



1.4

Les besoins et perspectives de développement de l'offre aéroportuaire interrégionale

Dans le cadre de la politique nationale de transport et dans celui d'un marché français du transport aérien qui croît et se restructure, le développement des aéroports de province est encouragé et le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique mis à l'étude.

La présence d'un aéroport international, disposant de capacités fortes de développement, constituerait un atout majeur dans la stratégie de positionnement européen du Grand Ouest, aujourd'hui contraint par sa situation géographique à l'écart des grands centres de décision ■



LE GRAND OUEST : UN TERRITOIRE EN PLEINE EXPANSION QUI DOIT PARFAIRE SON ACCESSIBILITÉ

Un espace interrégional à fort potentiel

Forgée par l'océan et les îles, déclinée le long de 2 200 kilomètres de côtes, l'identité géographique du Grand Ouest se double d'une véritable identité culturelle et sociale, qui s'exprime aussi bien autour de la relative homogénéité des structures socio-professionnelles, que de la similitude de comportements individuels et collectifs spécifiques, renforcées par une pratique étendue de la coopération interrégionale.

Espace dynamique et attractif, le Grand Ouest s'est véritablement transformé durant les trente dernières années. La modernisation accélérée de l'appareil productif, à laquelle se sont ajoutées de sensibles améliorations des réseaux de communication, a produit une expansion économique, favorisée par une forte croissance démographique et une organisation territoriale cohérente.

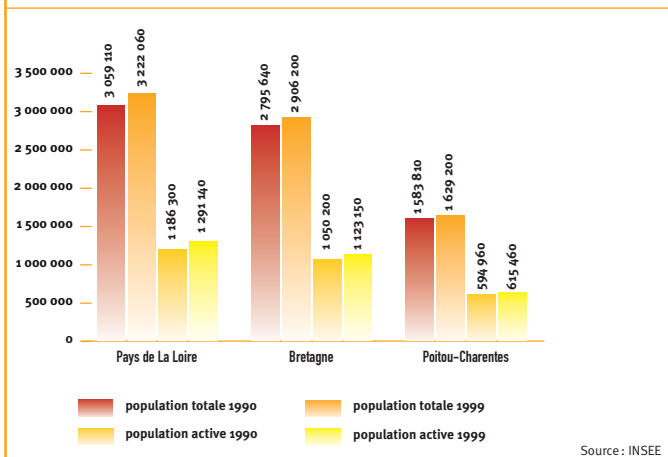
L'émergence d'un réseau de villes complémentaires, structuré au sein de solides ententes interrégionales et autour des métropoles de Nantes-Saint-Nazaire et de Rennes, rend d'autant plus perceptible la position du Grand Ouest dans l'ensemble national et européen.

Cet espace doit aujourd'hui trouver la voie d'un développement durable et se rapprocher des grands centres de décision nationaux et internationaux.

Les infrastructures du Grand Ouest



Évolution de la population et des emplois depuis dix ans



Le Grand Ouest a été identifié par l'État comme l'un des six grands espaces régionaux d'envergure internationale qui doivent faire l'objet de mesures d'organisation des ressources, dans un souci de gestion et d'anticipation des grands défis environnementaux. Il fait l'objet d'une Mission Interministérielle Interrégionale d'Aménagement du Territoire (MIAT).



Trois grands défis pour le Grand Ouest

••• Développer les relations entre villes

Les relations entre Nantes - Saint-Nazaire et Rennes, les deux principaux ensembles urbains de l'Ouest, seront renforcées par la réalisation d'infrastructures de communication et d'échanges de grande ampleur. Cette démarche sera complétée notamment par le resserrement des liens avec Poitiers, Angers, Le Mans, Brest et Caen.

Le dynamisme de ces ensembles métropolitains doit entraîner un accroissement de la compétitivité globale et une accélération de l'ouverture à l'international des territoires du Grand Ouest.

••• Maîtriser le développement urbain diffus et préserver le cadre de vie

Concilier les activités économiques permanentes et la préservation des milieux naturels, maîtriser l'urbanisation en privilégiant la qualité du cadre de vie, développer l'emploi, au premier rang duquel le tourisme, tout en gardant à l'esprit les impératifs de l'aménagement du territoire et du développement durable, contribueront à renforcer l'attractivité du Grand Ouest.

••• Se rapprocher des grands centres de décision nationaux et internationaux

Placé au centre de la façade atlantique, le Grand Ouest se trouve aujourd'hui éloigné des grands pôles de développement européens.

