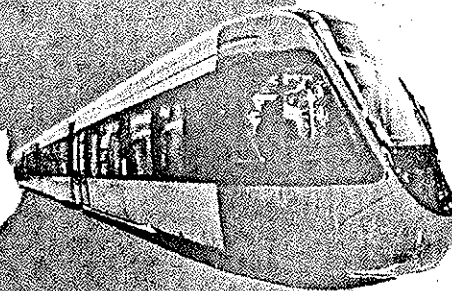


**PROJET DE LIAISON TRAM-TRAIN
GARE DE NANTES - AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES**



**ÉTUDES DES TRACÉS ALTERNATIFS
SUR LA COMMUNE DE LA CHAPELLE-SUR-ERDRE**

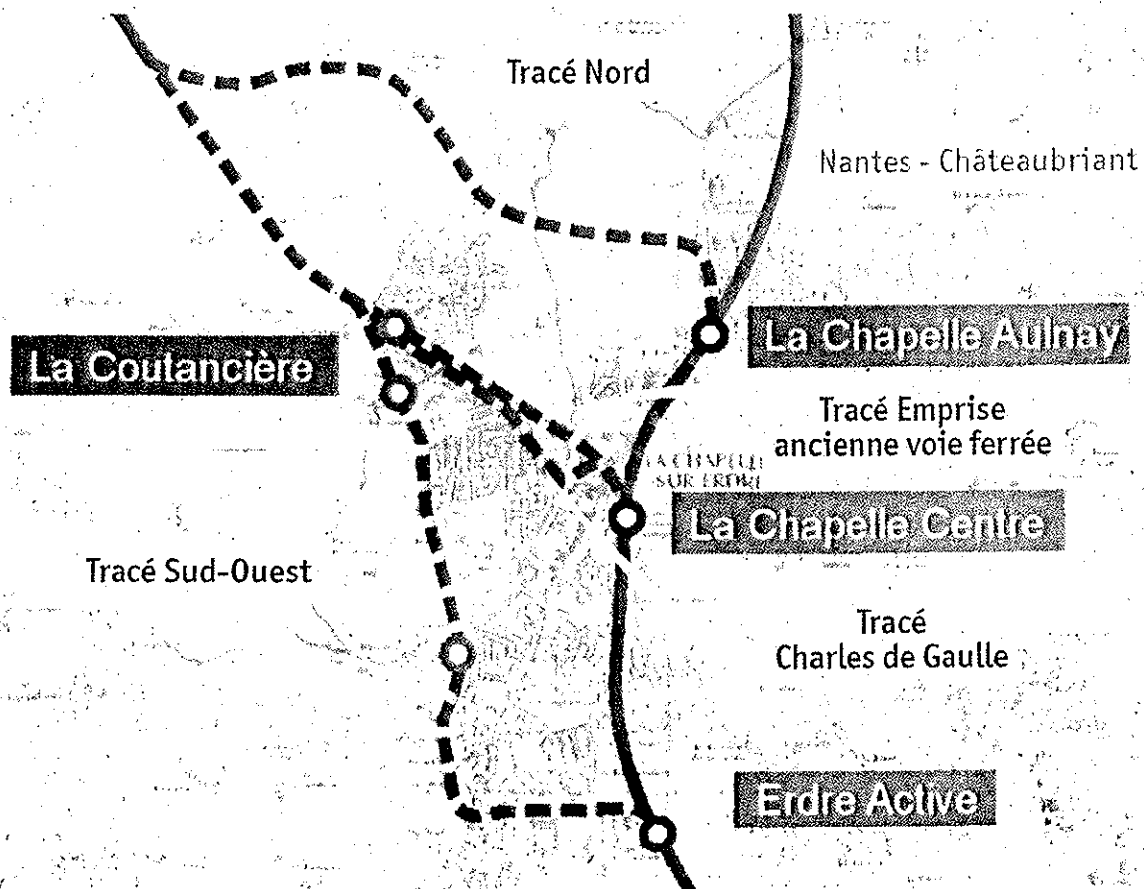
**SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU GROUPE-PROJET
MIS EN PLACE PAR MONSIEUR LE MAIRE
DE LA CHAPELLE SUR ERDRE**

septembre 2009

SOMMAIRE

	page
1 - Rappel succinct de la démarche	3
2 - Résumé des contributions des associations	5
3 - Synthèse globale	11

