



Rennes St Jacques



Gare de Rennes



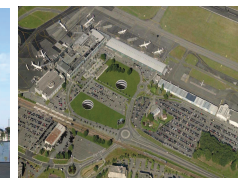
Angers-Marcé



Gare d'Angers



Gare de Nantes



Nantes Atlantique

NEXUS Association

intermodalité Rail / Air / Route, dans l'Ouest Atlantique Alternatives à projet Notre-Dame-des-Landes

Rapport des 3 experts mandatés par le Conseil Général de l'Environnement

Les points saillants du rapport relevés par NEXUS

Lundi 9 Mai 2016

Lettre ouverte à

Madame Ségolène ROYAL
Ministre de l'Environnement
246 bd Saint Germain
75007 Paris

Objet –

Projet Notre-Dame-des-Landes, rapport du Conseil Général de l'Environnement pour une
« *Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest* »,
Les points saillants du rapport des 3 experts relevés par notre association.

Madame la Ministre,

Nous vous communiquons ci-dessous nos commentaires sur quelques points saillants relevés dans le rapport établi par les 3 experts mandatés par la Commission générale de l'Environnement pour une « *Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest* »

Nous avons pu observer que vos instructions n'ont pas été suivies totalement, entre autres « *sur l'hypothèse de l'existence d'alternatives à la construction du nouvel aéroport* » comme vous l'aviez pourtant précisé clairement dans votre lettre de mission en date du 13 Janvier 2016.

En effet, alors qu'une alternative a bien été présentée dès 2008 (lors de l'enquête publique NDDL) pour une optimisation de **Nantes Atlantique avec une desserte performante par le rail SNCF**, celle-ci n'a pas été analysée par la commission des 3 experts. A aucun moment la commission n'évoque le potentiel d'une desserte rail SNCF positionnant pourtant **1 300 000 habitants à moins de 60 minutes de Nantes Atlantique** depuis leur propre gare SNCF!

La commission dans son rapport se contente pour la desserte de l'aéroport actuel d'évoquer le prolongement d'une ligne de tramway, ce que nous ne proposons pas dans notre étude !

De même, la commission ignore une autre alternative proposée dès 2008, pour l'utilisation de l'aéroport d'**Angers Marcé**, une alternative confortée par son positionnement à l'intersection de 2 autoroutes et une desserte rail par TGV et Intercités rendue plausible et possible du fait de la saturation de l'axe actuel Sablé-Angers-Nantes.

Cela permettrait pourtant cette fois **3 500 000 passagers à moins de 60 minutes par le rail** de cette structure et cela dans la majorité des cas sans rupture de charge. Cette structure aéroportuaire disposerait d'un potentiel desserte de **45 TGV ou Intercités** par jour et par sens de circulation !

Nous observons également que pour la mise en réseau d'aéroports, la commission sélectionne et élimine arbitrairement les aéroports sur la base de la longueur actuelle de leur piste. La commission ne tient pas compte d'une mise à niveau ou extension tout à fait possible de cette piste dans un délai de deux ou trois années seulement, voire moins ! **Pourquoi ce critère d'élimination, alors que le besoin n'est pas pour Mai 2016** et que nous disposons de quelques années ?

page 1/16

Pour ce qui est du projet de Notre-Dame-des-Landes, l'erreur de base remonte aux années 2000 et à l'accord de principe **scellé dans l'amitié entre politiques** (mais hélas sans vérification préalable de faisabilité, de viabilité et de cohérence) à savoir, un soutien mutuel et croisé, **quasiment aveugle** pour :

- un projet de LGV jusqu'à Rennes pour la Bretagne,
- un aéroport pour les Pays de la Loire.

Si la Bretagne a eu la main heureuse dans son choix et sait mener à bien son projet pour une finalisation en Mai 2017, il n'en a pas été de même pour la Région des Pays de la Loire qui est restée collée aux trente glorieuses, à ses 900 hectares achetés dans le passé par le CG44 et aux schémas aériens des années 70. La Région Pays de la Loire a traité le projet avec **une vision beaucoup trop nantaise**, elle a manqué l'écoute et mal évalué la nécessité d'une prise en compte plus réelle et immédiate des contraintes économiques et environnementales.

