

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 »

Mercredi 31 Juillet 2019

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

Cahier Acteur **ESG INFRA**

Volet 8 - Les préconisations et choix
par ESG INFRA

Un état des lieux :

La décision de l'Etat d'un réaménagement de Nantes Atlantique a été suivie d'une saisine par La **DGAC** Maître d'Ouvrage qui a choisi de limiter le périmètre de Concertation à sa zone et sphère de compétence transport habituelle: soit à la surface d'un aéroport, aux trajectoires, au bruit, aux heures de trafic...

Nous pouvons comprendre la **DGAC** et nous ne lui en tenons absolument pas rigueur, sachant combien son travail est délicat et de surcroît étant mise dans l'obligation désormais pour ce réaménagement de Nantes Atlantique **de dire le contraire** de son plaidoyer en 2003 qui orientait alors pour un transfert indispensable à Notre Dame des Landes !

Une saisine de la CNDP par la Région des Pays de la Loire disposant de compétences de transport aurait permis d'élargir le périmètre de la Concertation/Débat Public à l'ensemble des habitants et milieux économiques auxquels l'aéroport du Grand Ouest est destiné : Il n'en a rien été !

La Concertation actuelle répond avant tout à une vision très locale et à un usage nantais de l'aéroport !

Pour sa part, **ESG INFRA** a bien noté que le choix du gouvernement pour un **Aéroport du Grand Ouest** ne se limitait pas à une surface de 320 hectares et à un rayon de 5 à 7 km autour de l'aéroport nantais, mais bien à un réaménagement dans le cadre d'une vision globale et intégrée du transport avec « **mise en réseau des aéroports** », **une complémentarité Rail / Air** », « **un appui sur les lignes à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes** »

Par le biais des 8 volets de son Cahier d'acteur, **ESG INFRA** montre que ses propositions sont bien en phase avec les orientations données par Monsieur le Premier MINISTRE le 18 Janvier 2018.

Nous sommes maintenant en présence d'un choix entre :

- un aéroport nantais répondant bien à quelques intérêts sectoriels très locaux et solidaires dans un réflexe de chasse gardée, mais qui oublie, à notre avis, beaucoup trop les populations riveraines de l'aéroport, les contraintes environnementales et également que les LGV ont redessiné la carte des transports pour certains vols dans l'hexagone et apporté un potentiel voyages Rail/Air à développer,

ou :

- un **Aéroport** pour le **Grand Ouest**, que nous préférons appeler **ADO** s'appuyant pour l'essentiel sur les structures existantes Rail/Air/Route et s'adressant à l'ensemble des entreprises et populations des PLL, Bretagne et bien au-delà.

Demande d'audition* publique

Afin de recueillir l'opinion des entreprises et populations concernées et pallier ainsi à l'absence de saisine par des Elu(e)s, **ESG INFRA** demande à la **DGAC**, Maître d'Ouvrage, d'organiser avec l'aide de la **CNDP**, une audition publique des contributions alternatives au "**tout à Nantes Atlantique**" et des contributions **conformes aux directives du Premier Ministre** dont le projet **ADO** soutenu par **ESG INFRA** .

* Une audition à minima à Nantes et principalement dans les départements des PLL exclus de la Concertation, d'une durée appropriée, respectueuse du poids des propositions, de la démocratie.

Volet 8 - Les préconisations et choix par ESG INFRA

Le fait de tenir hors de la Concertation 95 % des populations et entreprises géographiquement éloignées se traduit dans la pratique par une rétention d'informations vis-à-vis de ces mêmes populations et entreprises ; alors que ces alternatives sont, à notre avis, du plus grand intérêt pour cette majorité éloignée.

La preuve de ce que nous avançons est faite par l'**absence quasi-totale** de Cahiers d'acteurs émanant de ces populations et entreprises éloignées et privées d'informations, et pourtant cet aéroport leur est bien destiné !

Nous parlons d'auditions publiques de projets élaborés et non pas de débats, l'important démocratique est que **les alternatives soient connues par le public** et nous citerons là, les propos de Monsieur Edouard PHILIPPE après l'échec du projet NDDL :

« 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** »

Nos préconisations et choix considèrent :