L'amélioration continue de l'accessibilité de cet espace interrégional conditionne en grande partie le succès des politiques qui y seront conduites par ailleurs pour y développer la compétitivité des entreprises et des territoires, et, plus globalement, développer l'image du Grand Ouest.

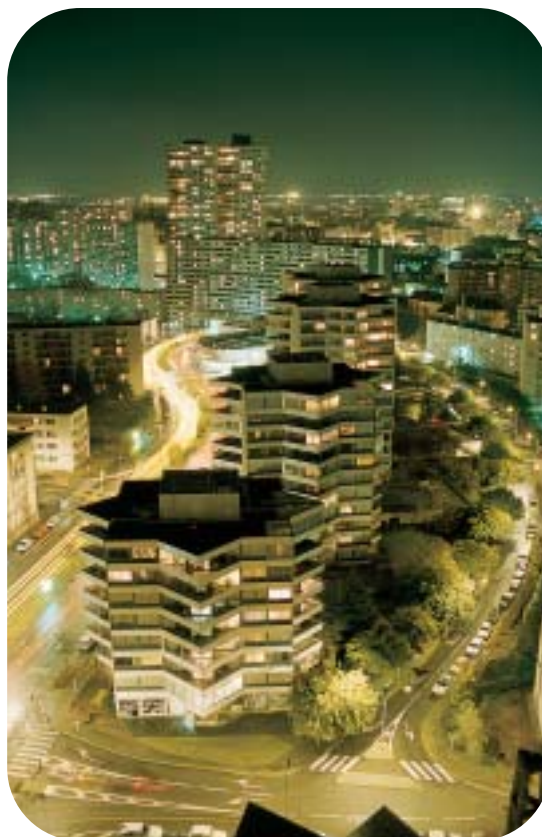


Nantes-Saint-Nazaire : une métropole de dimension européenne au bénéfice du Grand Ouest

Les aires urbaines de Nantes et de Saint-Nazaire (883 000 habitants), qui ont connu une expansion démographique de plus de 35 % en trente ans, représentent le cinquième ensemble métropolitain de l'hexagone et le premier du Grand Ouest, dont elles constituent la plus grande concentration économique et industrielle.

La métropole Nantes-Saint-Nazaire, réputée pour la qualité de son cadre de vie, dispose d'une forte reconnaissance nationale.

Son excellent niveau d'équipements urbains, ses initiatives culturelles ou urbanistiques, son université et ses grandes écoles en pleine croissance, lui ont ainsi permis d'accueillir de nombreuses délocalisations de services fonctionnels de grandes entreprises et de développer son attractivité.



L'aire urbaine de Rennes

Capitale de la Bretagne, Rennes conjugue les avantages d'une métropole à taille humaine. Cité moderne, elle favorise son développement tout en préservant un cadre de vie agréable, à proximité de la mer.

Elle affiche une forte croissance démographique tout en maintenant ses grands équilibres (ville, campagne, activités économiques).

L'aire urbaine de Rennes compte 521 000 habitants, dont près de 56 000 étudiants. Elle regroupe plus de la moitié des effectifs de l'enseignement supérieur de la Bretagne. Cette forte proportion de jeunes dynamise l'activité culturelle de la ville et contribue à son attractivité, bien au-delà du cadre régional.

AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT ET CONFORTER LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Des plates-formes ouvertes au trafic commercial mais aux missions différenciées

Le Grand Ouest dispose d'un parc aéroportuaire particulièrement important, avec une quinzaine de plates-formes réparties sur son territoire. Nantes Atlantique, par son volume de trafic et son rythme d'évolution, s'affirme à la tête de ce réseau pour le transport des voyageurs.

Brest - Guipavas et Rennes Saint-Jacques, qui ont leur propre hinterland et des vecteurs de croissance spécifiques, se positionnent dans un jeu de complémentarité plus que de concurrence.

Des orientations de développement

La stratégie commerciale de développement d'un nouvel aéroport à l'échelle du Grand Ouest s'articule autour d'une double ambition :

- apporter les meilleures solutions de transport aux passagers de l'Ouest,
- offrir aux opérateurs, présents et à venir, des infrastructures adaptées à l'évolution de leurs réseaux et de leurs contraintes d'exploitation pour garantir le niveau de service le plus haut.

Cette stratégie s'inscrit dans la continuité des initiatives actuellement engagées par les Chambres de Commerce et d'Industrie de Nantes et de Saint-Nazaire, gestionnaire de l'aéroport et les partenaires de cet équipement.

