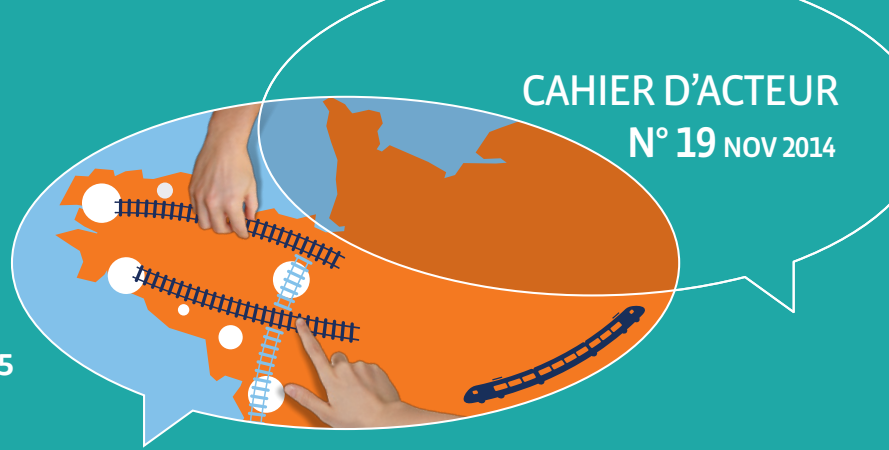


DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

DU 04 SEPTEMBRE 2014 AU 03 JANVIER 2015

CAHIER D'ACTEUR
N° 19 NOV 2014



LE SYNDICAT MIXTE AÉROPORTUAIRE

Les principales collectivités territoriales du Grand Ouest se sont regroupées dès 2002 en syndicat mixte pour participer, aux côtés de l'État maître d'ouvrage, à l'ensemble des phases d'études préalables à la réalisation de l'aéroport du Grand Ouest. Depuis 2011, le Syndicat mixte assure :

- Le portage de la participation financière des collectivités et le contrôle de la concession aéroportuaire ;
- Le pilotage des études complémentaires relatives à la desserte en transports collectifs, à l'accompagnement et au développement des territoires ;
- L'information à destination du grand public.

À ce jour, le Syndicat Mixte Aéroportuaire du Grand Ouest réunit 22 collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale représentant près de 7 millions d'habitants :

- 2 régions : Bretagne et Pays de la Loire
- 5 départements : Loire-Atlantique, Ille-et-Vilaine, Morbihan, Maine-et-Loire et Mayenne.
- 5 agglomérations : Nantes Métropole, CARENE, CAP Atlantique, Rennes Métropole et Angers Loire Métropole
- 10 communautés de communes : Erdre et Gesvres, Cœur d'Estuaire, Loire et Sillon, Région de Blain, Région de Nozay, Pays de Pontchâteau Saint-Gildas des Bois, Derval, Castelbriantais, Pays d'Ancenis et Pays de Redon.



UNE AMBITION PARTAGÉE : CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE DE L'OUEST PAR UNE ACCESSIBILITÉ PERFORMANTE

Depuis près de 50 ans, la création de grandes infrastructures tant routières (plan routier breton, route des Estuaires...), que ferroviaires (LGV Atlantique, LGV Bretagne Pays de la Loire...) ou maritimes (développement du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo) a contribué au désenclavement et au développement des territoires comme à la compétitivité des entreprises de l'Ouest de la France.

La forte mobilisation et le consensus historique de l'ensemble des élus et des acteurs socio-économiques pour réaliser ces investissements d'avenir ont notamment contribué à :

- Favoriser la **mobilité des habitants** du Grand Ouest ;
- Soutenir la **croissance économique** et la **création d'emplois** ;
- Favoriser la **qualité de vie** de la population et la **croissance démographique** ;
- Encourager l'émergence et la reconnaissance internationale de **filiales industrielles d'excellence** ainsi que le développement d'une offre d'**enseignements et de formations de qualité** en adéquation avec les besoins des entreprises.

L'effet levier conjugué des investissements publics dans les infrastructures et de mise en œuvre de politiques publiques de cohésion sociale et territoriale par les collectivités a permis à l'Ouest d'être **en pointe dans de nombreux domaines d'activités**, de renforcer ainsi son **attractivité** et de mieux résister aux difficultés économiques et sociales que bien d'autres territoires.

