

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 10 Juillet 2019

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

Cahier Acteur **ESG INFRA**,

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

Réaménagement Nantes Atlantique : Rappel du cadrage par le Premier Ministre le 17 Janvier 2018:

Lors de son intervention le 17 Janvier 2018, le Gouvernement a fait le choix d'un réaménagement de Nantes Atlantique, en ces termes « **optimiser l'usage de Nantes Atlantique** » en s'appuyant pour cela sur : « **la mise en réseau des aéroports** », davantage de « **complémentarité Rail / Air** », « **les lignes à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes** ».

Il s'agit là d'une approche globale du transport à l'échelle de l'Ouest du Pays, impliquant 12 à 15 départements de l'Ouest et aussi les 2 hubs parisiens. Or la présente Concertation sous l'initiative de la **DGAC** (et en l'absence surprenante d'une saisine par les Elu(e)s de l'Ouest), s'adresse essentiellement et quasi uniquement à la population nantaise.

Il est d'ailleurs significatif qu'à cette date du 10 Juillet 2019, sur les 35 Cahiers d'acteurs émis, tous émanent de la région nantaise et aucun de la quinzaine d'autres départements pourtant concernés par cet « aéroport du « Grand Ouest » **S'agit-il d'un aéroport pour la ville de Nantes ou pour les Départements et Régions de l'Ouest ?**

Préconisations ESG INFRA, Aéroports De l'Ouest

Certes, permettre 16 millions de passagers à Nantes Atlantique est potentiellement possible, mais pourquoi nuire aux populations riveraines d'un aéroport ceinturé par de l'habitat alors même que la géographie ferroviaire et les récentes recommandations du Chef du Gouvernement donnent la possibilité par une mise en réseau des aéroports existants de maîtriser, et cela sans le besoin de légiférer, le trafic sur **Nantes Atlantique !**

Mise en réseau des aéroports : Le potentiel **Angers Marcé** et la liaison ferroviaire Sablé-Angers-Nantes,

Pour la **mise en réseau des aéroports**, il est de circonstance de rappeler et commenter **le rapport de mission daté Juin 2018**, établi par Monsieur **ROL-TANGUY** (Conseiller-Maître à la Cour des Comptes) lors de la Mission d'appui auprès des collectivités territoriales à l'élaboration d'un projet stratégique pour les mobilités du Grand Ouest et qui, en page 21 du paragraphe Aéroports du Grand Ouest Pays de La Loire, **statue comme suit** :

*« Dans la Région, un seul autre aéroport remplit les conditions d'un potentiel développement, c'est celui d'Angers Marcé. La disponibilité de ses infrastructures, sa desserte comme sa situation, avec peu de populations sont ses atouts. Il semble toutefois que **ce ne serait qu'en cas de saturation ou de difficultés de Nantes Atlantique** que les compagnies, qui sont seules décisionnaires en matière d'ouverture de ligne, **pourraient se servir de cette opportunité. La question ne se pose donc pas aujourd'hui** » !*

Pour ESG INFRA : Bien au contraire, la question d'Angers Marcé se pose dès aujourd'hui, en effet :

1- Il y a déjà saturation et **difficultés à Nantes Atlantique** en termes de nuisances et d'acceptabilité par les riverains. Après avoir plaidé un transfert à NDDL en 2003/2005 avec seulement 2 054 000 voyageurs pour motifs de saturation et des nuisances additionnelles aux riverains dans le futur à Nantes Atlantique; comment aller "vendre" 15 ans plus tard, sur cette même structure aux populations concernées, un trafic qui serait alors de 9 millions de passagers puis 15 ou 16 millions avec une seconde aérogare ! Ce revirement a de quoi surprendre et risque fort de mener à un blocage, à des recours voire à une ZAD. **L'apport d'Angers Marcé est bien de circonstance et la mise en réseau préconisée par le Chef du Gouvernement a tout lieu d'être considérée dès maintenant.**

2- Afin de susciter un intérêt pour Angers-Marcé par les compagnies aériennes, il faut considérer et **faire état** de la longueur de piste possible qui est de 2400, 3000 mètres, voire + et non pas de la longueur actuelle de 1800 mètres.

De même, il faut tenir compte :

a) d'un dédoublement possible et préférable pour des raisons économiques et environnementales de la liaison ferroviaire saturée Sablé-Angers-Nantes et qui desservirait l'aéroport d'Angers Marcé positionné sur le tracé de ce dédoublement.

Par une telle desserte, cela serait 3 600 000* habitants positionnés à moins de 60 minutes depuis leur propre gare SNCF, un flux au quotidien de près de 45 Intercités / TGV par sens de circulation pouvant desservir Angers Marcé,

* contre 1 300 000 possibles par TER / intercités pour Nantes Atlantique excentré et le dos à la mer !