Il est tout à fait anachronique d'avoir attendu Septembre 2014 (soit 5 ans après la DUP/ NDDL) pour lancer, un débat public (LNOBPL) pour s'assurer de la faisabilité et viabilité d'une desserte rail SNCF de ce projet d'aéroport. Au XXIème siècle, nous pourrions tout de même avoir compris qu'un aéroport qualifié « International » oblige à disposer d'un « transport de masse performant » pour l'acheminement de sa clientèle. Le débat public pour NDDL et celui sur sa desserte se devaient de ne former qu'**un tout**.

Ce n'est pas un espace réservé pour une gare TGV et/ou tram-tain sur les plans du projet NDDL qui valide pour le futur le bien-fondé d'une ligne ferroviaire à 2 milliards d'euros. pour le premier cas et 170 à 200 millions d'euros pour le second cas. **Il est vraiment très chanceux** pour l'économie, les entreprises, les usagers, l'environnement **que rien ne soit encore construit sur le site**.

Pour conclure et à toutes fins utiles, nous vous confirmons que **les milieux économiques** de la Vendée* auditionneront le 23 Mai 2016 au cours d'une table ronde accompagnée d'une présentation à l'écran, les projets alternatifs soutenus par l'association NEXUS.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de notre respectueuse considération.

Bernard Fourage
Dépt Etudes, Nexus Asso
06 88 72 01 72
terrennesstgilles@nexus-asso.fr

Annie Le Gal La Salle
Présidente, Nexus Asso
06 68 09 74 38
info@nexus-asso.fr



Pj-
pages 3 à 14, commentaires de NEXUS sur **les points saillants** du .rapport 010459-01 Mars 2016 (étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest).

lien vers le rapport de la Commission :

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010459-01_rapport_cle28d63c.pdf

* le CERA, **Cercle Etude Réflexion pour l'Avenir**,
table ronde le 23 Mai- Quel aéroport pour le Grand Ouest ?
<http://le-cera.com/produit/table-ronde-quel-aeroport-pour-le-grand-ouest/>

Copie - Les milieux économiques de l'Ouest Atlantique.
- Associations d'utilisateurs des transports en commun.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER
Rapport 010459-01 établi par Pierre CAUSSADE, Nicolas FORRAY et Michel MASSONI, **Mars 2016**
Etude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest
Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants de ce rapport

Texte du rapport 010459-01

Page 7 Introduction

La mission s'est appuyée sur les nombreuses études élaborées par le Cédpa, l'ACIPA ou le collectif citoyen, auxquelles elle a joint de nombreux documents existants qui lui sont apparus utiles au fur et à mesure de ses investigations, réponses argumentées de la DGAC sur des questions soulevées, ainsi que des données statistiques diverses.

Conformément au mandat reçu, le choix a été fait d'un travail sur documents et notamment **le rapport de la commission du dialogue** qui avait permis d'écouter les protagonistes en 2012 et 2013. Les suites données aux recommandations de celle-ci et des commissions spécialisées agricole et scientifique ont été évaluées, et sont rapportées en annexe.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

La mission des 3 experts a ignoré les projets alternatifs du consultant ESG INFRA remis au Conseil d'Etat dans le cadre des recours à la DUP. L'un des 5 recours relatifs au projet NDDL.

La mission des 3 experts a ignoré les travaux remis par NEXUS à la Commission de Dialogue en Décembre et Janvier 2013.

Texte du rapport 010459-01

Page 14 1.3.4. Les résultats de trafic jusqu'en 2015 et les perspectives futures

Page 17 1.3.4.2. Quelles perspectives à moyen-long terme ?