**Les quatre variantes de tracé du projet tram-train
sur le territoire de La Chapelle-sur-Erdre**



1 - Rappel succinct de la démarche

Dans le cadre des études liées au Débat Public et à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aéroport du Grand-Ouest à Notre-Dame-des-Landes, des réflexions ont été conduites sur l'accessibilité de l'équipement en transports collectifs, notamment ferroviaires. Un projet est ainsi né, de mise en place d'une liaison tram-train pour la desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, à partir de la ligne Nantes-Châteaubriant, depuis le centre de la Chapelle-sur-Erdre.

La solution de base qui avait été étudiée en première phase des études préalables, privilégiait l'utilisation de l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire Nantes - La Chapelle-sur-Erdre - Blain. Cette emprise avait en effet été acquise par le Conseil Général, lors de la cession de la ligne par la SNCF, pour une possible desserte de la ZAD aéroportuaire.

Fin 2007, un dialogue à propos du projet de liaison tram-train Gare de Nantes - La Chapelle-sur-Erdre - Aéroport, a commencé à s'instaurer sur la commune de la Chapelle-sur-Erdre avec des riverains, puis des associations. Pour assurer la pluralité des représentations et des avis, Monsieur le Maire de la Chapelle-sur-Erdre a mis en place un Groupe Projet, ouvert à l'ensemble des associations de citoyens de la commune qui souhaitait avoir connaissance du projet, en débattre et produire des contributions.

Complétant la solution de base, et à partir de propositions de certaines associations, trois variantes ont également été étudiées pour la liaison tram-train vers l'aéroport, à partir de la ligne Nantes-Châteaubriant. Quatre solutions ont donc été examinées par le Groupe Projet, qui sont rappelées sur la carte ci-contre.

Le Groupe Projet a fonctionné de juin 2008 à avril 2009. Le Syndicat mixte y a été invité pour présenter les composantes du projet et fournir les rapports d'études correspondants, notamment pour ce qui concerne les variantes demandées par les associations. Un certain nombre de représentants d'associations chapelaines ont participé aux six réunions organisées par le Maire sur le sujet. Certaines associations ont produit une contribution, dont le présent document établit une synthèse.

2 - Résumé des contributions des associations

2.1 Contribution de l'Association Chapelaine de défense et de protection du Cadre de Vie (ACCV) – mars 2009

L'ACCV a été la première association à se faire connaître et à interpeler les porteurs du projet tram-train en 2007. Elle s'était prononcée clairement contre le tracé central et avait demandé l'étude des variantes Nord et Sud-Ouest. Elle est, par ailleurs, opposée au projet d'aéroport et adhérente à l'ACIPA.

L'ACCV a produit un document, intitulé «Livre Blanc de l'ACCV», qui comporte 46 pages et deux annexes respectivement de 7 et 14 pages. Elle a également mis en place un site Internet.

Au fil de ses différents chapitres, l'association y décrit les points qui suivent, assortis de ses commentaires et avis :

- Historique de création de l'ACCV,
- Historique des deux lignes de chemin de fer sur le territoire de la Chapelle-sur-Erdre,
- Historique du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.
- Pertinence du projet d'aéroport,
- Pertinence du projet tram-train de desserte de l'aéroport,
- Alternatives au projet tram-train,
- Description des matériels et techniques utilisés pour le projet tram-train,
- Impacts environnementaux du projet tram-train,
- Analyse des quatre tracés étudiés pour le projet tram-train,
- Synthèse des positions de l'ACCV sur le projet tram-train.

