

RÉUNION PUBLIQUE DU 15 JANVIER 2003
Cité des Congrès de Nantes

L'intérêt débat : dégager des consensus

C'est le cas sur certains sujets évoqués par les intervenants présents (ex : l'Europe).

Je dirais même que quand Notre-Dame des Landes a été évoqué il y a une trentaine d'années par M. Chauty pour en faire un aéroport international de fret, j'étais contre une absurdité économique et si c'est de cela qu'on parlait ce soir, je serais avec les opposants.

Je ne vous surprendrais pas en vous disant que Notre Dame des Landes est justifié par devoir d'anticipation et de précaution parce qu'il en va de l'avenir de nos enfants beaucoup plus encore que du nôtre.

Pourquoi ?

IMAGE 1

➡ j'interviens tout d'abord en tant que fondateur d'une association Ouest Logistique qui réfléchit à l'évolution de la logistique pour notre grand ouest (de Brest à La Rochelle).

IMAGE 2

Notre conclusion = compte tenu de sa position géographique et de son relatif enclavement, l'ouest pour se développer voire survivre, a besoin de tous les modes de transport pour se raccorder aux grands flux logistiques européens : air, mer, routes mais aussi bien sur le fer, ces flux portant tant sur les marchandises que sur les voyageurs.

➡ j'interviens aussi en tant que responsable du développement économique de nos trois régions du grand ouest dans le cadre de Ouest Atlantique pour à la fois :
valoriser et promouvoir ce territoire
faciliter son développement par la mise en réseau de tous les acteurs concernés par ce développement
attirer des investisseurs étrangers sur ce territoire que nous appelons désormais la France Atlantique

J'étais hier encore avec un investisseur japonais qui propose 200 emplois et naturellement qui sont concernés par les moyens de communications que l'ouest offre car nous attirons désormais de plus en plus des individus plutôt que des produits pour assurer notre vie en communauté.

Je voudrais donc vous dire en quoi Notre dame des Landes répondrait aux besoins de la prochaine génération, celle de nos enfants, et quand j'évoque ceci, je pense tout particulièrement à leur emploi de demain.

Concernant sa vocation, notre vision de Notre-Dame des Landes est la suivante :
un aéroport de dimension interrégionale
et ceci à vocation européenne.

Interrégional

Si Nantes Atlantique a besoin de tous ses aéroports implantés dans l'ensemble sa de région et si il en est déjà le plus important de l'Ouest, Notre-Dame des Landes serait plus destiné à l'interrégion en tant que plateforme d'échange et de regroupement/ : un hub égional, le Satolas de l'Ouest.

IMAGE 3

Avec l'élargissement de l'Europe, notre grand ouest va être de plus en plus en concurrence avec les régions européennes, de plus en plus, nous allons vivre 2 phénomènes :
les marchandises et les personnes vont se déplacer en Europe, où chaque territoire sera de plus en plus tantôt producteur, tantôt consommateur de ce que fera l'autre ;
l'Europe des grandes régions va de plus en plus s'affirmer au plan économique à côté de l'Europe actuelle des Etats. On le voit déjà en Espagne et en Allemagne.

Mais on voit aussi que notre Grand Ouest, cette France Atlantique, territoire de 8 millions d'habitants, est à l'échelle pour se comparer avec l'Irlande, la Suède, l'Autriche et bien d'autres de ces nouveaux territoires d'Europe.

Peut-on imaginer la Suède, l'Autriche ou l'Irlande sans un grand aéroport à la taille de ses enjeux. En fait, la Suède en a trois, la Norvège en a deux, l'Irlande comme l'Autriche en a UN.
Le fait interrégional s'impose et s'imposera de plus en plus.

IMAGE 4

D'ailleurs, si je regarde la carte électorale prévue pour les prochaines élections européennes, je vois que le Gouvernement a bien intégré cette dimension de région de 6 à 8 millions d'habitants.
Que voit-on sur cette carte ?

Puisque nous sommes en compétition avec les Régions Européennes mais aussi avec les Régions Françaises, on voit qu'à l'échelle de 6/8 millions d'habitants, PACA, Rhône Alpes , disposent de trois très grands aéroports (les passagers ont le choix) ; Lyon, Saint-Exupéry, Marseille, Nice offrant chacun des infrastructures pour accueillir plus de 6 millions de passagers. On peut en dire autant de Bordeaux et Toulouse. Quand le plus grand de l'Ouest n'en est qu'à deux millions de passagers.

Je pense que les emplois de demain sont mieux, s'ils sont répartis entre le Grand Ouest et Rhône Alpes que tout chez eux et rien chez nous.

Interrégional mais à vocation Européenne // je n'ai pas dit

IMAGE 5

La projection interrégionale montre que si Notre-Dame des Landes passait à une heure d'accès, il y aurait une zone de chalandise touchant une population de l'ordre de deux millions de personnes et à deux heures d'accès, 6 millions de personnes qui manifestement préféreront venir prendre l'avion ici plutôt que d'aller engorger Paris.

Comment va évoluer la nature du trafic ?

IMAGE 6

Comment a-t-il évolué ?

Précisions

Entre 1990//2001 :

Flux voyageur :

Paris N° 1 38 %

Province N° 2 30 %

Europe N° 3 19 %

2001 Paris -25 % Effet TGV : montre complémentarité

Province N° 1 + 257 % représentant 44 % du trafic

Le maghreb 390 % de progression représentant 13 % du trafic

Quelles projections ?

SI on ne peut être certain du future, à quelles tendances allons-nous assister, même si les chiffres ne seront pas connus avant 2010 et a fortiori 2020.

L'Europe est et sera plus encore notre marché intérieur et ce sera notre nouvelle province et donc les trafics vont s'y développer.

Œuf et la poule.