En septembre 2013, la DGAC avait réactualisé ses prévisions de trafic sur la base des données disponibles à l'époque et avait envisagé un décrochage des tendances à la hausse du trafic. En fait, les taux de croissance enregistrés en 2014 et 2015 sont restés au voisinage de 5,7 % par an. Compte tenu des perspectives de croissance du PIB envisagées actuellement pour le Grand Ouest, il paraît réaliste de prévoir un ralentissement plus progressif de la croissance des trafics, **conduisant à un scénario n°4 plus élevé que les scénarios précédents.**

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

Non pas du tout, ni un scénario 4, ni le 3, car la DGAC n'a pas pris en compte dans ses évaluations de trafic passagers:

- L'essentiel de **la concurrence à venir** des LGV nouvelles sur le trafic aérien
- **La desserte d'Orly à venir** par TGV en 2025/2035
(projet interconnexion des LGV)

NEXUS en a informé:

(a) La Commission de dialogue le 7 Février 2013

<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2013/02/ComDialSupA7.pdf>

(b) La DGAC et RFF (SNCF Réseau) le 22 Février 2013

<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2013/02/DgacRffMin.pdf>

Seuls 2 journaux en ont fait écho !

Terra Eco: NDDL des prévisions de trafic gonflées ? (4.03.2013):

<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2014/08/TerraEco4Mars2013NddlPrevisionsTraficGonflees.pdf>

Telegramme.NDDL.Plombe par le train (5 Mars 2013)

<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2014/10/Telegramme.NDDL.PlombeParLeTrain5Mars2013.pdf>

Texte du rapport 010459-01

1.4. La clientèle de l'aéroport de Nantes

1.4.1. Les passagers embarquant à Nantes proviennent quasi exclusivement de Loire-Atlantique et des départements limitrophes

1.4.2. De nombreuses lignes à fort trafic

Page 20

Il n'y a pas de hub régional nantais du point de vue aérien. Aucune liaison commerciale régulière n'a été identifiée depuis les aéroports bretons ou picto-charentais vers Nantes : **la collecte des passagers à l'échelle de la zone de chalandise se fait principalement par voitures particulières**, taxis, autocars, et un peu transports en commun nantais.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

Au paragraphe 2.5.3.2. *La desserte en transport en commun du site*, pages 53 et 54 de son rapport, la commission des 3 experts ne cache pas ses doutes et son scepticisme sur la desserte du projet NDDL que ce soit par Tram-train ou par une ligne ferroviaire. Pour NEXUS, ce n'est pas seulement le doute et le scepticisme, mais la certitude que le projet NDDL s'inscrit dans le même schéma que le **Nantes Atlantique** actuel **avec une collecte des passagers principalement par voitures particulières**.

Les projets supportés par NEXUS **inverse cette collecte** des passagers par voitures particulières au profil d'une collecte par transports en commun (TER, Intercités, TGV)

Lien vers étoile ferroviaire nantaise desservant Nantes Atlantique:
<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2016/05/TER.RER44cEtAuDela21012015.pdf>

Texte du rapport 010459-01

Page 25

2. Les options envisagées

2.1. Réguler la demande de transport aérien

2.1.1. Par une meilleure concurrence intermodale

2.1.1.1. La concurrence TGV-avion sur les liaisons vers Paris

A/ Vers Roissy

Le voyageur ferroviaire ne peut enregistrer ses bagages de manière dédiée au départ, les rames passant par Roissy étant en accès libre. Les passagers prenant l'avion ne peuvent être isolés dans le train ou à la gare de Roissy. Il en est donc de même pour les contrôles de sûreté passager. Toutes ces procédures doivent être assurées dans l'aérogare de départ.*

À court ou moyen terme, la desserte TGV vers Charles-de-Gaulle ne constitue pas une alternative crédible pour les vols en correspondance à Roissy depuis Nantes et Rennes.

** Une expérience est en cours pour des départs de Strasbourg et Bruxelles.*

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

La Commission parle pour aujourd'hui, elle **ne considère pas l'évolution de la manière de voyager** et **la mise en œuvre progressive des voyages Rail / Air**.

La prise en compte de cette évolution embarrasse et contrarie très fortement les estimations des trafics aériens sur Rennes et Nantes établies par la DGAC

Faux, à court terme pour Roissy et à moyen terme pour Orly, **c'est bien une alternative tout à fait crédible** mais oubliée (accidentellement ou intentionnellement par la DGAC?).