Les annexes concernent :

- pour la première, l'étude par l'association de propositions alternatives au projet tram-train,
- pour la seconde la reprise du communiqué de presse du Ministre des Transports et du rapport afférent, concernant le programme de sécurisation des passages à niveau sur le Réseau Ferré National.

En conclusion, l'ACCV :

- Considère que le projet tram-train Nantes – Aéroport de Notre-Dame-des-Landes est bâclé et n'offre pas de vision à long terme pour le développement de l'agglomération nantaise.
- Affirme que le projet est justifié en grande partie pour les besoins de l'aéroport et juge qu'il n'est pas nécessaire aux chapelains.
- Est favorable au développement des transports collectifs, mais ne croit pas à la pertinence de cette 2ème ligne de tram-train, pour les raisons suivantes :

- desserte de la commune de la Chapelle-sur-Erdre suffisamment assurée par la ligne Nantes-Châteaubriant ;
 - peu d'amélioration de la desserte au vu du nombre d'arrêts envisagés ;
 - inutilité de cette liaison, du fait de son remplacement au bout de 10 ans, par la ligne rapide Nantes - Rennes/Bretagne-sud, desservant Notre-Dame-des-Landes par l'Ouest de l'agglomération nantaise ;
 - possibilité de desservir Treillières et Vigneux autrement, sans passer par la Chapelle-sur-Erdre, en établissant une liaison plus adaptée aux besoins de ces deux communes, via le pôle d'échanges du Cardo sur la commune d'Orvault ;
 - mise en tenaille entre deux voies ferrées, d'une partie de la commune de la Chapelle-sur-Erdre, et ce en contradiction avec la sécurité des personnes et la politique de suppression de tous les passages à niveau non gardés ;
 - non préservation de la qualité de vie des chapelains et du caractère de « Poumon Vert » de la commune.
- Préconise, pour la desserte de l'aéroport, une solution plus écologique de type bus électrique éventuellement en site propre.
 - Considère que, parmi les quatre variantes étudiées celles passant par le centre-ville de la Chapelle-sur-Erdre cumulent les points faibles au niveau des nuisances (bruit, environnement, paysage, sécurité) et des impacts sur la circulation.
 - Souhaite, en cas de réalisation du projet, que soit privilégié un tracé contournant le centre-ville de la Chapelle-sur-Erdre, secteur densément peuplé et urbanisé, les tracés du centre ville conduisant :
 - à des impacts environnementaux nombreux et très lourds, liés au caractère très urbanisé du secteur et à la grande proximité des habitations, aux nuisances sonores et vibratoires dommageables pour les riverains et leurs propriétés, ainsi qu'aux nuisances visuelles (suppression d'arbres, dénaturation du paysage, création de vis-à-vis ...)
 - à des cohabitations risquées avec les riverains, la circulation automobile et les équipements scolaires proches ;
 - à des suppressions de voies piétonnes,
 - à une accessibilité des secours en cas d'incident ou d'accident, compromise dans un secteur enclavé.

2.2 - Contribution de l'Association Syndicale Libre des Copropriétaires de la Cou-tencière (ASLCC) – mars 2009

L'ASLCC, suite à sa participation au Groupe Projet, a fait part des remarques de ses adhérents par courrier, notamment suite à une assemblée générale durant laquelle le projet tram-train a été présenté et discuté. L'association a, dans ce même courrier, indiqué que la majorité de ses adhérents étaient opposés au projet d'aéroport et qu'un peu plus d'un quart n'avait pas d'opinion à ce sujet.