L'offre de service créera la demande, comme l'offre régionale l'a permis pour développer les trafics province. Et comme cette demande existe, l'offre a permis aux voyageurs que nous sommes tous de se déplacer.

Demain, ce sera la même chose avec l'Europe. Nous sommes aujourd'hui à la veille d'une prise de décision comme Lyon Satolas l'était il y a 30 ans.

Imagine-t-on un seul instant que Rhône-Alpes remettrait en cause Lyon Satolas devenu Saint-Exupéry.

En résumé :

Dans l'Europe des Régions, où celles-ci seront en compétition les unes par rapport aux autres, notre Grand Ouest a besoin de tous ses modes de transports et de tous ses aéroports ; mais il ne pourra développer ses emplois de demain sans une plateforme interrégionale à vocation européenne.



ANCRONS

L'OUEST AUX GRANDS FLUX EUROPÉENS DE TRANSPORT

- AIR
- MER
- FER
- AUTOROUTE



Extension TGV Atlantique



FER : Amélioration offre ferroviaire



Développer
le trafic
dans l'ouest

Aéroport International de Notre Dame des Landes



Modernisation flottes portuaires



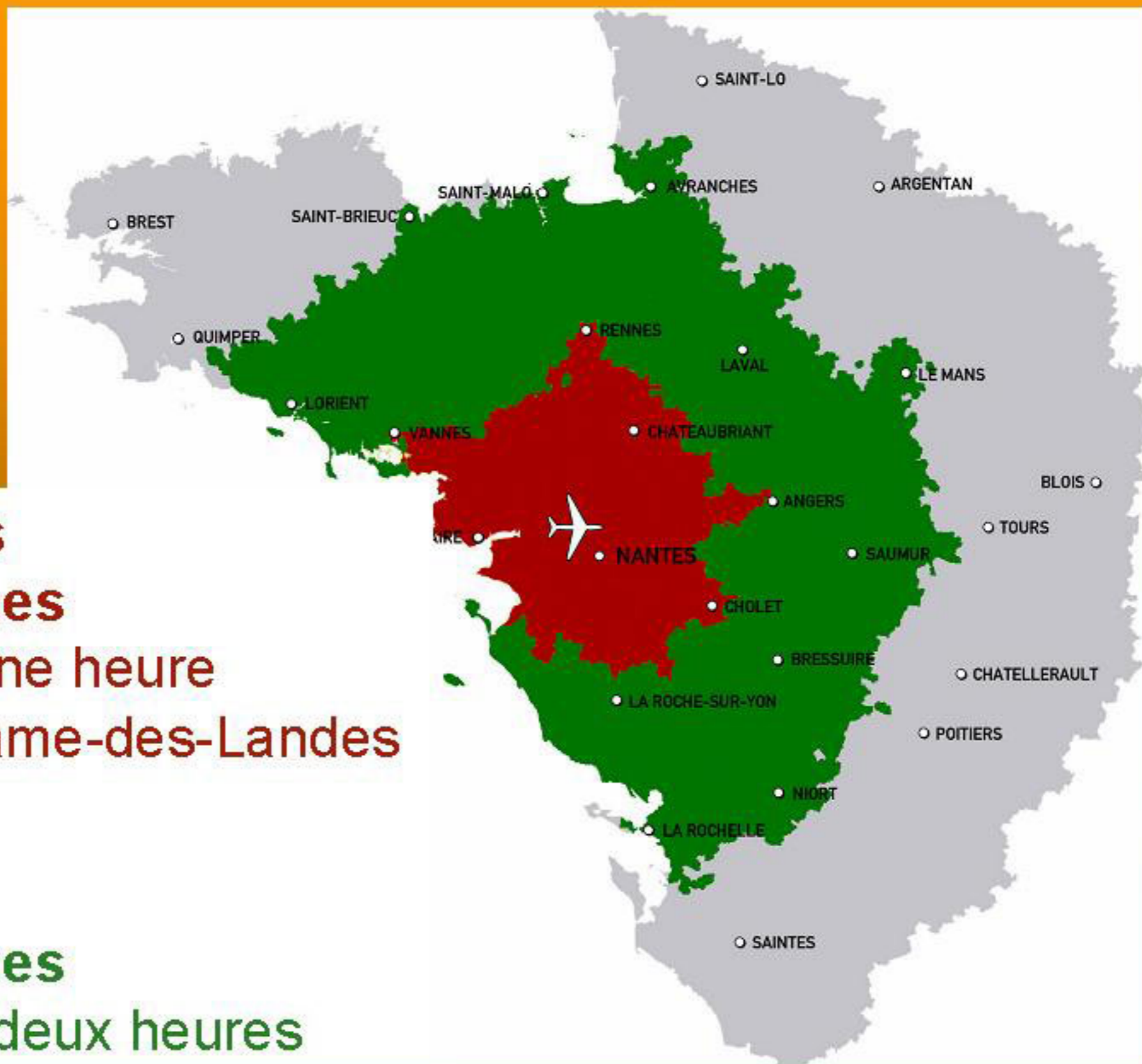
Route des Estuaires - Atlantique Rhin Rhône





LES BASSINS DE CLIENTELE DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

IMAGE 5



2,2 millions
de personnes
à moins d'une heure
de Notre-Dame-des-Landes
en 2015

6 millions
de personnes
à moins de deux heures

UNE OBLIGATION SE DEPLACER DANS L'ESPACE EUROPEEN

REPARTITION EVOLUTION TRAFICS

	1990	2001	2010
			Croissance
PARIS	38	15	- 25 %
PROVINCE	30	44	+ 257 %
EUROPE	19	21	+ 200 %
MAGHREB	6	13	+ 390 %
AUTRES	7	7	+ 73 %
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	100	100	+ 80 %