (AD0)**,
- 5- logo **ADO** (**A**éroport **D**e **O**uest),

Plan B* Article **Ouest France 24/11/2006**, **l'Avenir des Aéroports passe par le Train** :

<http://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/01/AvenirAeroportsPasseParTrain24.11.2006.pdf>

Plan B* Article **Ouest France 14 /04/2009** , **le TER plus adapté sur Nantes-Châteaubriant** (vers Rennes) :

<http://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/01/TerPlusAdapte14.04.2009.pdf>

Etudes et plans par Bernard Fourage www.esginfra.com b.fourage@esginfra.com **06 88 72 01 72**

ESG INFRA- Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement



Vers Brest

Vers St Malo

Vers Vitré, Laval, Le Mans

Rennes

O Retiers

O Martigné Ferchaud

O Lycées Moquet/Lenoir

O Châteaubriant

O Issé

O Abbaretz

O Saffré/Joué

O Nort-sur-Erdre

O Casson

O Sucé-sur-Erdre

O La Chapelle-Aulnay, B86

O La Chapelle/Erdre Centre

O Erdre Active

O Babinière

O Stade/Expo La Beaujoire, L1/C6

O Haluchère, L1, C1

O Doulon, L1, C3, C10

Ste Luce Thouaré Mauves Le Cellier Oudon Ancenis

Vers Angers Paris

Nantes Orléans/Malakoff

L1, C3, C5

O St Sébastien F.R

O St Sébastien P.E

O Vertou

O La Haie Fouassière

O Le Pallet

O Gorges

O Clisson

O Cugand

O Boussay

O Torfou

Montaigu

L'Hébergement

Belleville

La Roche / Yon

Les Herbiers

Vers La Possonnière Angers

Paris Marcé Angers

Dédoublage Sud Loire

Cholet

vers Bressuire

Rennes O Bretagne

(St Jacques de la Lande)

Etoile ferroviaire nantaise

Accessibilité pour 1.300.000 hab en des temps de 2 à 60 min à de nombreux points d'intérêts dont l' **Aéroport N.A.** et **La Beaujoire.**

Effets concrets : Le besoin de parkings à l'aéroport N.A divisé par 3, des reports de trafics de la route vers le rail, des réductions des temps de trajet au quotidien, de la facture pétrolière des usagers, et des émissions de Co2

Médiathèque (Petite Hollande) L1, L2, L3

O

Nantes Orléans/Malakoff

L1, C3, C5

O St Sébastien F.R

O St Sébastien P.E

O Vertou

O La Haie Fouassière

O Le Pallet

O Gorges

O Clisson

O Cugand

O Boussay

O Torfou

Montaigu

L'Hébergement

Belleville

La Roche / Yon

Les Herbiers

Vers La Possonnière Angers

Paris Marcé Angers

Dédoublage Sud Loire

Cholet

vers Bressuire

Après optimisation de quelques tronçons de voies ferrées, c'est 60% des usagers de la Beaujoire qui pourraient être acheminés par le rail, tout en éradiquant les nuisances automobiles (pollution, bruit, parkings sauvages, embouteillages) Une réflexion est à engager pour une billetterie commune : transport Public/ billet entrée stade

ESG INFRA
www.esginfra.com
b.fourage@esginfra.com

QUIMPER
L
C
R
O
I
S
I
C

- O Ker Lann
- O Bruz
- O Beslé
- O Massérac
- O Redon
- O Sévérac
- O St Gildas d Bois
- O Dreffec
- O St Pontchâteau
- O Savenay
- O Cordemais
- O St Etienne de Montluc
- O Couëron
- O St Herblain

Chantenay Misery

Port de Croisières

Hangar à Bananes

Nantes Etat O

Gustave Roch O

Port Commerce Les Couëts

Bouguenais (option !)

O Rezé Pt-Rousseau, L2, L3 C4

O Cité radieuse

O IRT Jules Verne

O Nantes Atlantique

O St Aignan (ph2, option !)