En palliatif et dans l'attente d'un dédoublement ferroviaire, une navette bus est possible sur la ligne Paris-Angers- Nantes entre la station SNCF de **Tiercé** et **Angers Marcé** à 14.5 km soit à 16 minutes).

A noter aussi qu'**Angers Marcé** est à l'intersection des autoroutes A11 et A85.

b) des reports de voyages Air vers le Rail par l'usage de la billetterie commune Rail / Air avec prise en charge des bagages dans les grosses gares SNCF de l'Ouest pour les trajets vers les hubs parisiens de Roissy puis Orly.

Sous considération de ces atouts et d'un choix de développement **benéfique à la fois à un rééquilibrage en région** et à **une maîtrise naturelle des flux aériens sur Nantes** par la concurrence et l'attractivité d'une structure disponible et fort bien positionnée, nous n'avons alors aucun doute quant aux choix très favorables de compagnies aériennes pour **Angers-Marcé**.

Matière à interrogation : choix de société et évolution de la Concertation

Il y a là, à notre avis, matière à une double interrogation pour:

1- **Un choix de société à exprimer** par les habitants (dont les jeunes générations) du Grand Ouest entre :

- **une concentration** totale du trafic sur Nantes, ce qui serait à notre avis **un choix bien sévère** pour les riverains de l'aéroport de **Nantes Atlantique** et source à terme d'un passage de métropole « attractive » à métropole « répulsive », principalement pour les populations les plus modestes.

et :

- **un rééquilibrage** en Région par la mise en réseau des aéroports de **Nantes, Angers et Rennes** avec mise en œuvre d'une intermodalité Rail / Air permettant ainsi de maintenir ou réorienter Nantes dans la catégorie des villes et Métropoles à "taille humaine" et agréable à vivre au quotidien.

2- **L'Évolution de la « Concertation** pour le réaménagement de Nantes Atlantique » vers un **Débat Public** pour la mise en œuvre globale du projet défini par le Chef de gouvernement et comprenant **4 volets et non pas un seul**, à savoir :

(a) « *optimiser l'usage de Nantes Atlantique,*

(b) « *la mise en réseau des aéroports* »,

(c) davantage de « complémentarité Rail / Air »,

(d) « *s'appuyer sur les lignes à grande vitesse pour rejoindre les plateformes aéroportuaires parisiennes* »,

Nouvelle demande d'évolution à la DGAC de Concertation très locale vers une Concertation élargie ou un Débat Public

Pour une réalisation d'un projet d'aéroport correspondant véritablement au besoin et en l'absence d'une saisine responsable par les Elu(e)s de l'Ouest concerné(e)s (tout au moins en Pays de la Loire et Bretagne), nous demandons à la **DGAC** (avec le support de la **CNDP**) de faire évoluer la Concertation trop embryonnaire sur Nantes vers une Concertation ou un Débat Public dans un périmètre correspondant à l'essentiel de la zone de Chalandise de l'aéroport(s) du Grand Ouest. Cette évolution de la Concertation permettant à notre avis d'éviter un échec et **d'être aussi en accord** (pour la DGAC aussi) **avec la ligne directrice définie par Monsieur le Premier Ministre**.

Aide au suivi de la « mise en réseau des aéroports » par plans.

ESG INFRA ne soumet que des plans généraux de positionnement des équipements et des tracés ; voir en conséquence les seuls 4 plans à suivre :

- étoile ferroviaire nantaise et liens ferroviaires entre aéroports,

- dédoublement ferroviaire Sud Loire avec desserte aéroport **Angers Marcé**,

- desserte **Angers Marcé** depuis gare SNCF de **Tiercé** à 14.5 km et 16 minutes, un palliatif, une solution d'attente,

- vue aérienne aéroport **Angers Marcé**,





Vers Brest

Vers St Malo

Vers Vitré, Laval, Le Mans

Vers LGV Bretagne Paris

Vers Angers Paris

Marcé Angers vers

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

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

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

QUI M P E R L E 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

Port de Croisières

- O Hangar à Bananes
- O Nantes Etat
- O Gustave Roch
- O Rezé Pt-Rousseau, L2, L3 C4
- O Cité radieuse
- O IRT Jules Verne
- O Nantes Atlantique
- O St Aignan (ph2, option !)
- O Bouaye
- O Ste Pazanne
- O Pornic/St Gilles
- O Paimboeuf (option)

Rennes Bretagne (St Jacques de la Lande)