DÉBAT PUBLIC PROJET LNOBPL

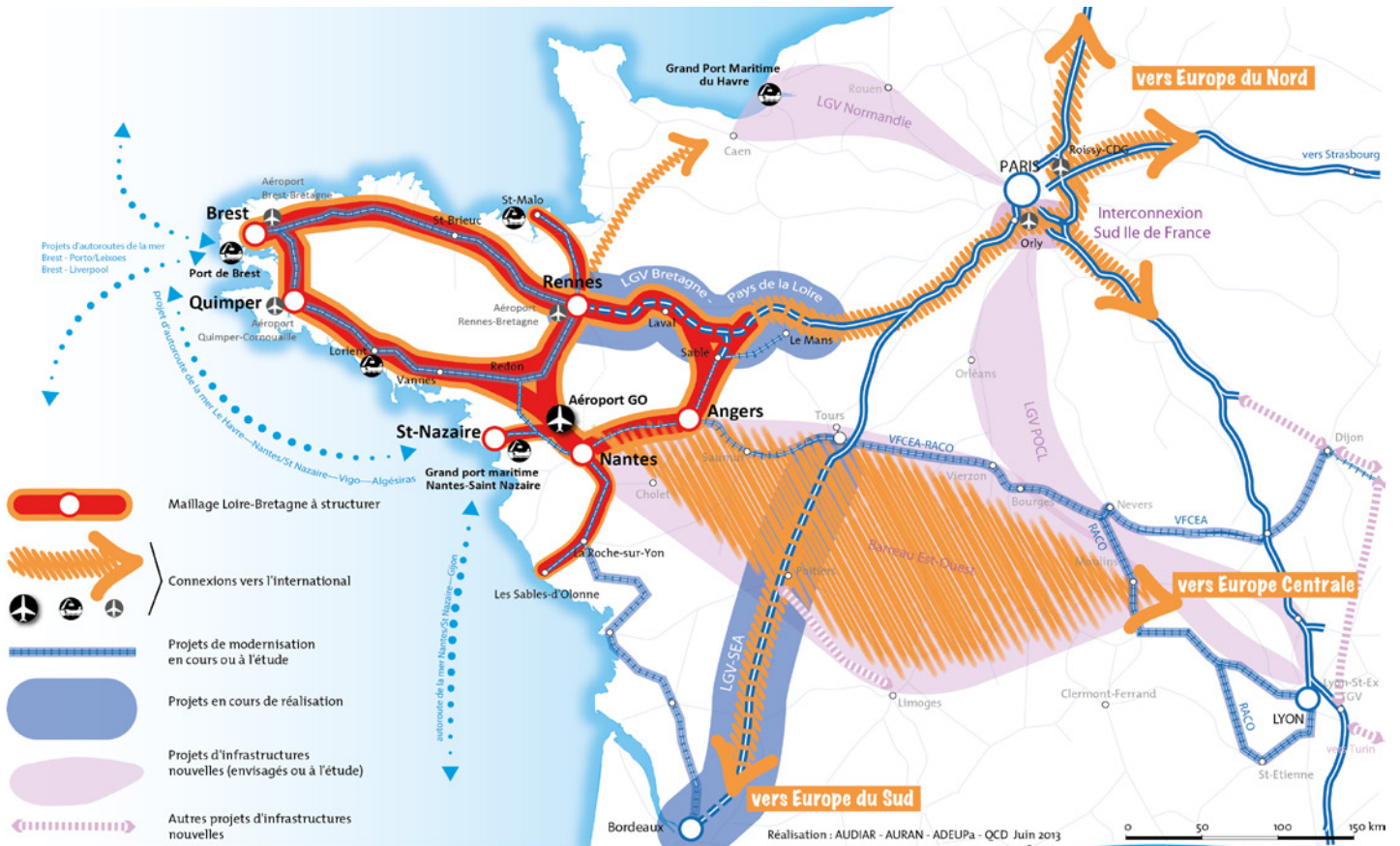


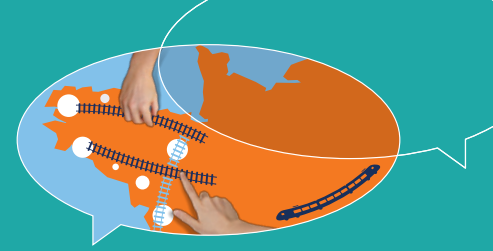
Schéma synthétique des infrastructures et projets de dessertes aéroportuaires et ferroviaires de l'Ouest

Pour préserver et consolider ce modèle de **développement équilibré et solidaire de l'Ouest** de la France, il convient une nouvelle fois d'anticiper l'avenir en réalisant de nouvelles infrastructures utiles et nécessaires à la libre circulation des personnes et des marchandises. Il s'agit également de répondre aux besoins légitimes et croissants de **mobilité des citoyens et des entreprises**, de renforcer les coopérations territoriales au sein de l'Europe élargie à l'Est et de se placer dans une perspective de développement durable des territoires. Le programme des Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), notamment la Liaison Rapide Nantes - Rennes / Bretagne Sud connectée à l'aéroport du Grand Ouest, s'inscrit pleinement dans ce long processus, porté par l'État, les collectivités et les acteurs socio-économiques, visant à conforter **l'accessibilité et l'attractivité internationales des territoires de l'Ouest de la France**.