Bouaye Ste Pazanne Pornic/St Gilles Paimboeuf (option)

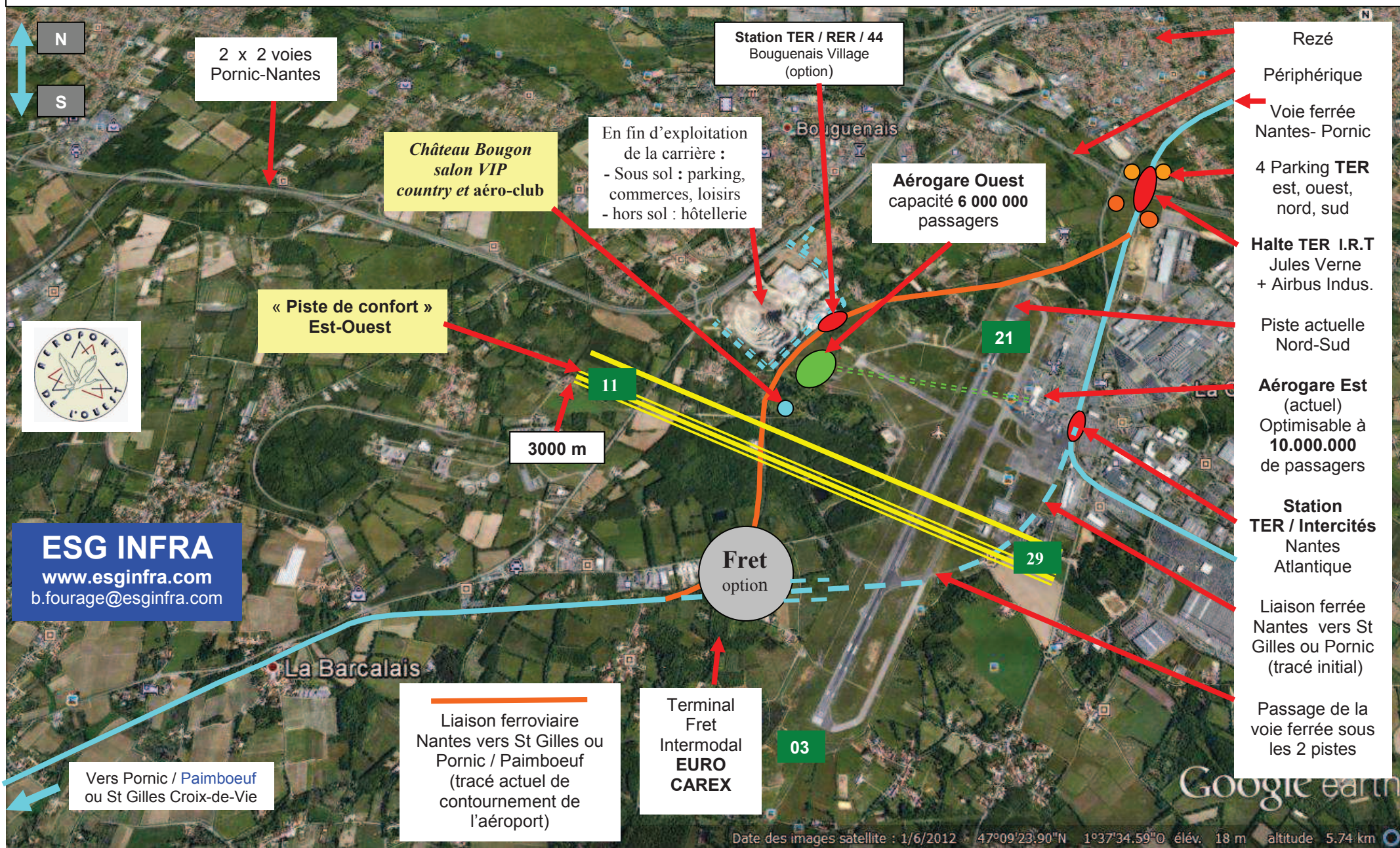


Nantes Atlantique

ADO Aéroports De l'Ouest

Optimisation de l'existant

Intermodalité Rail / Air / Route



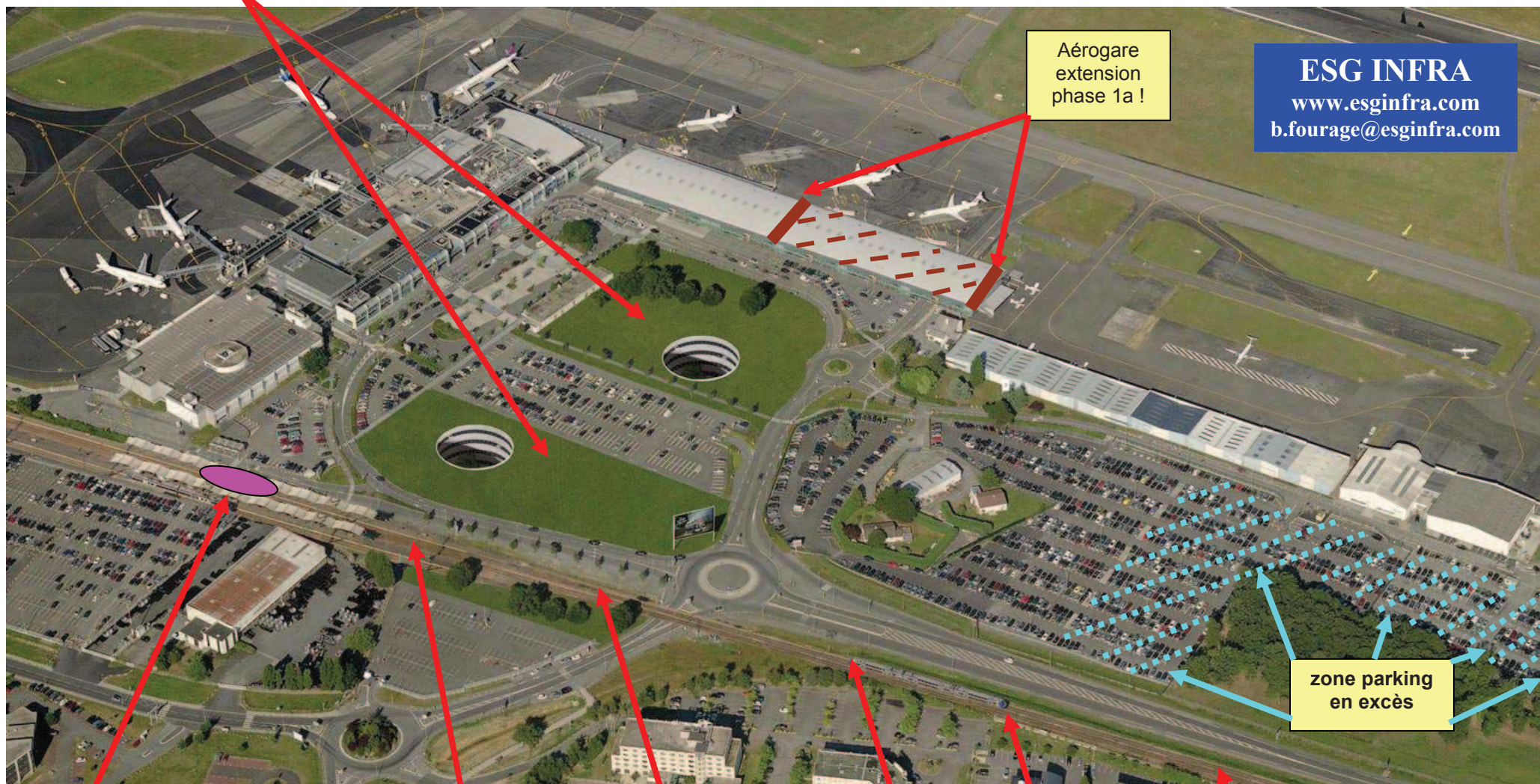
Option- Le trafic s'effectue sur la piste Est-Ouest (en jaune), la piste actuelle Nord-Sud est accessoirement maintenue pour situations de secours !

Intermodalité Rail / Air / Route , projet **ADO** (Aéroports De l'Ouest)



Zone suppression parking en façade (mise en silo)

Esquisse aménagement aéroport « Est » **NANTES ATLANTIQUE** et figuration emplacement station SNCF, trains TER et Intercités



Aérogare extension phase 1a !