Pour ce qui concerne le projet de liaison tram-train Nantes - Aéroport, l'ASLCC :

- S'exprime à une forte majorité de ses adhérents, pour dire qu'une éventuelle seconde ligne de tram-train sur la commune de la Chapelle-sur-Erdre doit profiter au plus grand nombre ;
- Se sent concernée du fait de l'impact négatif que le projet risque d'avoir sur le cadre et la qualité de vie des habitants, pouvant remettre en cause les raisons du choix d'une implantation résidentielle à la Chapelle-sur-Erdre ;
- Souhaite que le tram-train Nantes - Châteaubriant soit entré en service avant de réaliser

la liaison vers l'aéroport, dans le but de mieux mesurer l'intérêt et les inconvénients de cette seconde liaison ;

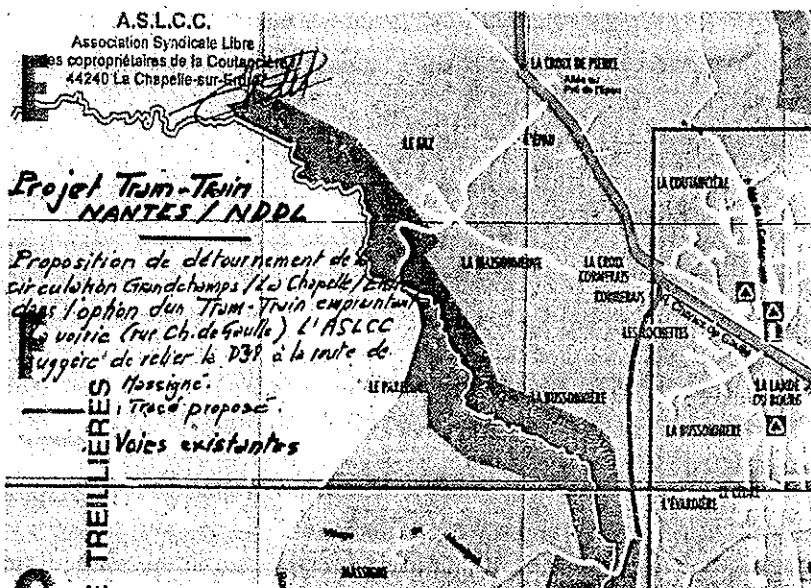
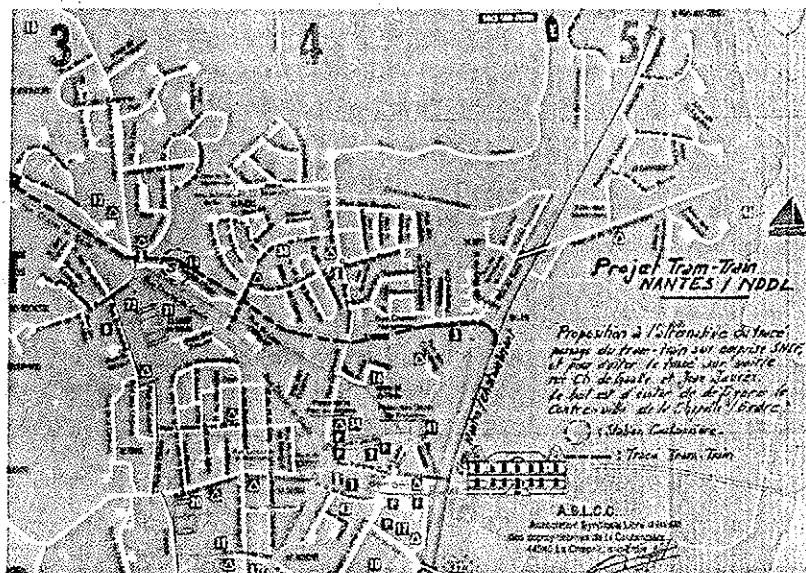
- S'oppose au tracé sur l'emprise de l'ancienne ligne, tout particulièrement les cinq copropriétaires localisés entre celle-ci et la rue Charles de Gaulle qui sont favorables au tracé sur la voirie ;

- Précise que le tracé nord apparaît sans intérêt du fait de l'absence de gare, et présente des facteurs potentiels de nuisances pour cause de vitesse élevée ;

- Propose une solution alternative aux variantes centrales « ancienne emprise » et « voirie » (voir planches jointes ci-près) :

- Création d'une nouvelle rue pour détourner les flux de circulation venant de Grandchamp et Treillières par la RD39, depuis la Croix Cormerais, vers la route de Massigné et la rue Louis Maisonneuve.