UNE ACCESSIBILITÉ INTERMODALE AU FUTUR AÉROPORT

Dans le cadre d'un partenariat étroit entre l'État et l'ensemble des collectivités concernées, les principes d'une desserte multimodale en transport collectif routier et ferroviaire complémentaire ont été actés et intégrés au dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du 9 février 2008.

Fondée sur la **complémentarité des modes air/fer/route**, en cohérence notamment avec les orientations de la politique européenne des transports, cette desserte en transport collectif phasée dans le temps, s'est traduite par l'élaboration d'un **schéma directeur d'accessibilité**, après une phase d'actualisation et d'approfondissement des études menées entre 2004 et 2006.



Adopté à une très large majorité par les élus du Syndicat Mixte Aéroportuaire le 21 juin 2013, le schéma directeur d'accessibilité, document d'orientations prospectif, préconise trois options de dessertes soutenues par les collectivités :

- **À l'ouverture de l'aéroport, des navettes autocar d'accès aux principaux pôles urbains** à partir du barreau de desserte qui assure l'accessibilité routière aux RN 165 (Nantes – Saint-Nazaire/Vannes – Quimper) et 137 (Nantes – Rennes) en direction d'une large zone de chalandise ;

- **Au plus près possible de l'ouverture, une liaison périurbaine par tram-train depuis la gare de Nantes jusqu'à l'aéroport**, desservant également le secteur de proximité en totalisant près de 85 % de la clientèle. Le Conseil régional, en coordination avec l'État et les collectivités territoriales, aura la possibilité de lancer la réalisation d'une antenne de la ligne du réseau ferroviaire national Nantes – Châteaubriant apte à desservir la liaison Nantes – La Chapelle-sur-Erdre – Treillières – Aéroport à la **fréquence de 30 minutes** et avec un **temps de parcours garanti de 38 minutes** ;

- **À horizon 2030, une ligne rapide interrégionale Nantes - Rennes / Bretagne Sud via l'aéroport** pour offrir à l'ensemble des habitants du Grand Ouest une accessibilité performante et rapide à la plateforme aéroportuaire. La réalisation de cette desserte contribuera à l'irrigation des territoires ligériens et bretons et dynamisera les liaisons à l'intérieur des régions concernées.

Inscrit naturellement dans une logique interrégionale de déplacements, le projet de ligne rapide Nantes - Rennes / Bretagne Sud via l'aéroport du Grand Ouest, partie intégrante des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire, apportera une nouvelle offre ferroviaire et répondra ainsi aux différents enjeux d'accessibilité, d'attractivité et de développement durable en :

- Favorisant le **développement de l'intermodalité** notamment sur la plateforme aéroportuaire ;
- Étendant et rapprochant la principale **zone de chalandise de l'aéroport** ;
- Connectant à l'aéroport, par des services ferroviaires performants, les principales villes de l'Ouest, améliorant ainsi

le maillage territorial ;

- Renforçant le pôle d'échange multimodal de l'aéroport grâce au couple « gare ferroviaire / aérogare », qui permettra également de favoriser les **mobilités des habitants de tous les territoires concernés**, des riverains, des employés de l'aéroport, des salariés des entreprises de proximité...

Schéma de l'accessibilité à l'aéroport par les TC avec des temps de parcours indicatifs à l'horizon 2030



Comité syndical du SMA du 21 juin 2013

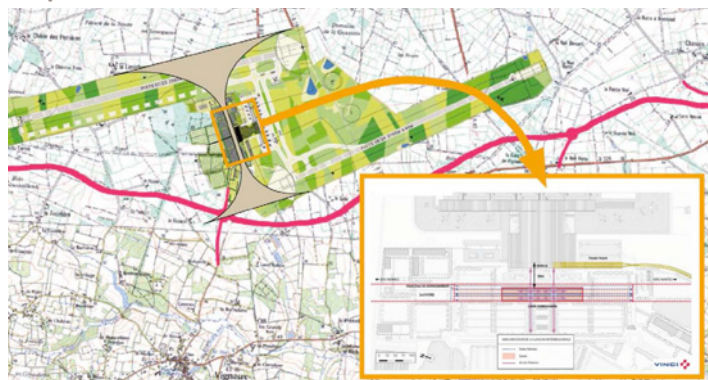
Temps de parcours estimatifs selon les modes de transport entre l'AGO et les principaux pôles de la zone de chalandise

