

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 »

Vendredi 5 Juillet 2019

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

Cahier Acteur **ESG INFRA**,

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

Un rappel de notre position

Nantes Atlantique, positionné le dos à la mer, n'est pas idéalement placé en tant que zone de Chalandise. Il a pour atout cependant de pouvoir disposer rapidement d'une bonne desserte ferroviaire par le rail SNCF (voir **Volet 1** de notre Cahier d'acteur). Au demeurant, cette desserte basée sur l'optimisation d'un axe Nord-Sud existant est du plus grand intérêt pour les usagers des transports au quotidien, **que ce soit avec ou sans** aéroport à Nantes Atlantique.

Le site de Notre Dame des Landes également placé le dos à la mer avait comme handicap un positionnement géographique ne permettant pas de justifier un seul instant **une troisième desserte SNCF Nantes Rennes à près de 2 Milliards d'Euros**. Le potentiel voyageurs sur cet axe était insuffisant pour justifier une telle dépense et la SNCF dans le cadre du Débat LNOBPL avait tenu à préciser qu'il n'était pas question de faire des TGV Nantes Paris transitant par NDDL et Rennes.

NDDL eût été un aéroport d'accès "tout automobile" avec un service minimum de bus ; ce qui pouvait en satisfaire quelques-uns mais allait à l'opposé de l'urgence pour une transition écologique.

Préconisations ESG INFRA pour Nantes Atlantique

Tout en prenant les mesures conservatoires pour permettre 16 millions de passagers à Nantes Atlantique, ne pas exclure un plafonnement naturel du trafic sur cet aéroport à 9, ou 8, ou 7 millions de passagers **voire beaucoup moins** et qui serait consécutif à **un choix toujours possible et très bénéfique de mise en réseau des aéroports** de : Nantes Atlantique, Rennes et Angers (incluant une desserte rail SNCF performante de ces trois structures ainsi que leur optimisation).

- En mesure transitoire, et pour le temps du maintien en exploitation de la piste actuelle, installer sur cette piste 21 (nord- sud), un ILS pour un atterrissage par le nord,
- installer un radar de contrôle navigation spécifique à Nantes Atlantique,
- réaliser une étude véritablement indépendante d'une piste Est-Ouest à Nantes Atlantique (**pour une seule piste en exploitation**),
- réaliser une étude PEB, de la piste **Est-Ouest**,
- assurer une desserte rail performante de Nantes Atlantique, avec pour support l'**axe Nord Sud** existant entre La Chapelle-sur-Erdre et Sainte Pazanne, (voir volet 1 du Cahier d'acteur). Les plans **ESG INFRA** soumis dans le **Volet 1** de ce Cahier d'acteur montre la possibilité de desservir l'aérogare actuel placée à l'Est et aussi dans une phase ultérieure, une possible seconde aérogare placée à l'Ouest (station Bouguenais village),
- amender sans retard le projet actuel de "gare de Nantes" par l'intégration dans son exploitation et son accessibilité des 4 voies et quais possibles à Nantes/Malakoff,
- mettre en œuvre la billetterie commune Rail/Air,... puis la prise en charge des bagages en gare de Nantes Rennes, voire Angers pour les départs vers Roissy, puis...Orly (connexion barreau sud Ile de France).

page 1/6

Préconisations / suggestions ESG INFRA pour Nantes Atlantique, coté aérogare Ouest :

- En fin d'exploitation de la carrière des maraîchères, réutilisation de l'emplacement pour parkings en "sous sol", commerces ou clubs sportifs et de l'hôtellerie pour la partie "hors sol",
- réhabilitation du Château Bougon en salon VIP aéroport Nantes Atlantique et accessoirement siège de l'aéroclub
- accessoirement, définition d'une utilisation possible, très restreinte / symbolique de l'ex-piste de 700 mètres Est-Ouest (dans le seul cas (a) d'un choix de piste unique Est/Ouest pour le trafic et donc parallèle à cette piste et (b) de plafonnement du trafic à Nantes Atlantique par une mise en réseau des aéroports avec Rennes et Angers Marcé)