- Débranchement de la voie ferrée depuis Nantes-Châteaubriant au niveau du carrefour giratoire entre la rue de Sucé et la RD69, puis passage le long du chemin de l'Aulnay, le long de la limite sud du quartier du Plessis, au nord de la « coulée verte », puis le long de la rue de l'Aven, pour rejoindre l'emprise de l'ancienne voie ferrée après le carrefour de l'Allée de la Coutancière.



2.3 - Contribution de l'Association Solidarité-Écologie - mars 2009

L'association Solidarité-Écologie a également fait part de ses commentaires sous forme d'une note synthétique. Elle réaffirme son opposition, exprimée par ailleurs, notamment sur son site Internet, au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Projet jugé comme une aberration économique, financière et écologique.

Pour ce qui concerne le projet de liaison tram-train Nantes – Aéroport, Solidarité-Écologie :

- Juge ce projet totalement lié au projet d'aéroport, puisqu'il s'agit d'en assurer la desserte et donc le refuse.
- Estime que l'étude de trafic qui donne 80% de clientèle urbaine et périurbaine et 20% de clientèle liée à l'aéroport (passagers avion et emplois locaux) n'est qu'un prétexte pour justifier l'investissement dans cette nouvelle voie ferrée.
- Considère que ce projet n'a jamais été évoqué lors du débat public et n'est apparu que sous la volonté du Président de la Région des Pays-de-la-Loire d'y conditionner son éventuelle participation financière au projet d'aéroport.
- Demande à ce que les besoins en transport des populations situées dans le quart Nord-Ouest de l'agglomération nantaise, jusqu'à Blain, soient appréciés dans un cadre autre que le projet d'aéroport, que les solutions soient élaborées au travers d'un large débat public, concernent toutes les communes et pas seulement Nantes, prennent en compte l'intérêt général ainsi que les nuisances aux riverains, à l'environnement et aux activités agricoles.
- Souhaite saisir l'ensemble des communes concernées pour qu'elles s'associent à cette démarche.
- Refuse de faire un choix sur les différents tracés évoqués dans les études préalables du projet tram-train, afin de ne pas cautionner celui-ci.
- Refuse néanmoins le tracé Nord, pour les nuisances apportées au milieu naturel fragile, aux exploitations agricoles et aux futures populations du quartier des Perrières
- Exprime son accord avec l'association La-Chapelle-Ville-Nature pour ce qui concerne son opposition au tracé Nord, mais aussi son désaccord avec cette même association pour son avis concernant le tracé de la voie tram-train, comme devant être celui de l'ancienne voie ferrée.

2.4 - Contribution de l'Association La-Chapelle-Ville-Nature - février 2009

L'association La-Chapelle-Ville-Nature s'est constituée récemment par réaction à l'hypothèse de tracé Nord. Elle a fait part de ses commentaires par courrier. Elle a également mis en place un site internet et un blog de discussion.

L'association La-Chapelle-Ville-Nature :

- Souhaite que les chapelains bénéficient d'une nouvelle desserte tram-train (rapide, propre et cadencée), tout en veillant à préserver l'environnement exceptionnel de la vallée du Rupt, dont son ruisseau éponyme et celui de l'Hocnard, zones humides uniques dans le périmètre Natura 2000 FR.
- Considère que la variante Nord du projet tram-train aurait un impact considérable sur les derniers espaces sauvages et naturels préservés de la commune ainsi que sur l'agriculture. Elle modifierait le caractère ville verte et l'aspect rural de la commune de la Chapelle-sur-Erdre.
- Juge que cette variante est également excentrée, n'apporte aucune nouvelle station chapelaine et constitue donc une desserte inadaptée aux besoins des populations du Nord-ouest de la commune. De plus elle obligerait à doubler les voies sur la section La Chapelle Centre-La

Chapelle Aulnay, source de nuisances supplémentaires pour les riverains.