- l'argumentation et les éléments apportés dans les **8 volets** de notre Cahier d'acteur (**ESG INFRA**), **mais aussi** :
- les orientations données par Monsieur le Premier Ministre pour le réaménagement de Nantes Atlantique,
- le calendrier du jour de « dépassement de la terre », 29 Juillet pour l'humanité, 15 Mai pour la France,
- le rejet croissant par les jeunes générations d'un monde dont elles ne semblent guère vouloir hériter,
- l'intérêt pour une paix sociale à disposer d'une Métropole à taille « humaine » avec un maintien dans le statut « attractive » de loin préférable à celui de « répulsive », surtout pour les populations les plus modestes et condamnées hélas à un "surplace permanent dans la difficulté",
- l'intérêt par un choix d'**optimisation de l'existant** à ne pas maintenir l'illusion chez les autres et quel que soit leur positionnement géographique, d'**une abondance qui n'est plus**,
- l'intérêt d'un bon maillage transport du territoire pour un rééquilibrage économique afin d'aboutir à une **Région forte** au service de toutes nos entreprises et populations et pas seulement pour une seule place forte,
- la difficulté pour le Maître d'Ouvrage de vendre en 2019 un produit déconseillé, à bannir en 2003,
- la possibilité de réduire très fortement le nombre des populations infantiles, scolaires, adultes, exposées aux nuisances aériennes,
- les mises en gardes des climatologues.

En considération de ces points, **ESG INFRA** rappelle ses **choix essentiels et préconisations** comme suit :

- 1) une **desserte SNCF performante de Nantes Atlantique** avec un **amendement du projet de gare de Nantes**,
- 2) une optimisation de l'axe Nord Sud entre la Chapelle-sur-Erdre et Nantes Atlantique
- 3) une évolution de la liaison lente Nantes-Châteaubriant- Rennes, vers une liaison performante de type TER / Intercités et assurant un lien direct entre 2 aéroports et 2 métropoles,
- 4) un choix technique de dédoublement de la liaison sud Loire desservant Angers Marcé plutôt que l'installation d'un système ERTMS sur la liaison saturée Sablé-Angers-Nantes,
- 5) La **mise en réseau des Aéroports** de Nantes Atlantique, Rennes Bretagne et Angers Marcé avec 1 seul gestionnaire,
- 6) La **mise à niveau de la structure d'Angers Marcé** pour un trafic à plusieurs millions de passagers avec pour la phase de démarrage, la mise en place d'une navette bus entre la gare SNCF de Tiercé et l'aéroport,
- 7) un **choix de maîtrise** du trafic à Nantes Atlantique, **sans nécessité de légiférer**, par le seul fait de l'essor d'Angers Marcé très bien positionné et de Rennes Bretagne,
- 8) La préférence à **une seule piste orientée Est-Ouest** à Nantes Atlantique,

Suggestion / option : Sans l'inscrire dans ses choix, **ESG INFRA** comprend très bien le souhait, par un grand nombre d'habitants du périmètre rapproché, d'un transfert total du trafic passagers sur un autre site. A ce sujet : nul ne pouvant s'aventurer et dire ce que sera le trafic aérien en 2050 ou 2060, ni même l'état véritable de la planète, et en conséquence, il ne coûterait pas très cher de définir maintenant l'emplacement idéal pour ce transfert et d'y appliquer des mesures foncières conservatoires.

On peut penser que cette structure devra impérativement bénéficier d'un mode d'acheminement passagers très performant fiable et viable et on ne peut, dans ce sens, que recommander à :

- Nantes Métropole, de ne pas atrophier davantage le potentiel ferroviaire existant au départ des différentes gares SNCF de Nantes (Nantes Orléans, Nantes Etat, Chantenay)
- La Région des Pays de la Loire, de ne pas atrophier davantage le potentiel ferroviaire Nantes-Châteaubriant vers Rennes,
- La Région de Bretagne, de mettre en place un lien **véritablement performant** Rennes-Châteaubriant vers Nantes

Nous avons de bonnes raisons de penser que les diverses commissions d'experts ferroviaires que nous avons demandées confirmeront les choix que nous préconisons et permettront ainsi de **se diriger rapidement vers une acceptation** du réaménagement de Nantes Atlantique par une très large majorité.

Aide au suivi des préconisations et choix par **ESG INFRA**,

- zone de Chalandise **ADO (Aéroports De l'Ouest)** avec intégration au Grenelle de l'Environnement
- LOGO mise en réseau des aéroports avec interconnexion rail de ces aéroports

A toutes fins utiles :

liens vers Cahier d'acteur ESG INFRA :

Volet 1 - Accessibilité rail SNCF à l'aéroport, (urbaine, régionale, nationale)

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/06/CahAct.Volet1-AccP1+4P-22.06.2019.pdf>

Volet 2 - Optimiser l'usage de l'aéroport,

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/CahAct.Volet2-AccP1+2+4P-5.07.2019.pdf>

Volet 3 - Un réaménagement dans le cadre défini par le Premier Ministre le 17 Janvier 2018,

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/CahAct.Volet3-AccP1+2+4P-10.07.2019.pdf>

Volet 4 - Accessibilité rail SNCF à Nantes Atlantique, demande d'expertise complémentaire du volet 1, complément d'information.