*Ce n'est pas en expérience **mais bien systématique et opérationnel pour les voyageurs avec bagages** et de façon régulière depuis Octobre 2015 en gare de Strasbourg. La liaison aérienne Air France entre Strasbourg et Roissy est supprimée. Ce mode d'acheminement s'inscrit pour des raisons pratiques économiques et écologiques dans l'évolution des voyages Rail / Air pour les grosses gares SNCF à moins de 3 heures des aéroports parisiens.

Rennes, Nantes, Angers sont 3 villes type pour l'Ouest s'inscrivant dans cette logique de transport. D'autres évolutions dans ce sens sont d'ailleurs à venir.

Texte du rapport 010459-01

Page 26

B/ Vers Orly

S'agissant de l'**interconnexion Sud en Île-de-France**, il convient de rappeler que la Commission Mobilité 21 l'avait classée en juin 2013 dans les secondes priorités quelque soit le scénario financier considéré compte tenu de la possibilité de réaliser à bref délai des travaux d'amélioration des lignes existantes. Tel est le cas, en particulier, du tronçon Massy-Valenton qui a reçu un avis favorable à la poursuite de la procédure visant à la déclarer d'utilité publique de la part de la Commission d'enquête en novembre 2015.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

L'interconnexion Sud en Ile de France, horizon **2025/2035** comprend une desserte par TGV de l'aérogare d'**Orly**. **Ce point a été totalement oublié par la DGAC** dans ses estimations de trafic sur le projet NDDL !

Les voyages Rail / Air en direction d'**Orly** ou **Roissy** avec prise en charge des bagages à la gare de départ seront la pratique pour les villes majeures de l'Ouest..

L'attractivité des aéroports parisiens capables de remplir des avions de plus grosses capacités avec un prix moindre par siège et de surcroit offrant un large éventail de destinations va se retrouver renforcée. Cela affaiblira l'intérêt pour l'aéroport Nantais excentrée, que celui-ci soit à Nantes Atlantique ou à NDDL encore plus éloigné de la clientèle.

Texte du rapport 010459-01

Page 29

2.2. La mise en réseau des aéroports du grand Ouest

2.2.1. Les infrastructures aéroportuaires du grand Ouest: état des lieux

Page 31

En ce qui concerne les pistes, **la longueur des pistes nécessaire** est de 1 500 à 1 600 m à l'atterrissage, de 2 100 à 2 300 m au décollage à pleine charge selon la motorisation. **La piste de Rennes peut être limitante** pour des destinations éloignées, sans que ce soit gênant à l'échelle des destinations françaises et européennes. Saint-Nazaire convient.

Il n'en est pas de même pour celle d'Angers, trop courte !

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

La piste sera forcément limitante pour des destinations éloignées **aussi longtemps** que la commission des 3 experts se contentera de la longueur actuelle et **ne voudra pas considérer le potentiel extension longueur de piste qui est bien pourtant l'un des critères majeurs à considérer !**

NEXUS évalue à 2450 mètres la longueur possible de la piste dans une première phase et à 2600 voire 2700 mètres dans une seconde phase.

Là aussi , la commission **refuse de considérer le potentiel** longueur de piste et se contente de la longueur actuelle, **pourquoi ?** NEXUS a évalué au-delà 3000 mètres la longueur possible à **Marcé**. NEXUS invite la commission de 3 experts **à se procurer sans retard** l'étude de développement de l'aéroport d'**Angers Marcé** réalisée pour le compte d'Angers Loire Métropole début 2015.

Plans NEXUS sur Potentiel Angers Marcé:

<http://nexus-asso.fr/un-trace-sud-loire-sable-angers-nantes-avec-desserte-aeroport-marce/>

Texte du rapport 010459-01

Page 31

2.2.2. Une mise en réseau des infrastructures aéroportuaires de Nantes, Saint-Nazaire et Rennes est-elle possible ?

Les aéroports concurrents Brest, Bordeaux et Paris étant lointains, **la mise en réseau ne peut porter que sur trois sites, Nantes, Saint-Nazaire-Montoir et Rennes-Saint-Jacques.**

Rennes Saint-Jacques dispose d'une **piste un peu moins longue**, mais suffisante pour les destinations européennes. Son potentiel d'allongement paraît très contraint par une voie ferrée et des routes.