- Indique que contrairement au tracé empruntant l'ancienne emprise, sur lequel le tram-train circulerait à basse vitesse (25 – 30 km/h), engendrant donc de faibles nuisances, il circulerait par contre à haute vitesse (100 km/h), sur le tracé Nord, source de nuisances, notamment sonores, nettement plus importantes et préjudiciables.
- Constate que désormais, des solutions techniques innovantes facilitent l'intégration des sites propres ferroviaires en zone urbaine. C'est pourquoi les variantes centre ville s'intègrent au mieux à l'environnement, répondent aux exigences du développement durable et offrent de meilleurs services par rapport aux bassins de clientèle.
- Souhaite donc que les études des variantes centre-ville soient approfondies, notamment en privilégiant la protection des riverains et de la coulée verte, ainsi qu'en optimisant le projet par rapport à la desserte du centre de la Chapelle-sur-Erdre en créant une station supplémentaire à Jean Jaurès.

2.5 - Contribution de l'Association Comité-de-l'avenue-de-la-gare (COMAG) – novembre 2008

L'association COMAG est principalement constituée par les habitants de l'avenue de la gare à la Chapelle-sur-Erdre. Elle a fait part de ses commentaires par courrier.

Pour ce qui concerne le projet de liaison tram-train Nantes – Aéroport l'association COMAG :

- Considère que le doublement des rotations du tram-train est un atout majeur pour tous les chapelains. Elle se réjouit donc d'une telle amélioration, qui rend ce nouveau moyen de transport public réellement attractif et performant.
- Remarque toutefois que ce projet entraînera un accroissement significatif de la fréquentation de la station « Centre », donc de la circulation, du stationnement et des nuisances phoniques, avec un risque de dégradation supplémentaire du patrimoine arboré actuel, ce qui reste très préoccupant pour les riverains de l'avenue de la Gare.
- N'accepte pas que le projet tram-train Nantes – Aéroport, entraîne :
 - Un développement du stationnement sauvage dans le quartier ;
 - La transformation du parking (provisoire) actuel à usage multiple, en parc auto-ventouses ;
 - Une augmentation de l'insécurité routière, en particulier devant l'école privée et près de la maison de retraite de Bel-Air ;
 - Un accroissement des nuisances phoniques, déjà très importantes dans l'avenue ;
 - La remise en cause du projet d'aménagement du quartier validé par les riverains ;
 - La dégradation du patrimoine arboré en centre-ville et la disparation de la coupure verte actuelle.
- Souhaite que le projet tram-train favorise :
 - La réalisation du « Projet d'aménagement de l'avenue de la Gare », selon les propositions du ComAG rédigées en 2002, et actualisée en 2005, en tenant compte de l'accroissement prévisible du trafic tram-train ;
 - La réalisation de la passerelle piétonne prévue dans l'aménagement du centre-ville en 1998, reliant le centre-ville à la station du tram-train ainsi qu'au cimetière, et permettant une liaison douce sécurisée vers les bords de l'Erdre ;
 - L'étude de solutions alternatives de stationnement à l'Est de la voie ferrée, comportant à court terme l'extension vers le Nord du parking prévu côté cimetière et, à moyen terme, l'utilisation du parking actuel de FRANCE-BOISSONS après son transfert ;

- Le lancement d'une réflexion de fond sur le devenir des terrains FRANCE-BOISSONS, libérés par le transfert de l'établissement en 2012 (cf. enquête publique).
- Propose, dans le but d'accroître le maillage des circulations douces desservant la station centre-ville, la transformation de la piste cyclable de la RD39, depuis le rond-point de l'Europe (ou l'avenue de la Roussière) jusqu'au rond-point de l'Aulnay, en « voie de circulation douce partagée », autorisée aux seuls piétons, vélos, rollers, PMR, et interdite aux engins motorisés (vélomoteurs, quads, scooters, motos...).