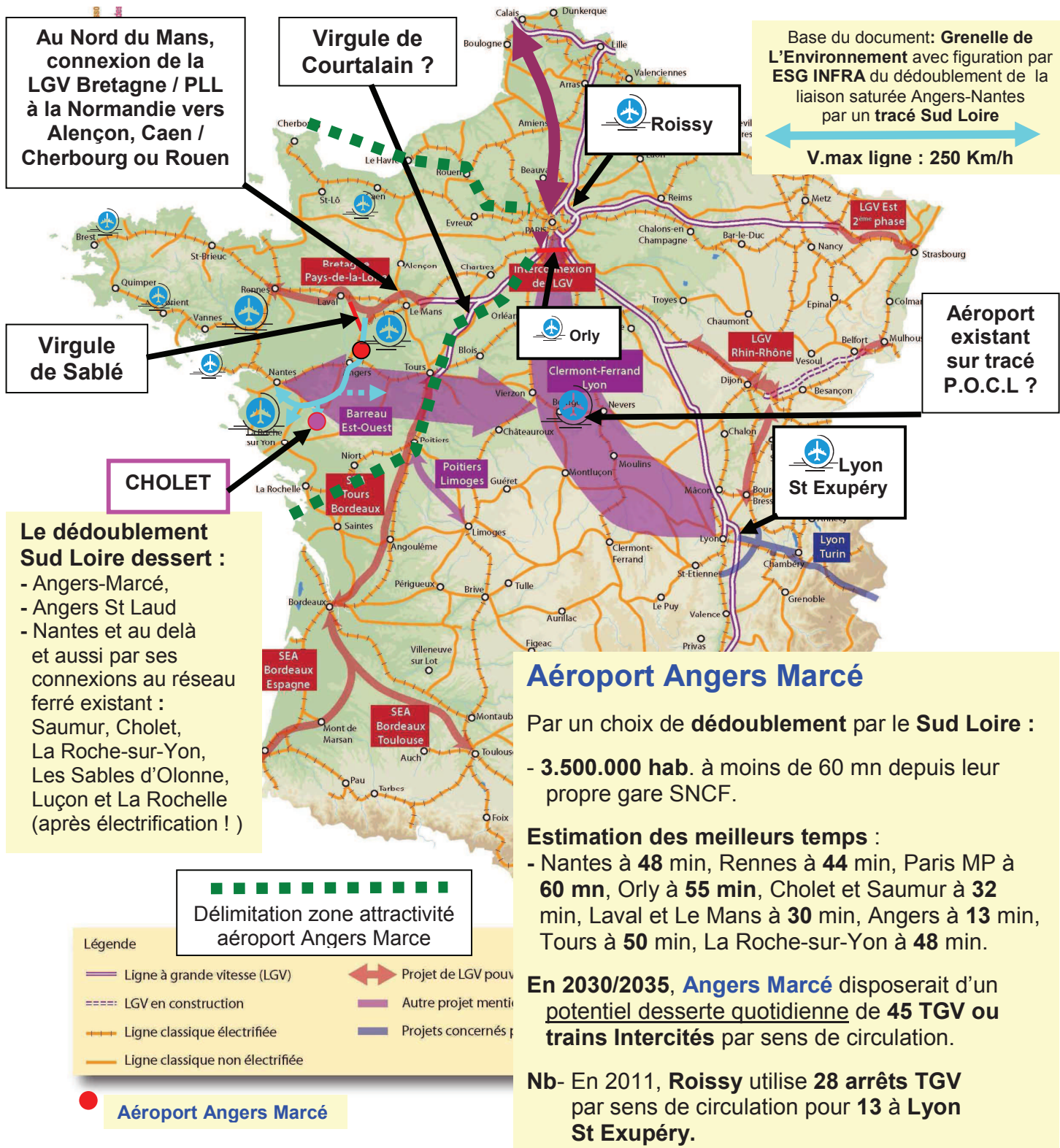
ESG INFRA
www.esginfra.com
b.fourage@esginfra.com

Station TER / RER + Trains Intercités

Axe ferroviaire existant (actuellement inexploité sur 2000 mètres)
Aéroport N.A – IRT J.Verne - NANTES - Haluchère / La Beaujoire – Châteaubriant – RENNES – Rennes-Bretagne
un axe avec lien direct possible sans changement de train vers :
La Roche-sur-Yon, Cholet, Angers,
et en correspondance à la station IRT Jules Verne avec Sainte Pazanne, Pornic ou **Saint-Gilles-Croix-de-Vie**