Aide au suivi du réaménagement de Nantes Atlantique par plans,

ESG INFRA ne soumet que des plans généraux de positionnement des équipements mais ne traite pas les détails d'aménagement, voir en conséquence les seuls 4 plans à suivre :

- vue aérienne Nantes Atlantique, disposition générale,
- arrangement aérogare Est avec localisation gare SNCF,
- aménagement de la carrière des Maraîchères, sauvetage du patrimoine, Château Bougon réaffecté en salon VIP,
- étoile ferroviaire nantaise avec desserte aérogares Est et Ouest,

Pour rappel, tracé desserte SNCF de l'aéroport

- lien vers série photos, tracé Ste Pazanne –Nantes Atlantique – Rezé- Beaulieu- Nantes –Haluchère- La Chapelle
<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/06/Cah.ActVolet1-26P-22.06.2019.pdf>



ESG INFRA, Groupe de support à l'Economie et à l'Environnement <https://www.esginfra.com> b.fourage@esginfra.com **06 88 72 01 72**

Dans ses projets, **ESG INFRA** prend en compte les capacités du territoire, de la planète en terme économique et environnemental et prend également en considération, un mode et une qualité de vie acceptable pour tous.

ESG INFRA fait appel dans ses projets de transport au volontariat pour un service national civique de durée conséquente

ESG INFRA œuvre depuis 2004 en Région PLL et Bretagne pour :

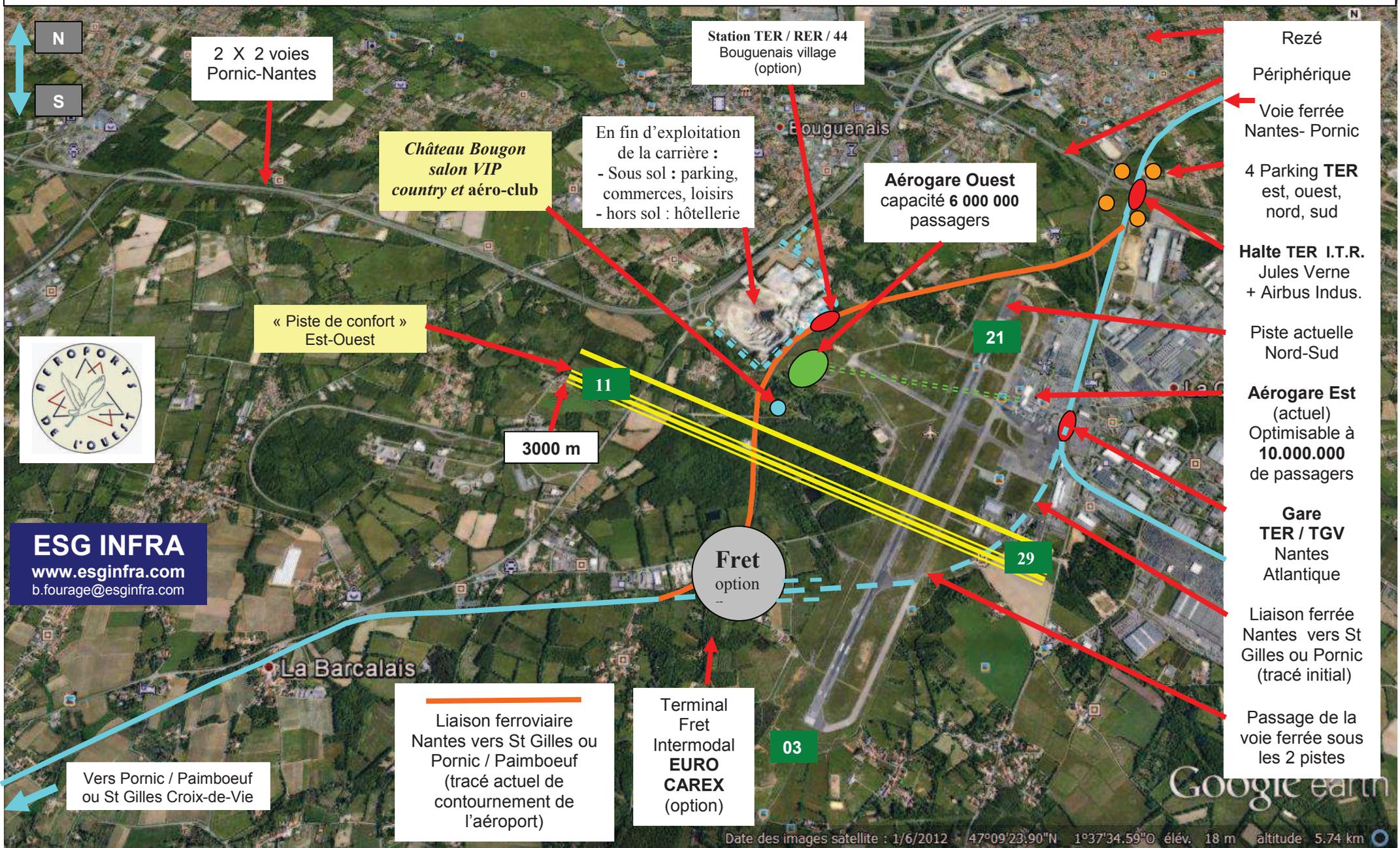
- offrir le meilleur service possible aux voyageurs,
- assurer des reports de trafic de la route et de l'aérien vers le rail,
- réduire la facture pétrolière du pays et les coûts transports,
- réduire **dans son global** les nuisances sonores liées aux transports.
- favoriser l'accessibilité et la compétitivité des entreprises du territoire,
- favoriser l'attractivité touristique en région et rééquilibrer les vols aériens « **évasion de devises** », par des vols « **créateurs d'emplois et de recettes** »
- maîtriser, contenir l'étalement urbain et assurer un rééquilibrage de l'attractivité en Région,
- contribuer à une prise de conscience collective **et rapide** pour une transition écologique vers un monde durable et satisfaisant au plus grand nombre.