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

Médiathèque (Petite Hollande) L1, L2, L3

O Doulon, L1, C3, C10

O Ste Luce

O Thouaré

O Mauves

O Le Cellier

O Oudon

O Ancenis

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

O Montaigu

O L'Hébergement

O Belleville

La Roche / Yon

Les Herbiers

Cholet

vers Bressuire

Angers La Possonnière vers

vers Nantes ou La Roche/Yon

Dédoublement Sud Loire

La Roche / Yon

Les Herbiers

vers Bressuire

Marcé Angers vers

Vers Angers Paris

vers N23, Le Boulet, Lycée, Carquefou

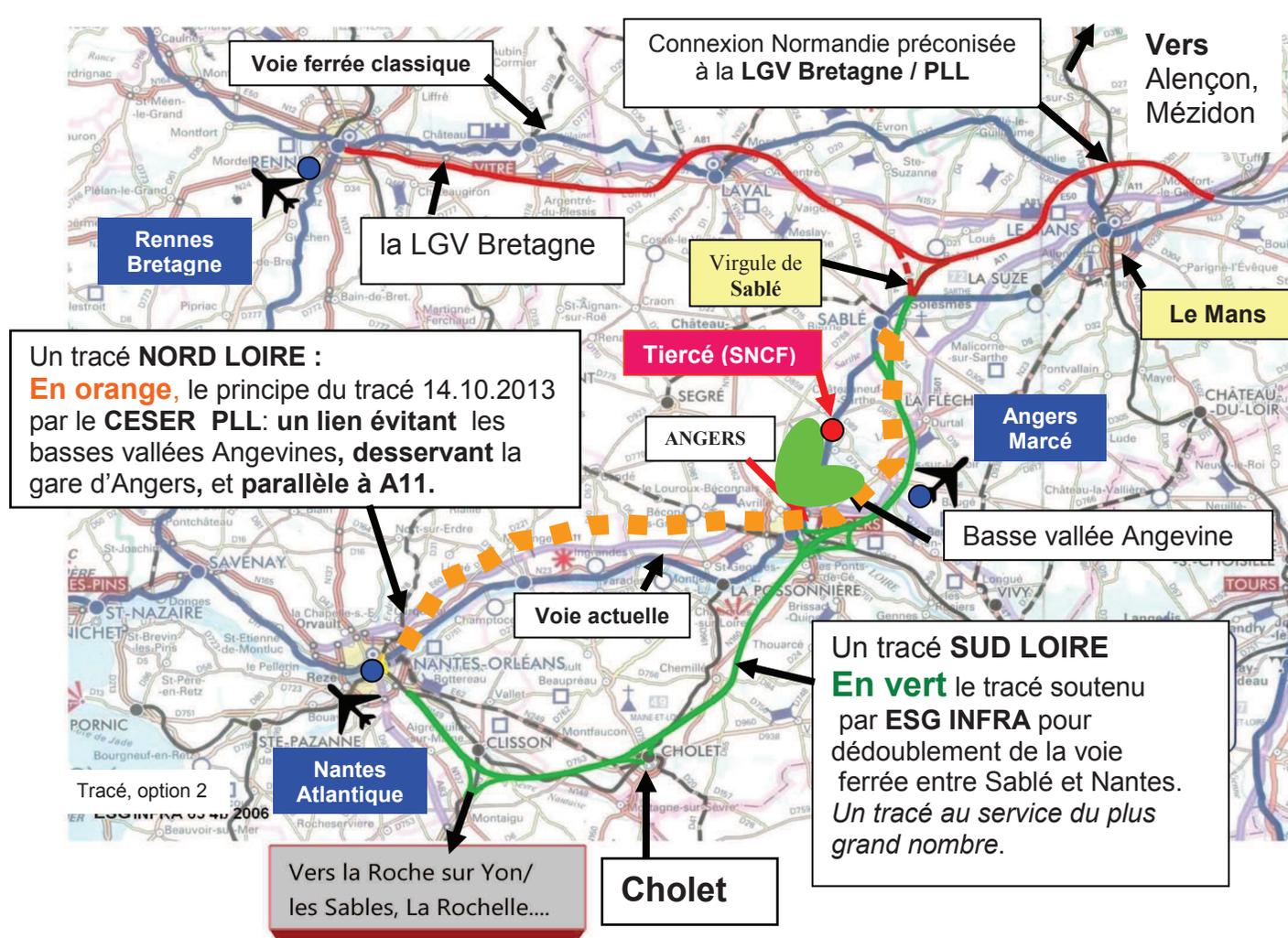


Aéroports De l'Ouest

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)



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)



Réaménagement de Nantes Atlantique et le Potentiel de l'aéroport Angers Marcé,
Pour le Premier Ministre :
une « *mise en réseau des aéroports* » et des « *intermodalités Rail / Air* »

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** et l'aéroport d'**Angers Marcé** à **14.5 km** soit à **16 minutes**.