2.6 - Contribution de l'Association Confédération-Syndicale-des-Familles (CSF) - octobre 2008

La Confédération Syndicale des Familles a fait part de ses commentaires par courrier.

Pour ce qui concerne le projet de liaison tram-train Nantes – Aéroport, l'association CSF :

- Souhaite la prise en compte des impacts environnementaux sur le milieu agricole, des nuisances pour les riverains et des protections envisageables, des impacts sur la circulation et tout ce qui concerne la sécurité en agglomération.
- Demande qu'une attention particulière soit portée à la définition du tracé afin qu'il permette de drainer des populations qui ne bénéficient pas d'un tel équipement de transport en commun (communes de la CCEG et au-delà), dans le but de réduire le nombre de véhicules qui transitent par le territoire chapelain.
- Juge que le projet devra avoir une vision plus large que la seule traversée de la commune de la Chapelle-sur-Erdre, en vue de la desserte de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

3 - Synthèse globale

À partir des éléments des contributions proposées par les associations, dans le cadre du Groupe Projet mis en place par Monsieur le Maire de la Chapelle-sur-Erdre, une synthèse globale a été établie.

3.1 – Concernant le processus d’association des citoyens aux études du projet

La demande de continuer à associer les citoyens et/ou leurs représentants associatifs, à la poursuite de l’élaboration du projet est clairement exprimée. De même que l’extension de cette association à un ensemble plus vaste que la seule commune de la Chapelle-sur-Erdre. Deux démarches permettent de répondre à cette attente :

- La révision en cours du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nantes-Métropole, qui a prévu d’étendre sa réflexion aux secteurs périurbains de sa zone d’influence. Cette démarche qui doit suivre un processus codifié, comporte des phases d’association des citoyens sous des formes adaptées avec, in fine une enquête publique.
- La concertation préalable légale au sens de l’article L300-2 du Code de l’urbanisme, qui doit s’appliquer au projet, et pour laquelle le Conseil Général de Loire-Atlantique et le Syndicat mixte d’études de l’aéroport de Notre-Dame-des-Landes ont pris des délibérations concordantes.

En tout état de cause, et compte tenu des procédures déjà engagées pour ce qui concerne la révision du PDU de Nantes-Métropole, la démarche de concertation sur le projet doit s’articuler prioritairement avec celle-ci, pour respecter les orientations, prescriptions et programmations de ce document réglementaire.

3.2 – Concernant le positionnement du projet

Les arguments et contre-arguments développés par les différentes associations font clairement ressortir la double fonctionnalité du projet :

- Service de transport collectif urbain et périurbain, qui doit s’intégrer dans un schéma global et cohérent de gestion des déplacements dans le quart Nord-Ouest de l’agglomération nantaise, mais aussi de sa zone d’influence périurbaine (aire urbaine de Nantes) en prenant en compte l’ensemble des bassins de clientèle existants et les projets d’urbanisation programmés. La vocation primordiale affichée étant de proposer des alternatives à l’utilisation de la voiture particulière.
- Desserte de l’aéroport pour les passagers avion ainsi que pour les employés et usagers des activités aéroportuaires.

La réflexion en cours initiée par Nantes-Métropole, de révision de son Plan de Déplacements Urbains, entre en pleine cohérence avec les demandes exprimées concernant le positionnement du projet par rapport à la mobilité quotidienne locale. Cette démarche constituera sans doute une phase complémentaire décisive d'intégration du projet dans l'offre globale de transport collectif sur le quart Nord-Ouest de l'aire urbaine de Nantes.