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/CahAct.Volet4-AccP1+2+12-22.07.2019.pdf>

Volet 5 - Interconnexion rail des aéroports de Nantes, Rennes, Angers avec mise en réseau des aéroports

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/CahAct.Volet5-AccP1+2+3P-22.07.2019.pdf>

Volet 6 - Délester le trafic à Nantes Atlantique, à Roissy par la billetterie commune et la prise en charge des bagages dans les gares SNCF

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/CahAct.Volet6-AccP1+2+5P-25.07.2019.pdf>

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

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/CahAct.Volet7-AccP1+2+3P-29.07.2019.pdf>

Volet 8 - Les préconisations et choix par ESG INFRA

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/CahAct.Volet8-AccP1+2+2P-31.07.2019.pdf>

Lien vers Lettre à Présidente CNDP, demande de 2 commissions, cas spécifique de 2 projets en interface

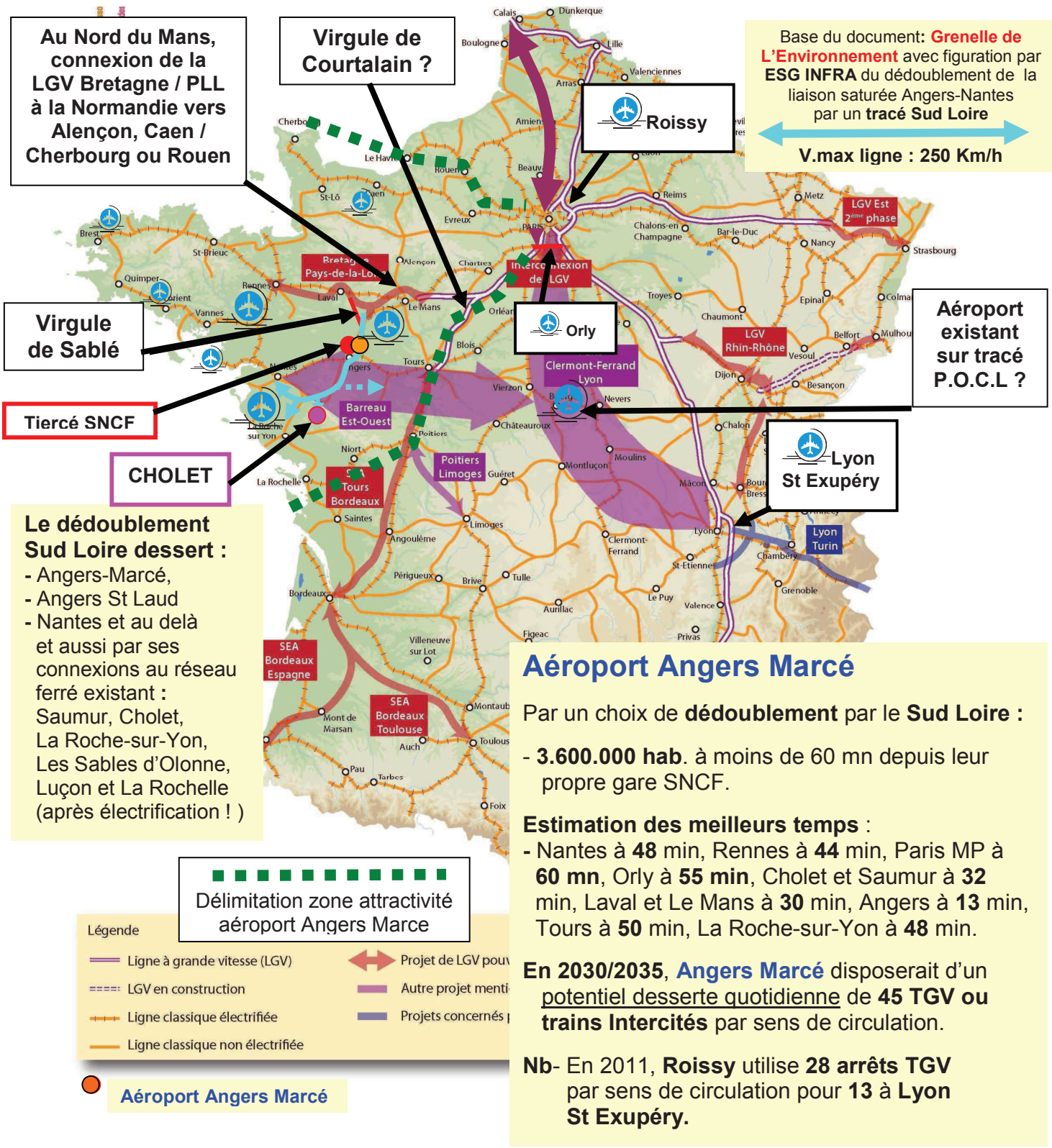
<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/07/LetA.CNDP.02Juillet.2019.C.JOUAN.pdf>