Son aérogare conçue pour accueillir 800 000 passagers **peut être agrandie.**

La mise en service de la ligne TGV entre Le Mans et Rennes **risque de lui faire perdre un peu d'attractivité.**

Une marge de croissance existe donc.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants

(9 mai 2016)

La mise en réseau des aéroports pour une exploitation avec passagers **incluant Saint Nazaire, n'est pas la préconisation de NEXUS**

Pour NEXUS, **la mise en réseau des aéroports porte sur les sites de Nantes, Rennes et Angers Marcé.** Elle est déjà sous jacente pour Nantes et Rennes puisque VINCI le concessionnaire à **90%** de **AGO** est dans la **DSP** de Rennes Bretagne à **49%**. Un pourcentage suffisant pour influencer ou réguler les trafics sur les aéroports de Rennes et Nantes

Oui mais toutefois suffisamment extensible pour être portée à 2450 mètres **dans une première phase**, permettant ainsi des emports et des rayons d'actions beaucoup plus importants.

Oui une perte d'attractivité certaine, pour les liaisons vers **Orly** et **Roissy**. Il va y avoir en 2017 un report vers les voyages Rail / Air favorisé en cela par la billetterie commune et la prise en charge progressive des bagages en gare de Rennes et dans certaines gares importantes

L'aéroport de **Rennes Bretagne** est bien placé en accessibilité, proche de Rennes, d'un périphérique, d'une 2 fois 2 voies routière, d'une voie ferrée avec TGV et sur une des branches majeures de l'étoile ferroviaire rennaise. La CCI 35 et Vinci concessionnaires associés de la DSP jusqu'en 2024 ont certainement très bien évalué les atouts de cette structure.

Texte du rapport 010459-01

Pages 31/32

La notion de réseau d'aéroports pourrait être pertinente dans une logique de délivrance administrative d'autorisations de liaisons, qui n'est pas compatible avec la libéralisation du ciel européen. **Les documents consultés soulignent la méconnaissance du sujet par ceux qui ont soutenu cette approche.** Enfin, la mission n'a pas identifié de telles situations, hormis pour Londres ou Paris, dans un contexte très différent en termes de clientèle proche, et compte tenu de leur rôle de hub. Plafonner en nombre de vols ou en bruit l'aéroport de Nantes et reporter la croissance de trafic sur Rennes est une hypothèse qui manque de crédibilité. Pour une région dynamisée par le développement de la filière de construction aéronautique,

il y a une sorte de paradoxe à **brider la croissance en ne permettant pas le plein effet de la** concentration de la clientèle en un point unique attractif offrant des liaisons vers l'Europe en nombre et en qualité croissants.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants

(9 mai 2016)

Nexus invite la commission de 3 experts à **pendre connaissance** des solutions qu'elle propose et qui vraisemblablement **n'ont pas été mises à sa disposition** ou **portées à sa connaissance**.

NEXUS invite aussi la commission **à ne pas effectuer sa** sélection d'aéroports pour une mise en réseau sur le base de la longueur **actuelle** de la piste mais de **prendre en considération le potentiel extension de cette piste**.

A procéder ainsi la commission, écarte arbitrairement des solutions bénéfiques et tout à fait plausibles. Pourquoi ?

Il y a une autre manière moins visible mais certaine de **brider la croissance sur l'Ouest Atlantique**, c'est de concevoir cette croissance à NDDL en **un point** beaucoup **trop excentré sur le territoire** et sans **aucune perspective sérieuse** d'une desserte fiable et viable par transport collectif de masse.

Le besoin conjugué du ferroviaire entre Sablé et Nantes et la disponibilité d'une structure bien positionnée met en évidence le potentiel **d'Angers Marcé capable à l'inverse du projet NDDL** d'élargir la clientèle sur un pôle aérien fort à l'Ouest du pays.

Nantes Atlantique aurait tout intérêt à travailler avec les autres pour ne pas dilapider ce potentiel au bénéfice de tout l'Ouest.

