

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 »

Lundi 22 Juillet 2019

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

Cahier Acteur **ESG INFRA**,

**Volet 4- Accessibilité rail SNCF à l'aéroport de
Nantes Atlantique, notre demande
d'expertise complémentaire du volet 1,
clarification et complément d'information**

Demande d'expertise complémentaire formulée dans le volet 1 de notre Cahier d'acteur :

Nous estimons utile, de confirmer auprès de la DGAC Maître d'ouvrage pour Nantes Atlantique nos réserves quant au fait de laisser ou de confier à la Région des Pays de la Loire et à la SNCF, la maîtrise d'une étude pour une desserte SNCF performante de Nantes Atlantique.

En effet, toute étude nouvelle pour la desserte de l'aéroport par transports collectifs se voulant véritablement objective et impartiale confirmerait des choix politiques de la Région en 2007 **techniquement contre-productifs et économiquement ruineux.**

Du fait des erreurs passées par l'autorité en charge des transports en Région lors de la session 2004/2015, lancer maintenant une étude sous couvert de cette même Région des Pays de la Loire, avec l'appui de la SNCF, constituerait **une situation de juge et partie qu'il est absolument nécessaire de proscrire.**

A cette fin, nous joignons à suivre **un courrier en date du 25 Février 2019 adressé à la SNCF** avec copie déjà adressée à la CNDP, et aux Garantes de la présente Concertation.

Dans ce courrier argumenté, nous invitons la SNCF à confirmer sans retard, à Mesdames les Garantes **de la Concertation pour le réaménagement de Nantes Atlantique**, la **possibilité bien réelle** de réaliser une desserte ferroviaire très performante de l'aéroport de Nantes Atlantique par le rail existant à un coût très acceptable.

Ci-dessous, à suivre, le courrier de 2 pages adressé au Président de la SNCF le 25 Février 2019 et aussi le lien vers ce même courrier mais accompagné cette fois de **12 plans et justificatifs** :

<https://www.esginfra.com/wp-content/uploads/2019/02/LetA.SNCF.Res.4Quais-P1+12P.pdf>



ADO

Nantes Atlantique

Desserte rail, mise en réseau aéroports



Transition Ecologique, des reports
de la route et de l'aérien vers le rail

Intermodalité
ESG INFRA

Une desserte SNCF très performante de Nantes Atlantique,
son accessibilité depuis les villes majeures en région

Lundi 25 Février 2019

lettre à Monsieur Guillaume PEPY, Président SNCF Mobilités,
Monsieur Patrick JEANTET, Président SNCF Réseau,
Monsieur Patrick ROPERT Directeur Gares/Connexions,

copie à Mesdames Brigitte FARGEVIELLE, Sylvie HAUDEBOURG,
Garantes Concertation Nantes Atlantique
Monsieur Edouard PHILIPPE, Premier Ministre,
Madame Chantal JOUANNO, Présidente CNDP,
Monsieur Christophe BECHU, Président AFITF,
Monsieur Jean-Paul BAILLY, Garant Grand Débat National

Objet –

Desserte aéroport **Nantes-Atlantique**,
des **quais voyageurs à Nantes / Malakoff**,
« **réticence** » SNCF sur les propositions **ESG INFRA**.

Messieurs les Présidents, Monsieur le Directeur,

Le réaménagement de **Nantes Atlantique** conduit à prévoir pour cette structure une desserte par transports collectifs rapides et performants.

Dans ce cadre, nous pensons qu'il serait constructif de votre part de confirmer sans retard, à Mesdames les Garantes **de la Concertation pour le réaménagement de Nantes Atlantique**, la **possibilité bien réelle** de réaliser par le rail existant à un coût très acceptable une desserte ferroviaire très performante de l'aéroport. Cette desserte permettrait ainsi à 1 300 000 habitants d'être positionnés en des temps de 2 à 60 minutes de l'aérogare depuis plus de 60 gares SNCF et la plupart du temps sans changement de train.

L'intégration de cette desserte dans l'étoile ferroviaire nantaise, combinée à une diamétralisation des circulations ferroviaires dans la métropole se traduirait par des reports de la route vers le rail, des gains de temps pour nombre d'usagers au quotidien avec parfois des réductions de la facture pétrolière pour ces derniers.

Elle entrainerait aussi une **réduction drastique** des besoins de parkings automobiles à l'aéroport et en faciliterait ainsi le réaménagement tout en réduisant son coût. Certes le concessionnaire retenu pour sa gestion devra revoir le plan comptable d'exploitation du fait d'une chute importante des recettes parkings; mais cela au grand bénéfice de l'environnement, de la transition écologique, de la compétitivité de nos entreprises, des usagers et employés de l'aéroport.

