

NEXUS

Intermodalité Rail/Air/Route pour l'Ouest Atlantique



Lundi 4 Mars 2013

Lettre ouverte

à

Messieurs

Alexandre de Juniac

Président d'Air France

Jacques Rapoport

Président de R.F.F.

Objet - Intermodalité Rail / Air / Route,

- **2 Avril 2013 transfert du trafic passagers** aérien
Air France de la ligne Strasbourg- Roissy dans les
Trains Grande Vitesse du Réseau de R.F.F.
- **Discordance avec les prospectives D.G.A.C.**
sur les liaisons Nantes-Orly et Nantes-Roissy

Messieurs,

Avec l'achèvement de la première phase de la LGV Est, nous avons bien noté qu'Air France prenant acte d'un temps de trajet permettant de joindre par le rail Strasbourg à **Roissy** en **2h23**, acheminerait à compter du **2 Avril 2013** sa clientèle **par TGV** sur ce parcours.

Ce transfert, avec une prise en charge des bagages en gare de Strasbourg et une billetterie commune, en font un modèle très attractif. En effet, d'autres grosses gares du territoire national sont dans plus d'un cas le **point de convergence** de liaisons TER performantes, et ce n'est pas seulement une grosse ville mais tout un territoire auquel bénéficiera alors l'initiative d'Air France.

Nous avons aussi noté qu'Air France envisageait le transfert au rail de ses liaisons aériennes Strasbourg-**Orly** en 2017.

A l'Ouest, et à l'inverse, nous observons curieusement que la D.G.A.C. dans ses prospectives de trafic sur le projet de Notre-Dame-des-Landes n'a pas intégré à ce même niveau, et loin de là, la concurrence des LGV nouvelles.

Ainsi la D.G.A.C. ne prévoit pas dans ses estimations pour 2050 le transfert au rail du trafic aérien Nantes-Roissy !

Et pourtant à l'horizon 2024: par la LGV Bretagne (prévue terminée en 2017), puis par la réalisation de l'interconnexion LGV Massy-Palaiseau -**Orly** - Lieusaint vers Marne la Vallée - **Roissy** et Lille nous pouvons obtenir les temps de trajets stables suivants:

- Rennes - **Orly** 1h25 environ, Rennes - **Roissy** 1h59 environ
- Nantes - **Orly** 1h50 environ, Nantes - **Roissy** 2h24 environ

En addition, pour Nantes, nous savons que la voie ferrée actuelle Angers-Nantes arrive à saturation et que le prolongement de la LGV depuis Sablé-sur-Sarthe vers Nantes est inéluctable. Avec ce complément LGV jusqu'à Nantes même, le temps de trajet deviendrait alors:

- Nantes - **Orly** 1h28 environ, Nantes - **Roissy** 2h02 environ.

Il faut aussi bien noter dans l'évaluation des temps de parcours entre **Orly** et **Roissy**, qu'avec l'accroissement des trafics nous n'aurons pas seulement des sièges réservés à Air France dans un TGV, mais des trains grandes lignes exclusivement "Rail/Air" affrétés par la compagnie aérienne et nullement tenus de marquer des arrêts à Massy, Lieusaint et Marne la Vallée.

Air France est la compagnie exploitant la majorité des lignes aériennes dans l'hexagone. C'est elle qui fait, oriente les choix d'ouvertures ou fermetures de lignes **et non pas la D.G.A.C.** Aussi nous exprimons le souhait de rencontrer vos représentants pour un échange de vues sur les transferts de l'aérien vers le rail pour les lignes au départ de la région nantaise en fonction de l'ouverture des LGV nouvelles.

page 1/2

Nous savons que l'effet à venir des LGV nouvelles **met à mal** le volet des estimations du trafic aérien établi par la D.G.A.C. pour le projet d'un autre aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Nous savons aussi que la marge d'expression aussi bien de la D.G.A.C, que de R.F.F et d'Air France est limitée par le fait que ces trois entités sont hiérarchiquement et à des degrés divers dépendantes d'un Premier Ministre convaincu de la nécessité absolue de Notre-Dame-des-Landes !

Cependant, l'existence de solutions alternatives transports disponibles au service véritable d'un plus grand nombre de populations et d'entreprises de l'Ouest Atlantique, l'endettement de 1800 milliards d'euros représentant 90 % du PIB, auxquels s'ajoute **une vision de la D.G.A.C. discordante des pratiques d'Air France**, nous conduisent à penser qu'il est grand temps de mettre de côté la perte de face des uns ou des autres et de **privilégier l'économie et l'intérêt du plus grand nombre** par une explication franche et une confrontation à huis clos ou publique des projets disponibles.

En conséquence, parallèlement à ce courrier, nous vous confirmons avoir demandé une audition des divers «proposants» sur ce projet de transport, **en présence des milieux économiques**, par la **Commission de Révision du Schéma des Transport** et la **Commission de Dialogue**.

Dans l'attente de vous lire sur notre proposition d'échange de vues, veuillez agréer, Messieurs, l'expression de notre considération distinguée.

Bernard Fourage
Département Études
Association NEXUS

06 88 72 01 72 lgjusquanantes@nexus-asso.fr

Annie Le Gal La Salle
Vice-Présidente
Association NEXUS

06 68 09 74 38 terrennesstgilles@nexus-asso.fr

Copie- Membres **Commission de Révision du Schéma des Transports et Commission de Dialogue**
Autre diffusion- Adhérents, Sympathisants, lecteurs habituels des travaux de NEXUS Asso. RFF, SNCF, DGAC, SYSTRA, Élu(e)s, Fnaut, CCI, CA, CM, Medef, Acipran, Vinci

Pour information:

La tribune: Fermeture ligne AF Strasbourg- Roissy le 2 Avril 2013 et Strasbourg-Orly envisagée en 2017
<http://nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2013/03/ArretStrasRois.pdf>

Contribution NEXUS Asso , Débat public interconnexion sud LGV, évolution du matériel roulant
<http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org/docs/cahiers-acteurs/ca-20.pdf>

Lettre à la Commission de dialogue 7.02.2013 , les estimations de trafic projet NDDL
<http://www.nexus-asso.fr/wp-content/uploads/2013/02/ComDialSupA7.pdf>

Lien vers le projet Intermodalité Rail / Air / Route ne nécessitant pas d'aéroport supplémentaire.
<http://nexus-asso.fr/presentation-du-projet-rail-air-route-2/>

page 2/2