Plans NEXUS sur potentiel Angers Marcé:

<http://nexus-asso.fr/un-trace-sud-loire-sable-angers-nantes-avec-desserte-aeroport-marce/>

Texte du rapport 010459-01

Page 34

2.3.3. Quel regard poser aujourd'hui sur la recherche d'un nouveau site aéroportuaire ?

Le premier point à souligner est l'intérêt méthodologique de la multiplicité des points de vue prônée par Cosynergie pour comparer les sites, **permettant d'éviter des pondérations arbitraires** et critiquables, tout en testant la sensibilité de chacune des priorisations à une échelle de valeur distincte.

La mission pour sa part a essayé d' **identifier un nouveau site** entre Guéméné-Penfao et NDDL, orienté en gros est-ouest, inclus dans une bande de 15 km de chaque côté de la RN 137, pour combiner une situation favorable dans l'aire de chalandise, la qualité de la desserte et une moindre densité de population sur un espace à faible relief d'au moins 1,5 x 4 km. Elle n'a pas trouvé de solution à ce cahier des charges sommaire

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

La mise à l'écart par Cosynergies du site de **Sèches-sur-Loir (alias Marcé)**, l'un des 9 sites nous paraît quelque peu rapide, **voire arbitraire**

En effet, dans l'étude complémentaire de Cosynergie*, ce site angevin est **écarté en 3 lignes** (document 68395/V.03/924/MG du rapport d'étape N°3 **page11**)

« Un aéroport à Sèches-sur-le-Loir ne pourrait compter que sur Angers (309.000hab) **qui n'a d'ailleurs pas retenu ce site pour son propre aéroport** »

(l'aéroport d'Angers, càd **Marcé** est à 3 km de Sèches sur le Loir !)
A aucun moment de cette contre étude, il n'est examiné le site de **Marcé** pourtant disponible depuis 1998 et il n'est pas évalué non plus l'impact attractivité de cette structure par une desserte ferroviaire, malgré la saturation bien connue du tronçon Sablé- Angers- Nantes !

•http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-aeroport-ndl/pdf_expertise_comp/68395_V3_Rapport_Etape_N0_3.pdf

Nexus invite la commission des 3 experts à **identifier également sans retard le site de Marcé** évacué un peu sèchement par Cosynergie.

Une étude de développement pour cet aéroport a été effectuée par Angers Loire Métropole en 2015.

Texte du rapport 010459-01

2.4.2. L'hypothèse d'une piste Est-Ouest

Page 37

Une telle hypothèse nécessite de reprendre l'ensemble des chaussées, des dégagements et des dispositifs de guidage, ainsi que le déplacement de la vigie et de certains équipements. L'aérogare est réutilisée et agrandie, en restant sur place.

D'autres équipements doivent, au fil du temps, **être agrandis comme** les parkings avions, les services aéroportuaires et, à l'extérieur, **les parkings voitures**, sauf à ce que le prolongement du tramway s'avère permettre d'éviter cet investissement.

Page 38

La moindre performance de cette solution l'a fait **perdre de vue** par les opposants, d'autant que son insertion environnementale et sociale semblait très difficile pour une infrastructure neuve.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants

(9 mai 2016)

Non, c'est tout à fait l'inverse, les besoins de parkings* de voitures seront considérablement réduits. Le projet NEXUS permet par l'optimisation du réseau ferroviaire existant et à coût très réduit une desserte TER/RER et Intercités véritablement performante de **Nantes Atlantique**. **(1 300 000 hab. à moins de 60min par le rail SNCF)**

***Genève** bien desservi par le rail comme pourrait l'être **Nantes Atlantique** par le projet de desserte rail SNCF que nous soutenons se contente de **6000** places de parking pour **14 000 000** de passagers, alors qu'il en faut actuellement **7400** à Nantes pour un trafic de **4 400 000** passagers!

Lien vers desserte Rail de Nantes Atlantique:

<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2016/04/Site.OptimiN.A+AccesRail.pdf>

Le projet supporté par NEXUS ne prévoit pas le prolongement du tramway, il privilégie l'optimisation du réseau SNCF existant permettant de surcroît le raccordement au reste du réseau SNCF régional et national sans rupture de charge.

La réalisation d'une piste Est-Ouest constitue une « **modification de confort** » tout à fait possible et réduisant substantiellement l'impact nuisances aériennes. Cet apport **n'a pas été perdu de vue** par NEXUS, **une association « proposante »** de solutions de transport.