Au sujet des parkings(*), il nous paraît prématuré d'envisager maintenant la construction de 600 places supplémentaires sans attendre le résultat de la « Concertation Nantes Atlantique » et cela alors que la réalisation d'une desserte SNCF performante de l'aéroport est possible pour 2022 !

Cette desserte de Nantes Atlantique est tout à fait réalisable par une **adaptation réfléchie** du projet actuel de gare de Nantes. Le Commissaire Maître, Monsieur Roll TANGUY le souligne dans son rapport en page 27 :
« - - - - la possibilité d'adjoindre des quais nouveaux à Malakoff - - - - »
« - - - - la possibilité de diamétraliser certaines dessertes - - - - pour éviter les terminus en gare de Nantes »

La desserte proposée par **ESG INFRA** peut certes embarrasser politiquement car elle conduira à s'interroger sur le degré d'efficacité **du projet actuel de gare de Nantes**, et aussi sur **le choix désastreux et très coûteux à assumer** de tram-trains entre Nantes et Châteaubriant vers Rennes. Un choix qu'il convient absolument de réorienter promptement dans son usage et pour lequel **ESG INFRA** tient disponible des propositions pour une meilleure utilisation à la fois du matériel roulant et de la ligne entre les 2 Métropoles Nantes et Rennes.

Nous comprenons très bien l'embarras pour la SNCF à devoir « soutenir » maintenant un projet de quais voyageurs à Nantes/Malakoff et nous connaissons sa quasi-obligation à se soumettre aux choix politiques locaux; nous ne vous en tenons absolument pas rigueur sachant combien votre tâche est difficile.

ESG INFRA n'étant pas pour sa part tenu par une quelconque obligation de réserve envers un employeur ou donneur d'ordre, nous nous permettons de vous rappeler dans un tableau à suivre ce courrier quelques commentaires sur l'argumentation « politique » de circonstance évoquée par la SNCF dans sa lettre du 12 Février 2015 et qui fait obstacle à **une gare centrale efficace regroupant dans son exploitation, les 15 quais de Nantes/Orléans et les 4 quais de Nantes/Malakoff.**

Pour aider à une compréhension, du projet de gare de Nantes, de la facilité de desserte performante de Nantes Atlantique et du potentiel ferroviaire de la liaison Rennes-Châteaubriant-Nantes, nous joignons à notre courrier une série de plans et vues avec des annotations.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à ce courrier dont vous percevrez l'importance et l'urgence dans le contexte actuel, nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.

Bernard Fourage
ESG INFRA



Pièces jointes :

- projet Nantes Métropole de gare de Nantes avec commentaires **ESG INFRA**
 - tableau réponse à un point spécifique de la lettre SNCF Réseau en date du 12 Février 2015,
 - étoile ferroviaire nantaise, montrant le potentiel accessibilité à l'aéroport de **Nantes-Atlantique** par le rail SNCF existant depuis les villes majeures de la Région et au-delà de ces villes (St-Gilles, Pornic, Rennes, Nantes, Carquefou, Angers, Cholet, La Roche-sur-Yon),
 - étoile ferroviaire nantaise, autre représentation géographique,
 - vue aérienne **Nantes-Atlantique**,
 - localisation de la station SNCF Nantes Atlantique à 50 mètres de l'aérogare,
 - desserte ferroviaire de **Nantes-Atlantique**,
 - vue aérienne gare Nantes **incluant les 4 quais Malakoff** (projet **ESG INFRA**),
 - **principe** passerelle et navette rapide reliant les **15 quais** de Nantes Orléans et **4 quais** de Malakoff,
 - plan complémentaire, principe navette rapide,
 - séparation à la Haluchère des circuits tramway L1 700 volts et TER SNCF 25 000 volts,
 - liaison Nantes-Châteaubriant-Rennes avec liens aéroports **Rennes-Bretagne** et **Nantes-Atlantique**,
 - **interruption sur 18 mètres** à Châteaubriant de la ligne Rennes-Châteaubriant-Nantes,
- (*) aéroport de Genève 15 000 000 de passagers bien desservi par le ferroviaire, 6800 places de parkings
aéroport de Nantes Atlantique 6 000 000 de passagers, pas desservi par le ferroviaire, 7400 places de parkings

Rappel LOI n° 2009-967 du 3 août 2009, Grenelle de l'Environnement n°1, Art 1, premier et deuxième alinéas

«... Elle assure une croissance durable **sans compromettre les besoins des générations futures.**

Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »