

CONTRIBUTION DE RENNES METROPOLE

AU DEBAT PUBLIC SUR L'AEROPORT NOTRE DAME DES LANDES

L'accessibilité du Grand Ouest, un objectif d'aménagement du territoire

L'accessibilité du Grand Ouest est un enjeu majeur pour le développement économique et social du territoire des régions Bretagne et Pays de la Loire. Ces territoires doivent participer aux flux internationaux entre le nord de l'Europe et l'Espagne et s'organiser au sein de l'Arc Atlantique pour améliorer la qualité des liaisons avec l'Est de l'Europe.

Cette nécessité de desserte de l'Ouest Atlantique est affirmée par le schéma multimodal de services collectifs à l'horizon 2020 consacré au transport de voyageurs et de marchandises, adopté le 26 octobre 2000 et approuvé par décret le 18 avril 2002.

La poursuite du désenclavement du Grand Ouest passera par la multimodalité et la complémentarité des modes de déplacements, dans le respect des objectifs du développement durable:

- sur le plan aéroportuaire, par la réalisation d'un nouvel aéroport de dimension internationale pour le Grand Ouest, permettant des liaisons facilitées vers l'Europe et le reste du monde ;
- sur le plan ferroviaire, par la réalisation de la ligne à grande vitesse du TGV Bretagne – Pays de la Loire sur la section Conneré – Rennes et l'amélioration des axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper, mettant le Finistère à 3h de Paris ;
- sur le plan routier, par la mise en œuvre de la continuité des liaisons autoroutières et express entre la Normandie et les Pays de la Loire, donc le Nord et le Sud de l'Europe Atlantique, avec notamment la réalisation de la déviation Sud-Est de l'agglomération rennaise.

Un aéroport de dimension internationale

L'aéroport Nantes-Atlantique, du fait de sa configuration (une seule piste) et de sa situation (proche de l'agglomération nantaise), ne pourra pas répondre à la demande croissante. Les études prévoient sa saturation à l'horizon 2010 pour le nombre de passagers (3 millions) et 2015 pour le nombre de mouvements (75.000).

Son déplacement sur un nouveau site doit être l'occasion de conforter sa dimension nationale et internationale (notamment européenne).

Le nouvel aéroport aurait une vocation interrégionale et jouerait le rôle de plate-forme d'échanges (« hub ») pour le Grand Ouest pour les liaisons province-province et province-international (notamment vers les pôles européens). Cette dimension internationale serait de nature à apporter un service supplémentaire aux habitants et aux entreprises bretonnes.



Le choix du site

Il est nécessaire que la décision de l'Etat s'appuie sur une analyse technique et scientifique approfondie de la pertinence du site de Notre Dame des Landes. L'expertise complémentaire décidée par la Commission Particulière du Débat Public, qui doit être rendue début avril, doit apporter des réponses à ces questions.

La desserte du site

La capacité de l'aéroport Notre Dame des Landes à jouer le rôle d'aéroport international pour le Grand Ouest dépendra d'une part de sa dimension, du type et de la qualité des liaisons aériennes qu'il sera à même d'offrir, d'autre part de la qualité de sa desserte terrestre.

L'organisation d'une desserte multimodale du site doit donc être envisagée dès la conception de l'aéroport, avec une réalisation progressive, à mesure des priorités de desserte fixées, des capacités financières des maîtres d'ouvrage et de la montée en puissance de l'aéroport. Doivent ainsi être prévues :

- ▶ une desserte routière à partir des axes existants ;
- ▶ une desserte ferrée qui doit permettre à terme une liaison rapide, de l'ordre de la demi-heure, entre les agglomérations rennaise et nantaise.

La complémentarité avec les aéroports existants :

Pour que le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes soit un équipement structurant pour le Grand Ouest, la définition de sa vocation et de son dimensionnement sont essentiels. La complémentarité avec les aéroports existants (pour Rennes l'aéroport de Saint-Jacques-de-la-Lande) doit être recherchée.

- ▶ complémentarité en terme de destination
- ▶ complémentarité en terme de services
- ▶ complémentarité en terme de rayonnement géographique

Conclusion

Vu ces éléments et le dossier soumis au débat public, le Conseil de Rennes Métropole :

1. considère que le désenclavement de la Bretagne et du Grand Ouest est un enjeu économique et social majeur et qu'il doit être mis en œuvre :
 - ▶ sur le plan aéroportuaire avec la réalisation d'un nouvel aéroport de dimension internationale pour le Grand Ouest ;
 - ▶ sur le plan ferroviaire avec la réalisation de la ligne à grande vitesse du TGV Bretagne – Pays de la Loire sur la section Connerré – Rennes et l'amélioration des axes Rennes – Brest et Rennes – Quimper, permettant de mettre Brest et Quimper à 3h de Paris ;



2. apporte son soutien au projet d'un nouvel aéroport, en mesure de positionner la Bretagne et le Grand Ouest sur l'échiquier européen.
3. met l'accent sur la nécessaire complémentarité entre le nouvel aéroport et les aéroports existants, et notamment celui de Saint-Jacques-de-la-Lande.
4. souligne l'enjeu que représentera la réalisation à terme d'une liaison ferroviaire desservant l'aéroport et assurant une relation rapide entre les agglomérations rennaise et nantaise.