CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC LNOBPL

L'association des Ailes pour l'Ouest

Les Ailes pour l'Ouest est une association loi 1901 créée en 2002 à l'occasion du débat public sur la réalisation de l'Aéroport du Grand Ouest.

Mise en sommeil jusqu'à la déclaration d'utilité publique puis la signature du contrat de concession, elle a été relancée au début de l'année 2013.

L'association a pour objet :

- D'encourager et de favoriser le regroupement de différents acteurs (citoyens, entrepreneurs, institutionnels, etc.) dans le cadre du projet d'aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes et/ou de tout autre projet de développement du transport aérien dans le Grand Ouest (Bretagne et Pays de Loire),

- D'encourager et de favoriser la réalisation, sur le site de Notre-Dames-des-Landes ou de tout autre site, d'un aéroport international successeur de Nantes Atlantique et alternative à Paris pour les habitants du Grand Ouest,

- De veiller à une parfaite intégration du futur aéroport et de ses infrastructures d'accès dans le site, dans le respect des activités existantes, des populations et des principes d'un développement harmonieux et équilibré du territoire

- D'informer ses membres sur l'avancée du projet du futur aéroport du Grand Ouest ou de tout autre projet de transport aérien et en particulier sur les difficultés rencontrées par les acteurs du projet, De contribuer et de participer à la réflexion sur le développement du transport aérien au niveau régional dans le cadre du développement économique des régions Bretagne et Pays de Loire,

- De participer à l'organisation ou d'organiser toute réunion d'information, colloque, séminaire ou toute autre manifestation tendant à favoriser des actions de communication sur le projet de futur aéroport du Grand Ouest,

- De diffuser les informations liées au projet du futur aéroport du Grand Ouest sous forme de publications, sur toutes sortes de supports et de médias ;

- De participer à des manifestations de toute sorte en lien avec le projet du futur aéroport du Grand Ouest,

- De représenter valablement ses intérêts et ceux de ses membres dans tous les actes de la vie civile,

- D'agir en justice pour la sauvegarde de ses intérêts et de ceux de ses membres dans le domaine du développement économique et de l'aménagement harmonieux du territoire en vue de la réalisation du projet d'aéroport du Grand Ouest,

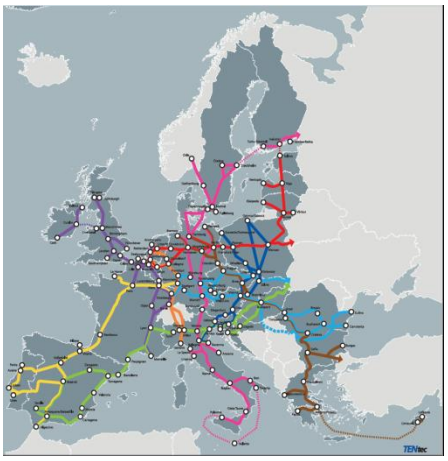
- De défendre devant toute juridiction compétente (judiciaire, administrative, etc.) ses intérêts propres et les intérêts collectifs de ses membres ainsi que les éventuelles conséquences des actions qu'elle a menées dans le cadre de la réalisation de son objet social en tant que demandeur, défendeur ou intervenant volontaire ou forcé,

- De soutenir passivement ou activement, et même reprendre à son compte, toute action menée en justice par un ou plusieurs de ses membres, dans le cadre de la réalisation de son objet social.

Elle compte aujourd'hui près de 4000 membres adhérents.

Un Grand Ouest à l'écart des principaux flux

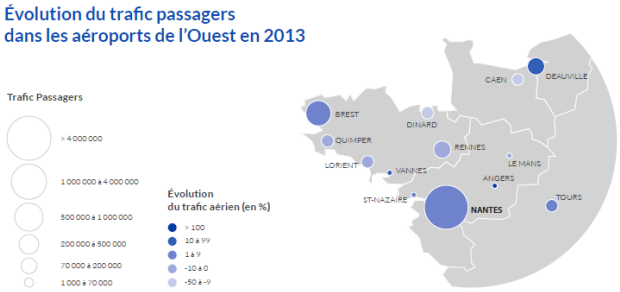
Le Grand Ouest n'est pas davantage intégré dans le dernier schéma européen d'interconnexion que les précédents ; C'est pourtant un territoire essentiel de l'Europe. Avec 8 millions d'habitants, il représente pourtant l'équivalent de pays comme la Suède (2 aéroports internationaux), de l'Autriche (6 aéroports internationaux), de la Suisse (3 aéroports internationaux), de l'Irlande (5 aéroports internationaux).



Son éloignement du centre de l'Europe nécessite donc des infrastructures de communication performantes dont l'Aéroport du Grand Ouest est une composante essentielle au même titre que la liaison rapide LNOBPL.