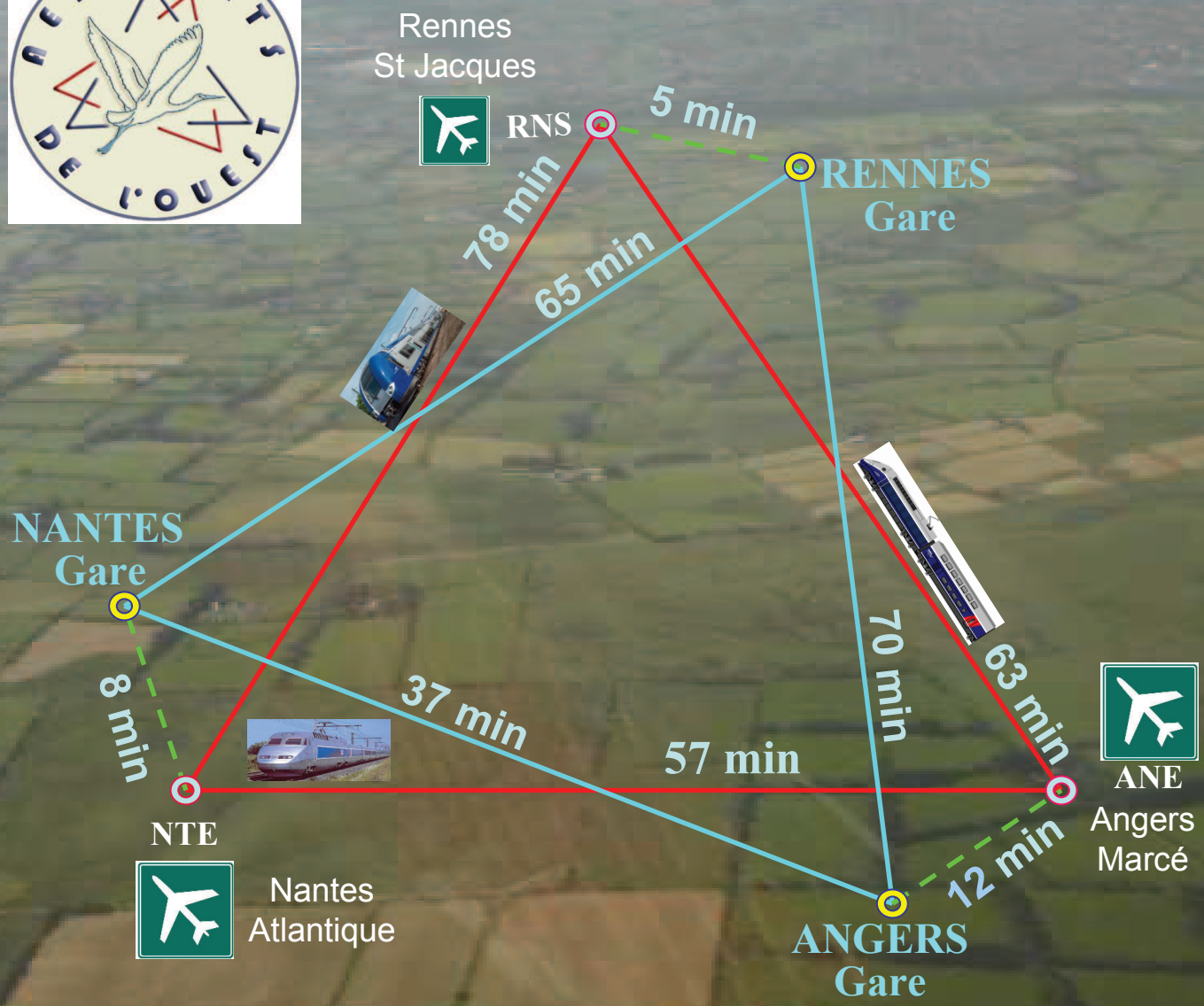
Zone de chalandise Angers-Marcé, par un dédoublement du tronçon de la voie ferrée saturée Angers-Nantes par un **tracé Sud Loire**

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





Intermodalité Rail / Air / Route



Quand le triangle endormi s'éveillera...