Nantes Atlantique

ADO Aéroports De l'Ouest

Intermodalité Rail / Air / Route

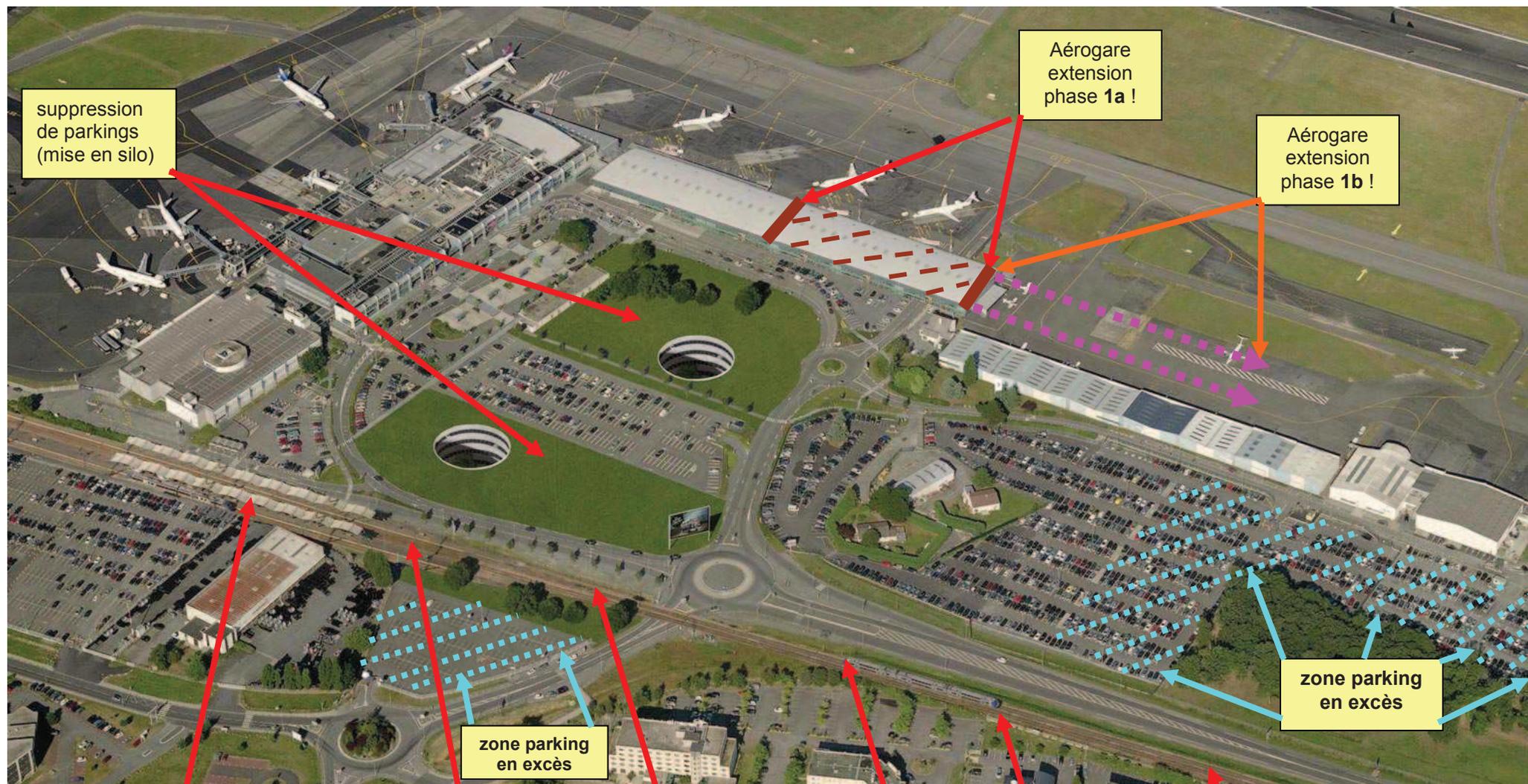
Optimisation de l'existant



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



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



suppression
de parkings
(mise en silo)

Aérogare
extension
phase 1a !

Aérogare
extension
phase 1b !

zone parking
en excès

zone parking
en excès

NANTES ATLANTIQUE
Station **TER / RER**
+ **Trains Intercités**

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



Hôtellerie Nantes Atlantique coté aérogare Ouest

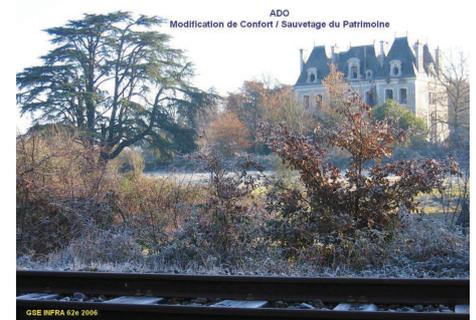


- 1- En fin d'exploitation de la carrière des maraichères, réutilisation de son emplacement pour : parkings en "sous sol", commerces, activités sportives et hôtellerie dans la partie "hors sol",
- 2- Accessoirement, définition d'une utilisation possible, très restreinte / symbolique de l'ex-piste de 700 mètres Est-Ouest (dans le seul cas (a) d'un choix de piste unique Est-Ouest pour le trafic et donc parallèle à cette piste et (b) de plafonnement du trafic à Nantes Atlantique par une mise en réseau des aéroports avec Rennes et Angers Marcé)

Salon d'honneur de l'aéroport, Siège de l'aéroclub Château Bougon !



Situation Automne 2006 Château Bougon (à l'abandon)



Sauvetage du patrimoine, Château Bougon réaffecté en salon VIP de l'aéroport,
et accessoirement
siège de l'aéroclub !



Vers :
Rennes
St Malô
Brest



Aéroport Rennes Bretagne

Etoile ferroviaire nantaise

une desserte privilégiée de structures à Nantes
Au départ de plus de 60 stations SNCF des départements du 44, 85, 49, 35, 56 avec des temps de 2 à 60min, une accessibilité pour plus de 1.300.000 hab. à de nombreux centres d'intérêts majeurs dont l'**aéroport de Nantes Atlantique**, les parcs de **La Beaujoire**, le **CHU**, cliniques **NCN** et **Jules Verne**, **Paridis**, centre **Beaulieu**, **IRT J.Verne**, **Airbus Industries**, **Lycée Mandela**, **Hôtel de Région**...