Texte du rapport 010459-01

2.4.3.4. La modernisation de Nantes Atlantique suppose des investissements d'accompagnement et des procédures

Administratives

Page 42

La desserte de l'aérogare doit être améliorée si l'option d'une extension sur place était retenue. Trois opérations seraient à envisager :

- **le prolongement de la ligne de tramway** jusqu'à l'aérogare ;
- la création d'une voirie routière de meilleure capacité depuis le périphérique ;
- **l'extension de la capacité de parkings** automobiles par mise en silos.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants

(9 mai 2016)

Oui **s'il n'y avait que cette possibilité**, mais nous disposons du ferroviaire SNCF à proximité immédiate (**à 50 m de l'aérogare**). Avec cet atout SNCF et sous réserve d'un **projet réfléchi** d'aménagement de la gare de Nantes, il sera possible par le ferroviaire de venir rapidement à **Nantes Atlantique** depuis Savenay, Rennes, Angers, Cholet, La Roche sur-Yon, St Gilles Croix de Vie, Pornic **sans rupture de charge** et dans un matériel roulant du type TER Intercités (voire TGV à moyen/long terme). Nantes sera à 8 minutes de l'aéroport. La mise à niveau du tronçon de 7 Km SNCF entre Nantes et l'aéroport **est également nécessaire** pour couvrir les besoins de la ligne Nantes-Pornic/St Gilles. Il y a un intérêt global pour cette solution rail SNCF.

Nexus propose donc la solution ferroviaire SNCF pour un aéroport au service de tout l'Ouest du pays et non pas au seul service de Nantes.

Oui à une amélioration de la voirie routière et des flux de circulation

Non aucun besoin de nouveaux parkings, la desserte ferroviaire SNCF va faire fondre les besoins de parkings automobiles et mettre ainsi des surfaces à disposition (voir page précédente).

Texte du rapport 010459-01

2.5.3.2. La desserte en transport en commun du site

Page 53

La desserte par le tram-train a également été étudiée et l'arrivée jusqu'à l'aérogare est bien prévue dans le contrat de concession.

Un seul tracé principal a été étudié, avec des variantes locales, ce qui fragilise le dossier.

Le projet est coûteux, 128 M€ pour l'emprise, plus 41 M€ pour le matériel roulant. Le temps de parcours depuis la gare est de **38 minutes**, équivalente à celle du bus, avec une fréquence horaire à bi-horaire. Le taux de couverture par le prix du billet est médiocre.

Enfin, la performance commerciale de la ligne Nantes-Chateaubriant mise en service depuis août 2014 paraît bien en deçà des attentes*

Ces données conduisent à s'interroger sur la pertinence d'un tel investissement pour la desserte du site de Notre-Dame-des-Landes, même s'il desservira d'autres bourgs. Compte tenu des délais de procédure d'enquête et de marché, puis de travaux, la mise en service n'interviendrait que 7 ans après la décision, qui n'est pas prise à ce jour.

***Comptage région de novembre 2015 : 3 700 passagers/jour, contre 11 000 attendus.**

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants

(9 mai 2016)

Ce n'est pas un espace réservé pour tram-train sur les plans du projet NDDL qui valide pour le futur le bien-fondé d'un tram train à 170 millions d'euros. Le débat public pour NDDL et celui sur sa desserte rail se devaient de ne former qu'un **tout** à étudier simultanément.

L'inadaptation du matériel roulant imposé en 2007 sur cette ligne disposant d'un profil permettant pourtant des vitesses élevées a été soulignée dès le mois de Mai 2006 ! Les résultats **bien en deçà des attentes** ne constituent pas une surprise.

Il convient de corriger et c'est possible de le faire, aussi Nexus préconise une évolution au plus tôt de cette **liaison trop lente** par tram-train vers **des TER / RER rapides et Intercités** permettant un **lien très performant** entre **Nantes et Rennes** ainsi qu'un **lien direct** entre les aéroports de **Nantes Atlantique** et **Rennes-Bretagne**.