Accessibilité à l'AGO : origine / mode(s) de transport	Véhicule personnel	Navette routière	Ligne de tram-train	LNOBPL (référence du scénario Bleu)
Nantes	30 mn	40-50 mn	38 mn	16 mn
Rennes	1 h 00	1 h 15	-	27 à 37 mn
Vannes	1 h 00	-	-	42 mn
Redon	40 mn	50 mn	-	18 mn
Saint-Nazaire / La Baule	35/45 mn	55 mn à 1 h 25	1 h 35-45*	1 h 10-20**
La Roche-sur-Yon	1 h 10	-	1 h 40*	1 h 15**
Angers	1 h 05	-	1 h 35*	1 h 10**

Correspondance (15 mn) en gare de Nantes : train / tram-train Nantes - AGO* et train Nantes - AGO**
Sources : ladistance.fr, destineo.fr, Systra et RFF

UNE PLATEFORME AÉROPORTUAIRE MULTIMODALE INTÉGRANT LES INSTALLATIONS FERROVIAIRES NÉCESSAIRES

La gare ferroviaire, place centrale dans la composition du parvis.



Fuseau du projet ferroviaire - Extrait notice projet Vinci, 2009

Comme le prévoit le contrat de concession du 29 décembre 2010 (art. 58), le schéma de composition générale de la plateforme aéroportuaire inclut les réservations (mesures conservatoires) pour les projets des futures liaisons ferroviaires Nantes-Rennes et de tram-train. Ce schéma prévoit ainsi l'accueil des infrastructures ferroviaires dans les conditions d'intermodalité les plus performantes :

- Une **station tram-train** positionnée en connexion directe avec l'aérogare ;
- Un **espace directement connexe à l'aérogare** réservé à

l'installation d'une gare ferroviaire ;

- Un **espace dédié aux autocars et autobus** positionné sur le parvis de l'aérogare.

Dans le projet d'aménagement de la future plateforme, l'aérogare et les différentes installations liées seront regroupées en partie ouest, entre les deux pistes, pour :

- **Minimiser les impacts environnementaux ;**
- **Faciliter la connexion aux infrastructures de desserte terrestre ;**
- **Favoriser l'intermodalité train-avion** avec une gare ferroviaire située au cœur du parvis de l'aérogare. Les aménagements une fois réalisés permettront **des trajets optimisés et sans obstacles avec la plus grande proximité possible entre voyageurs et moyens de transports collectifs**. Depuis

les portes d'accès « départs / arrivées » de l'aérogare, les voyageurs accéderont ainsi facilement aux différentes possibilités qui s'offrent à eux : terminal tram-train, desserte de taxis, gare routière bus et gare ferroviaire Nantes-Rennes.

En application du contrat de concession, le concessionnaire assurera la maîtrise d'ouvrage et le financement des volumes, équipements et interfaces destinés à assurer la liaison directe des passagers entre la gare de la future liaison Nantes-Rennes (prévue dans le projet LNOBPL) et l'aérogare.

LE CHOIX DU SCÉNARIO « BLEU » : UNE RÉPONSE COHÉRENTE PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS ET PERFORMANTE POUR RÉPONDRE AUX ATTENTES DES CITOYENS

En cohérence avec les orientations stratégiques des principales collectivités de l'Ouest de la France, inscrites dans leurs schémas prospectifs d'aménagement et de développement des territoires et des infrastructures de transports, et au vu des études approfondies menées par Réseau Ferré de France sur les différents scénarios, les collectivités membres du Syndicat Mixte considèrent que le scénario « bleu » est celui à privilégier. En effet ce scénario, qui pourra être aménagé sur la base des études détaillées, est le plus :

- **cohérent et respectueux des objectifs** des Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne et Pays de la Loire ;
- **performant en termes de dessertes optimisées** des territoires notamment périurbains et d'offres de connexions performantes pour les habitants des principales villes de l'Ouest ;
- **favorable pour faciliter leur intégration environnementale** dans les territoires traversés :
 - en limitant au maximum l'impact sur les espaces naturels

et agricoles notamment par la réalisation de travaux de génie civil,

- en prenant en compte les espaces dédiés aux mesures de compensation environnementales ;

- **conforme aux ratios de rentabilité socio-économique** par l'effet cumulé des clientèles de l'aéroport et des liaisons ferroviaires « intervalles ».

CHIFFRES CLÉS

- Clientèle : 25 à 30 % concernée par la desserte de l'AGO
- Temps parcours : gain de 25 à 27 mn sur l'axe Nantes - Rennes
- Trafic : gain de 2,3 millions de voyageurs/an
- Rentabilité socio-économique (TRI) : entre 3,3 % et 3,9 %
- Part modale d'accès à l'AGO par les transports collectifs (lignes ferroviaires et navettes autocar) : plus de 25 % des passagers (7 % à Nantes Atlantique)