En gare SNCF de **TIERCÉ** :

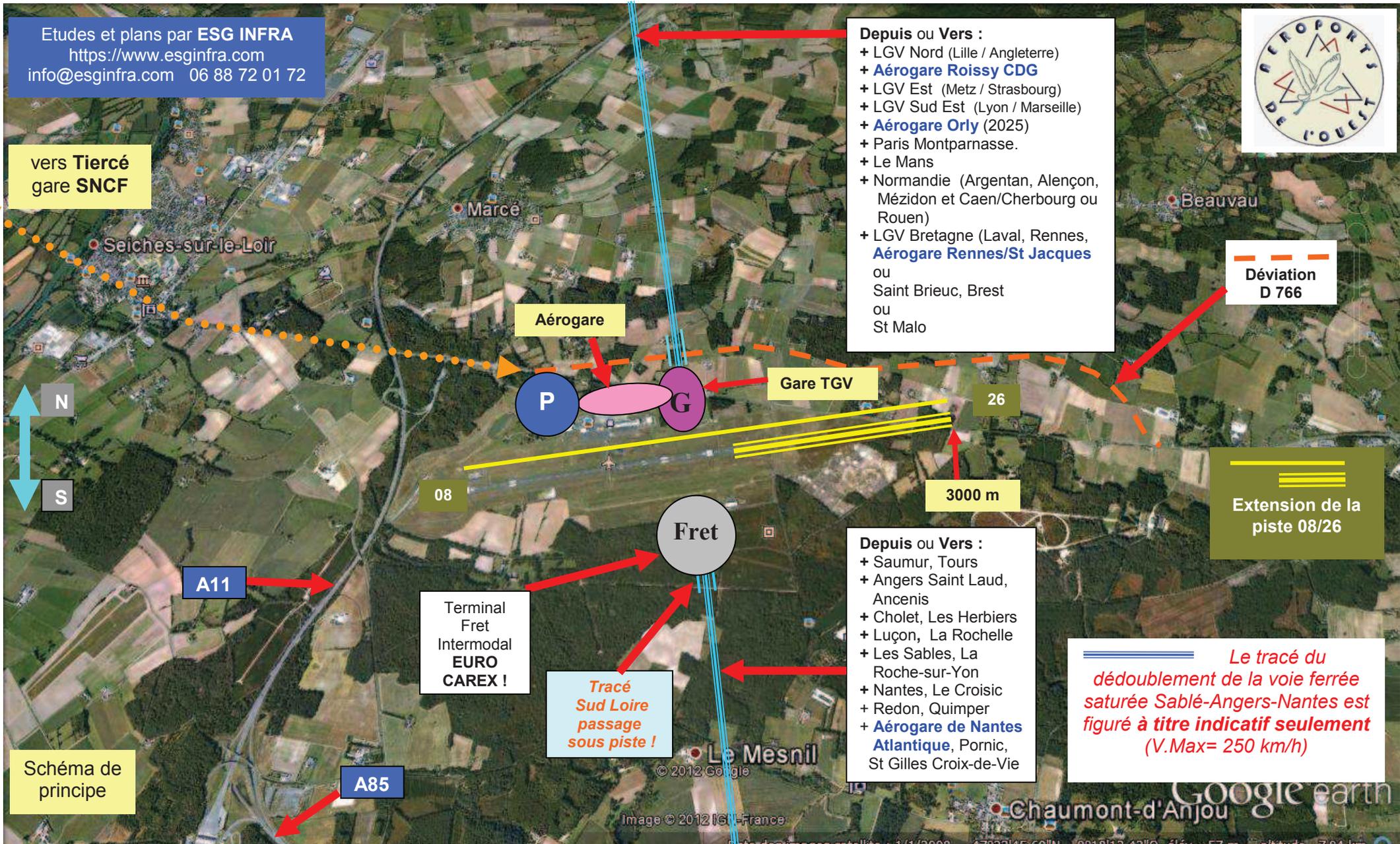
- des arrêts et départs de trains TER ou Intercités, voire aussi quelques TGV à des heures adaptées.
- une assistance aux voyageurs Rail / Air par un recours au service national civique



Ligne Paris- Nantes

- Paris Montparnasse
- Le Mans (vers Alençon ou Tours)
- Sablé / Sarthe (vers **Rennes** par la virgule de Sablé)
- Tiercé (**navette aéroport Marcé**)
- Angers (vers Saumur, Tours, Lyon)
- Possonnière (vers Cholet)
- Ancenis
- Nantes (vers Clisson, Cholet ou **La Roche**, Bordeaux, ou Nantes Atlantique, Pornic / St Gilles C. de Vie, ou Châteaubriant, Rennes)
- Savenay (vers Redon, Quimper ou Rennes)
- Saint Nazaire
- Le Croisic

A noter aussi qu'**Angers Marcé** est à l'intersection même des autoroutes **A11** et **A85** et à proximité de la RD 723 (ex nationale 23).



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** et l'aéroport d'**Angers Marcé** à **14.5 km** 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.