3.3 - Concernant les variantes étudiées

Quatre solutions étaient donc analysées dans les documents d'étude du Syndicat mixte :

- L'utilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée Nantes – Blain,
- L'utilisation mixte de la rue du Général de Gaulle,
- Un tracé contournant la zone urbaine du centre-ville de la Chapelle-sur-Erdre, par le Nord,
- Un tracé contournant la zone urbaine du centre-ville de la Chapelle-sur-Erdre, par le Sud et l'Ouest.

Le tracé Sud-Ouest ne retient globalement l'attention d'aucune des associations. Son manque d'intérêt par rapport à une desserte efficace des secteurs denses de la Chapelle-sur-Erdre semble en être la principale raison.

Le tracé Nord recueille de fortes oppositions, pour un manque d'efficacité dans la desserte de la zone urbaine, mais surtout pour les atteintes à l'environnement, l'activité agricole ou les riverains.

Le tracé sur la rue du Général de Gaulle est jugé « irréaliste » du fait des problèmes de cohabitation avec les autres modes de déplacement, notamment au niveau de la sécurité, ou des impacts sur propriétés riveraines.

Le tracé de l'ancienne emprise de la ligne ferroviaire Nantes – Blain est lui également contesté pour des problèmes de nuisances, de dégradation du paysage et de l'environnement, ou de la sécurité. Cependant plusieurs associations reconnaissent qu'il s'agit du tracé le plus performant en terme de desserte du centre-ville de la Chapelle-sur-Erdre, et font donc des propositions d'amélioration soit du tracé, soit pour la mise en œuvre de techniques permettant de limiter les nuisances et les effets négatifs.

Les fonctionnalités qui pourront être privilégiées suite aux réflexions liées au PDU de Nantes-Métropole, apporteront sans doute des précisions quant à l'intérêt des différentes solutions, permettant ensuite d'en approfondir les études de tracé et d'insertion, au regard des différentes critiques et suggestions avancées par le Groupe Projet mis en place par Monsieur le Maire de la Chapelle-sur-Erdre.

3.4 - Concernant les impacts

Toutes les associations participant au Groupe Projet ont fait ressortir les impacts négatifs que le projet, quel que soit son tracé, pouvait engendrer au niveau de l'environnement, des riverains, de l'activité agricole, de la circulation, de la sécurité, du paysage...

En fonction des conclusions apportées par les réflexions conduites à l'échelle plus globale du quadrant Nord-Ouest de l'aire urbaine de Nantes, dans le cadre de la révision du PDU de Nantes-Métropole, la poursuite des études du projet tram-train devra développer des améliorations quant à son tracé, ses caractéristiques et ses dispositifs d'exploitation ou de protection, pour une sauvegarde maximum du cadre de vie des riverains et plus généralement des habitants de la Chapelle-sur-Erdre.

ANNEXE

Calendrier prévisionnel de révision du PDU de Nantes-Métropole

Grandes phases d'actualisation du PDU

Une démarche en 4 phases :

MARS 2009 DELIBERATION DE LANCEMENT DE LA DEMARCHE D'ACTUALISATION DU PDU

• Phase 1 : évaluation participative de la politique publique déplacements depuis 2000 (mars 2009 à septembre 2009)

• Phase 2 : définition des orientations et objectifs pour le PDU 2010-2020 (octobre 2009 à décembre 2009)

• Phase 3 : définition du plan d'actions (Janvier 2010 à juin 2010)

JUIN 2010 DELIBERATION ARRETANT LE PROJET DE PDU 2010-2020

• Phase 4 : consultation et enquête publique
Consultation des 24 communes et personnes publiques associées (juillet 2010 à janvier 2011)

JANVIER 2011 DELIBERATION APPROUVANT LE PDU 2010-2020



**Syndicat mixte d'études
de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes**

Hôtel de la Région
1, rue de la Loire
44966 Nantes Cedex 9
Tel : 02 28 20 63 30
Fax : 02 28 20 50 65
contact@aeroport-grandouest.fr
www.aeroport-grandouest.fr