Lien vers desserte performante Nantes-Rennes via Chateaubriant
<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2016/05/RenChatNanCouleur.pdf>

Texte du rapport 010459-01

Page 54

Le projet d'aéroport a réservé la possibilité d'une desserte ferroviaire classique, dont l'échéance de réalisation paraît très lointaine. Il serait alors possible d'aller à la gare de Nantes en 17 minutes. Un tel aménagement s'intégrerait dans une amélioration de la ligne Redon-Nantes par Savenay.

Les études réalisées à l'occasion du **débat public LNOBPL** montrent que la desserte de l'aérogare améliore la rentabilité de l'investissement par rapport à un tracé direct. En effet, cette liaison **collecte de nouveaux passagers** venant du sud Bretagne, et de Rennes.

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants
(9 mai 2016)

Ce n'est pas un espace réservé pour une desserte ferroviaire sur les plans du projet NDDL **qui valide pour le futur le bien-fondé d'une ligne de 100 Km à 20 millions d'euros du km**. Le débat public pour NDDL et celui sur sa desserte rail se devaient de ne former qu'un tout à étudier simultanément.

Collecte de nouveaux passagers, mais **totalelement insuffisants** pour justifier un seul instant un **troisième lien ferroviaire** à 2 milliards d'Euros entre Nantes et Rennes alors que les 2 autres liens existants via Redon et Châteaubriant peuvent être optimisés

La SNCF pour sa part a clairement précisé qu'il n'était nullement dans ses intentions de faire des trajets Nantes –NDDL- Rennes vers Paris (ce qui équivaldrait à accroître considérablement les temps et les coûts des trajets)

Il est tout à fait anachronique d'avoir attendu Septembre 2014 (soit 5 ans après la DUP/ NDDL) pour lancer,un **débat publique (LNOBPL)** pour s'assurer de la faisabilité et viabilité d'une desserte rail SNCF de ce projet d'aéroport. Au XXIème siècle, nous pourrions tout de même avoir compris qu'un aéroport qualifié « International » oblige à disposer d'un « transport de masse performant» pour l'acheminement de sa clientèle. Le débat public pour NDDL et celui sur sa desserte se devaient de ne former qu'un tout.

Texte du rapport 010459-01

Page 61

Conclusion

La mission a considéré que la commission du dialogue et les expertises « agricoles » et « eau » de 2013 avaient largement permis aux différentes parties d'exposer leur vision. **Elle a reçu une documentation abondante et une synthèse intéressante de la part des opposants.** Elle s'est fait ouvrir les archives tant des services locaux que de la DGAC pour mieux comprendre les positions tenues

Les différents scénarios étudiés se résument, après analyse critique, en **un choix** entre **une modernisation de Nantes Atlantique** et un **aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes** redimensionné à une seule piste, au lieu des deux prévues

Commentaires de l'association NEXUS pour les points saillants

(9 mai 2016)

La commission a peut-être reçu **une documentation abondante** mais **pour le moins insuffisante** ou alors elle a voulu **ignorer les documents fournis par des « proposants » de solutions transport** préconisant **l'optimisation de Nantes Atlantique** avec une desserte TER / Intercités perdormante* **et /ou une mise en réseau des aéroports** dont celui d' **Angers Marcé**.

*une desserte permettant **1 300 000 habitants à moins de 60 min** de **Nantes Atlantique** depuis leur propre gare SNCF, ce que n'a aucun espoir d'offrir NDDL

Un choix dont l'étude ne sait pas considérer le **potentiel d'extension physique d'une structure**; pour exemple une longueur de piste !

Il y a là **une façon très arbitraire et orientée d'exercer un choix**. La Commission des 3 experts doit s'expliquer sur ce point.

NEXUS informe que les milieux économiques de la Vendée* auditionneront le **23 Mai 2016** à l'occasion d'une table ronde **les projets soutenus par NEXUS** pour une optimisation de **Nantes Atlantique** et / ou une **mise en réseau des aéroports**.

* le CERA, **Cercle Etude Réflexion** pour l'**Avenir**

Table ronde le 23 Mai- Quel aéroport pour le Grand Ouest.

<http://le-cera.com/produit/table-ronde-quel-aeroport-pour-le-grand-ouest/>