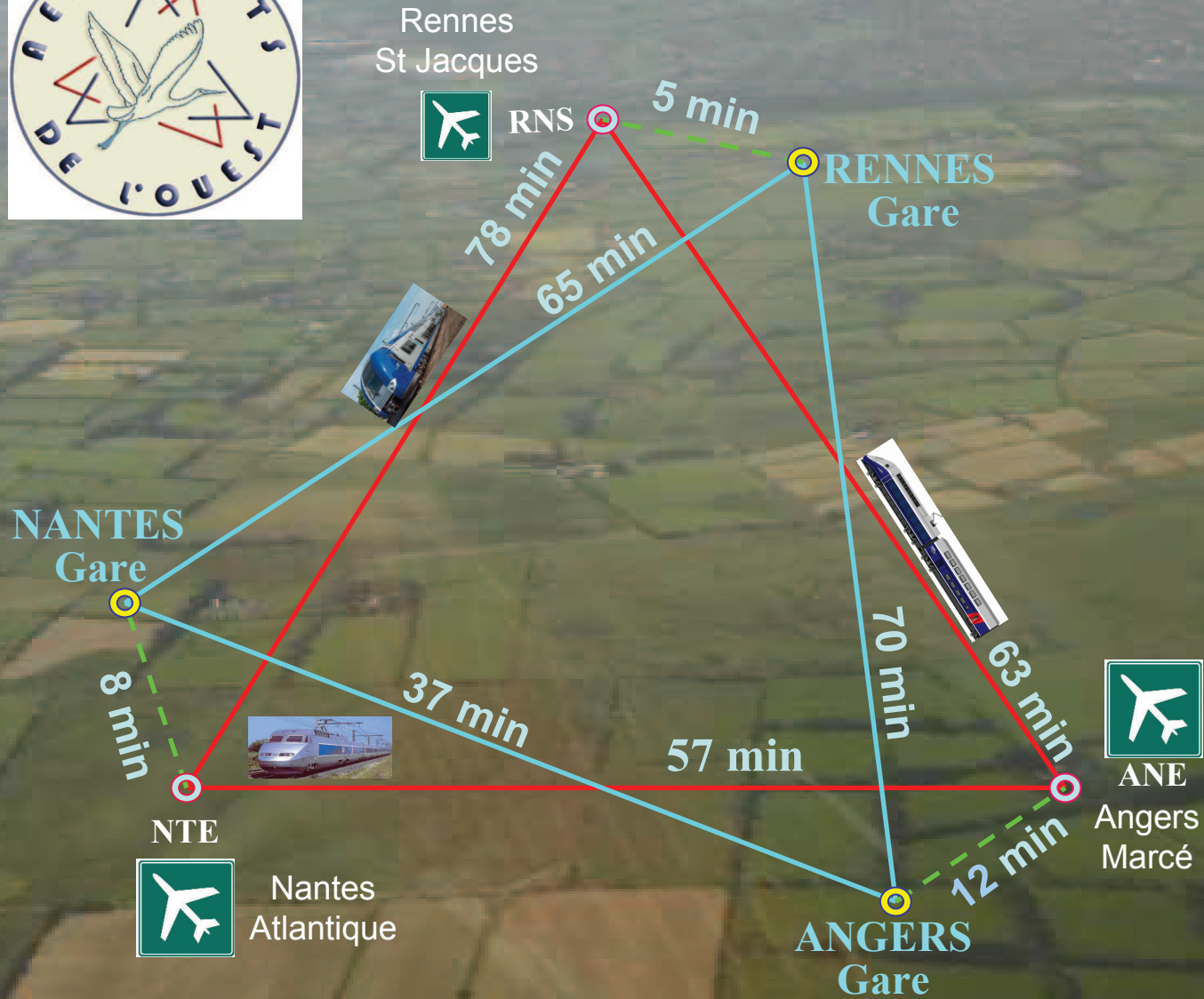
Zone de chalandise Angers-Marcé, par un dédoublement du tronçon de la voie ferrée saturée Angers-Nantes par un tracé Sud Loire

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...