L'Aéroport du Grand Ouest : un projet démocratique inscrit dans les schémas nationaux depuis 15 ans

Nantes-Atlantique est un aéroport qui assure 99% du trafic de la région et 2/3 de celui du grand Ouest (Bretagne/Pays de la Loire).



Le transfert de l'Aéroport de Nantes-Atlantique est un projet inscrit depuis longtemps dans les schémas nationaux, car, enclavé entre le centre-ville de Nantes et le lac de Grand-Lieu, zone Natura 2000, il ne peut faire face à l'accroissement du trafic aérien.

De ce fait, les responsables économiques politiques, toutes tendance confondues ont soutenu la réalisation de ce transfert :

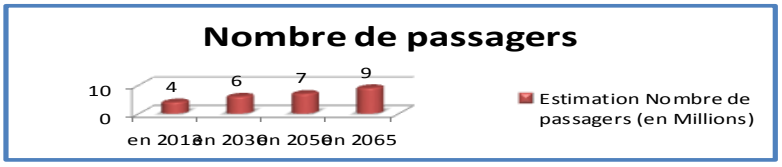
- ✓ Un projet inscrit dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Loire en 1998
- ✓ Un projet inscrit en 1999 dans la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) dite « **Loi Voynet** »
- ✓ Un **débat public** de début décembre 2002 à mai 2003 où **les opposants ont eu 55% du temps de parole** contre 15, pour les partisans, 17 pour le maître d'ouvrage et 13 pour la commission
- ✓ Un projet inscrit dans le **Grenelle de l'environnement et dans le schéma National des Infrastructures de Transport**
- ✓ **Un projet déclaré d'Utilité publique le 9 février 2008**
- ✓ **Le Conseil d'État a validé définitivement le 17 octobre 2013 la Déclaration d'Utilité Publique et rejeté tous les recours**.
- ✓ **La Commission européenne** devant **la Commission PETI** a, le 17 septembre 2013 indiquée qu'aucune infraction au droit communautaire en matière environnementale ne pouvait être retenue au regard des réponses apportées par l'État à sa demande d'informations

- ✓ **La Commission européenne** a, le 20 novembre 2013, estimé que la réalisation de l'aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes, est compatible avec les règles européennes relatives aux aides d'État et validé ainsi le montage financier.
- ✓ Un projet au final soutenu par 3 présidents de la République, 5 premiers ministres, les Régions Bretagne et Pays de la Loire, les agglomérations de Rennes, Nantes, Saint-Nazaire, La Baule, les Conseils Généraux d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique

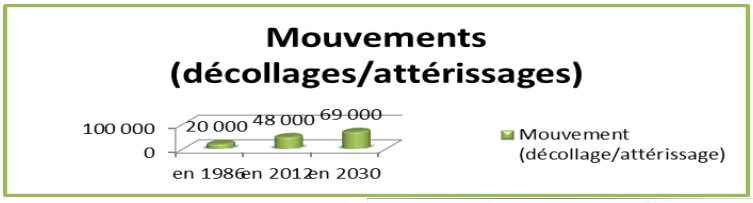
Une croissance du trafic qui ne laisse aucune autre alternative

La croissance du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique est exceptionnelle dans une conjoncture économique atone :

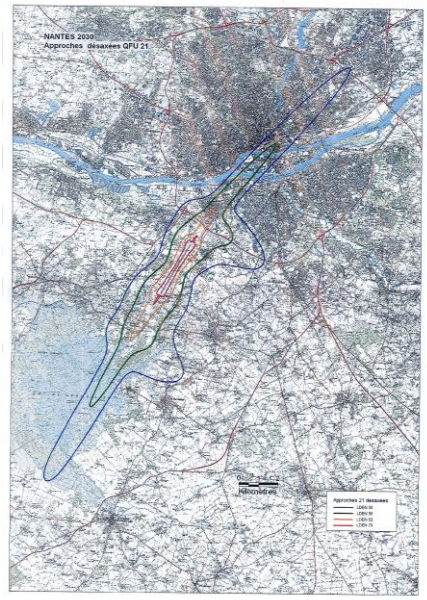
- Un trafic en constante augmentation : 6 millions en 2030, 7 en 2050, 9 en 2065



« 69000 mouvements en 2030 contre 48000 en 2012 :+43% (20 000 en 1986, +140%/2012)



Avec 42.000 personnes impactées par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) contre 900 à Notre Dame des Landes, l'impossibilité d'agrandir l'aéroport actuel en raison de ce fait, mais aussi des conséquences environnementales (3 zones Natura 2000 concernées par l'extension avec le lac de grand-lieu, l'estuaire de la Loire et la vallée de la Loire de Nantes aux ponts de Cé), le transfert de l'aéroport à notre Dame des Landes est désormais acté par l'État et renforcé par la commission du dialogue mis en place en 2012 qui a conclu aux dispositions suivantes :