Vers :
Châteaubriant,
Rennes, et **aéroport**
Rennes Bretagne

La Chapelle-Aulnay
La Chapelle-s-Erdre
Erdre Active
Babinière



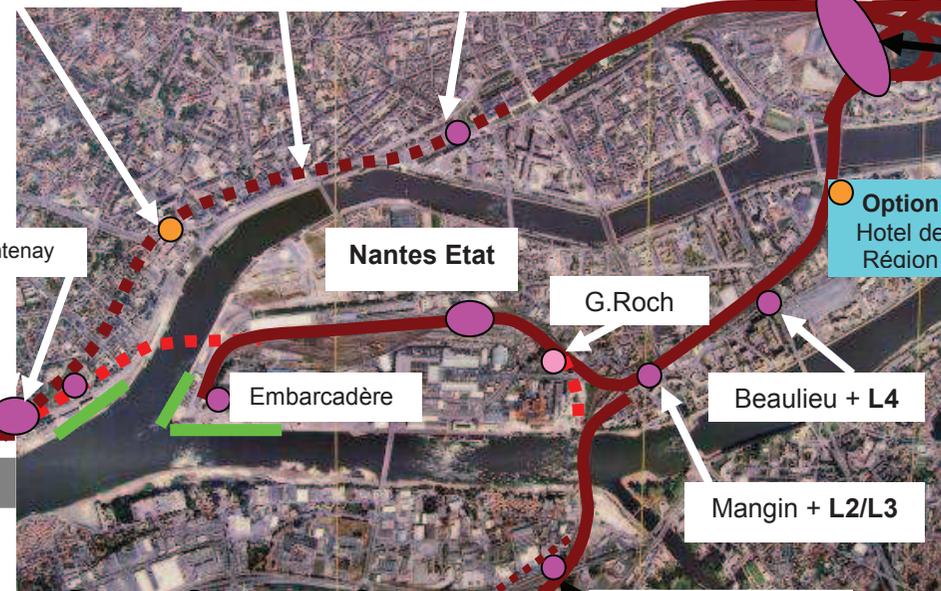
Ranzay
Halte Les Parcs
Haluchère + L1
Gare Nantes
Orléans/Malakoff
+ L1, L4 proche
Ste Luce + P
Thouaré
Ancenis

vers :
Angers
Le Mans
Paris
Orly(2025)
Roissy

Option station
gare maritime

Tunnel de
Chantenay

Station Médiathèque
Pte Hollande /L1
+ L2/L3 proches



Gare centrale SNCF.

Questembert
Vers :Vannes
Lorient
Quimper
Redon
Pontchâteau

Vers :
Montoir
St Nazaire
La Baule
Le Croisic
Junction
Donges

Tunnel Rail /Route
jonction réseaux
Nord et Sud Loire
Paimboeuf

Vers :
Pornic
Sainte
Pazanne
vers
St GILLES

Savenay

Vers **Le Port**
St H.de Challéons

Embarcadère

Les Couëts

I.R.T
J.Verne

G.Roch

SNCF Rezé Pont
Rousseau L2

Beaulieu + L4

Mangin + L2/L3

Option
Ciré Radieuse

- Nantes Atlantique +1.300.000 hab.
à moins de 60 min depuis leur propre gare SNCF
par TER / TGV / Intercités ou Tram-train

Etudes et plans par B.Fourage **ESG INFRA**
www.esginfra.com info@esginfra.com

Vers :
La Roche
sur-Yon
La Rochelle
Bordeaux

St Sébastien P.E.
St Sébastien F.R.
Vertou
Haie Fouassière
Le Pallet
Gorges

Vers La
Possonnière
Angers

Projet Tracé
Sud Loire Vmax
250Km/h vers
Angers,
Marcé,
Le Mans,
Paris

Vers **Lyon**
barreau LGV
Est-Ouest
Grenelle n°1

Vers
Les
Herbiers

Cholet

vers
Bressuire