- *« La croissance du trafic aérien à Nantes semble devoir se poursuivre.* ***Les perspectives à 2030 sont réalistes*** *»*

- *« Le transfert permettrait au grand ouest de* ***s'affranchir en grande partie du passage par Paris*** *pour accéder aux villes européennes et aux grandes métropoles françaises. Cet aéroport traduirait dans les faits une politique de décentralisation ».*

- *« L'aéroport actuel ne pourrait accueillir un développement important du nombre de passagers qu'au* ***prix de travaux très lourds****.*

- *« Au-delà de* ***55 000 mouvements****,* ***les nuisances*** *pour les habitants de l'agglomération nantaise deviendraient* ***vite difficilement supportables****. Le réaménagement n'apparaît donc pas comme une solution valable à long terme »*

- *« Le changement d'échelle de l'aéroport transféré qui offrirait davantage de lignes point à point vers des destinations à potentiel économique peut constituer* ***un atout pour la compétitivité des territoires ligériens et bretons*** *»*

Un projet LNOBPL qui prend en compte l'Aéroport du Grand Ouest

Le projet de Liaison Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire intègre dans l'ensemble des 3 scénarios présentés au débat la connexion avec l'Aéroport du grand Ouest qui rayonne réellement sur les 2 régions puisque 43 % du trafic est assuré par les clients de Loire-Atlantique, mais 27% par ceux de Bretagne, 7% par ceux du Maine et Loire et 11% par ceux de Vendée.

Avec une clientèle venant à 70% du nord-Loire, le transfert de l'aéroport de Nantes va encore le rapprocher de sa principale zone de chalandise et renforcer son attractivité.

A ce titre, l'intermodalité est essentielle en matière d'aménagement du territoire, car plus elle est optimisée entre les différents modes de transports, plus elle est efficace en terme de service et entraîne de ce fait une fréquentation supérieure.

Les temps de parcours notamment depuis Rennes, Nantes, mais aussi Vannes, Redon sont significatifs par rapport aux autres modes de déplacements notamment les navettes routières ou le véhicule personnel.

En terme de fréquentation, c'est donc un atout de poids qu'il faut mettre en avant.

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	Lignes de tram-train	LNOBPL (*gains du scénario Bleu*)
Nantes	30 mn	40-50 mn	38 mn	16 mn
Rennes	1h00	1H15	-	27 à 37 mn
Vannes	1h00	-	-	42 mn
Redon	40 mn	50 mn	-	18 mn
Saint-Nazaire/La Baule	35/45 mn	55 mn à 1h25	1h30-45*	1h10-25**
La Roche-sur-Yon	1h10	-	1h40*	1h20**
Angers	1h05	-	1h40*	1h20**
Châteaubriant	40 mn	1h15 (tram-train+ navette à Sucé/Erdre)	1h20 (via La Chapelle/Erdre ou la navette à Nort/Erdre à l'horizon 3)	-

Correspondance (10 mn) en gare de Nantes : train / tram-train Nantes - AGO* et train Nantes - AGO**

Sources ladistance.fr, Systra et RFF

Les critères de choix de l'association

Le débat public propose 3 scénarios qui intègrent tous la connexion avec l'aéroport du grand ouest.

A ce titre, la réflexion sur de nouveaux scénarios alternatifs évitant l'Aéroport du Grand Ouest, présentée après l'envoi des cahiers d'acteurs est tout simplement scandaleux et non avenu puisque personne ne pourra s'exprimer dessus dans un cahier d'acteurs.

De ce fait, nos choix ne peuvent être guidés que par les scénarios présentés et sont les suivants :

- Une intermodalité optimale avec l'Aéroport du Grand Ouest permettant une fluidité optimisée entre l'aérogare et la gare TGV avec des temps de parcours les plus réduits possible.
- Un gain de temps maximum entre les différentes villes reliées par ce projet, particulièrement entre Nantes et Rennes et entre Nantes et la Bretagne sud.
- Une bonne insertion dans l'environnement qui doit faire partie intégrante d'un tel projet
- La meilleure adéquation entre le coût et le service proposé.

Le choix de l'association

Au vu de ces éléments, l'association des ailes pour l'Ouest se déclare favorable à la réalisation de la Liaison Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire avec une connexion indispensable à l'aéroport du Grand Ouest

Elle se prononce en faveur du scénario bleu qui constitue le meilleur équilibre entre l'amélioration des temps de parcours depuis les différentes villes de l'ouest, les gains de trafic escomptés, le coût et les taux de rentabilité qui en découlent.