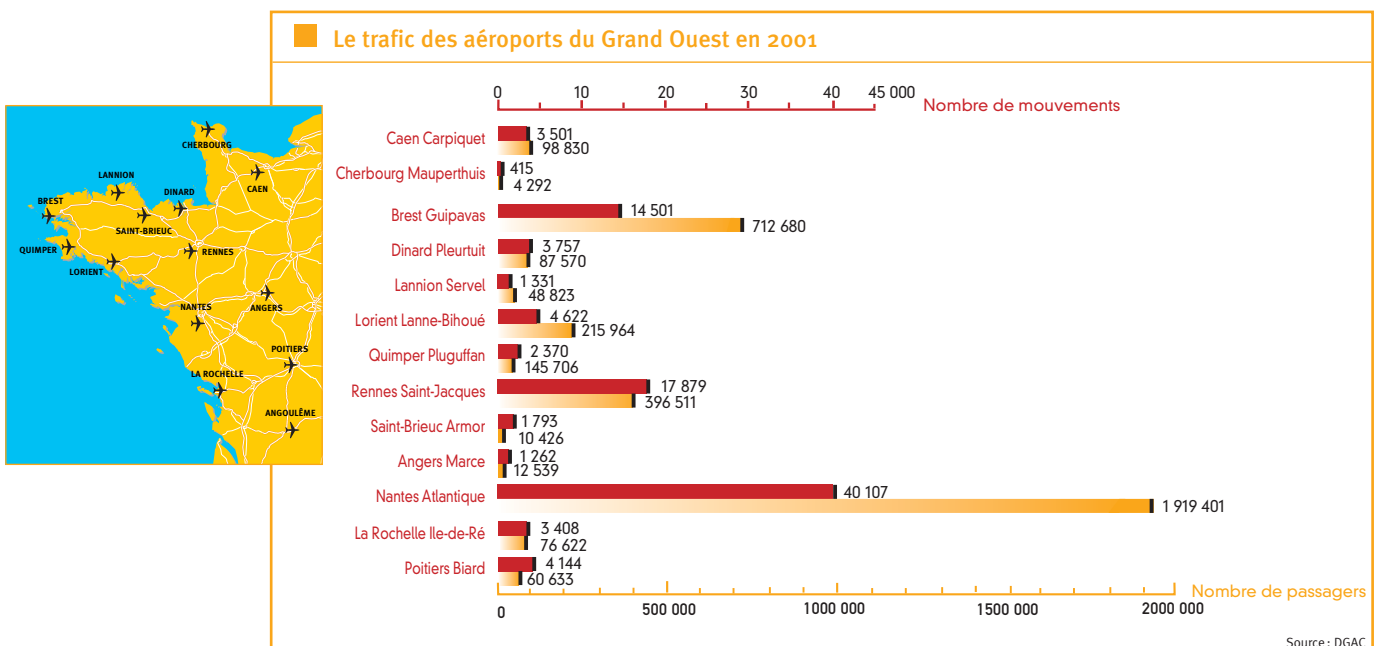
UN "RENDEZ-VOUS ATLANTIQUE" QUI PRÉFIGURE L'AVENIR

Le Rendez-Vous Atlantique s'est mis en place pour apporter le potentiel complémentaire attendu des opérateurs qui exigent de trouver les conditions économiques suffisantes à la création de liaisons Europe en direct (condition indispensable du développement de l'aéroport).

Ce dispositif consiste à tisser au départ des aéroports de l'Ouest (Brest, Quimper, Lorient, Le Havre, Rouen, Caen) un réseau de lignes convergentes en une sorte de "mini hub", se raccordant au réseau nantais et se prolongeant vers les métropoles françaises aujourd'hui, européennes demain. Déjà utilisé chaque année par près de 50 000 passagers brestois, il apporte satisfaction à la fois aux utilisateurs par la rapidité des correspondances, aux compagnies en termes financiers et aux passagers nantais qui bénéficient de plus de fréquences et d'avions plus confortables.

Elle s'appuie sur quatre grands axes :

- développer les liaisons avec les "hubs" des trois grands groupes mondiaux : Air France à Charles de Gaulle, British Airways à Londres-Gatwick et Lufthansa à Francfort et Munich,
- développer les liaisons directes, en particulier avec l'Europe,
- développer le pôle vacances tant à l'import qu'à l'export,
- mettre en place les infrastructures et le niveau de service nécessaires au maintien des compagnies présentes et à l'accueil de nouveaux opérateurs.





Une dynamique d'ensemble pour les aéroports du Grand Ouest

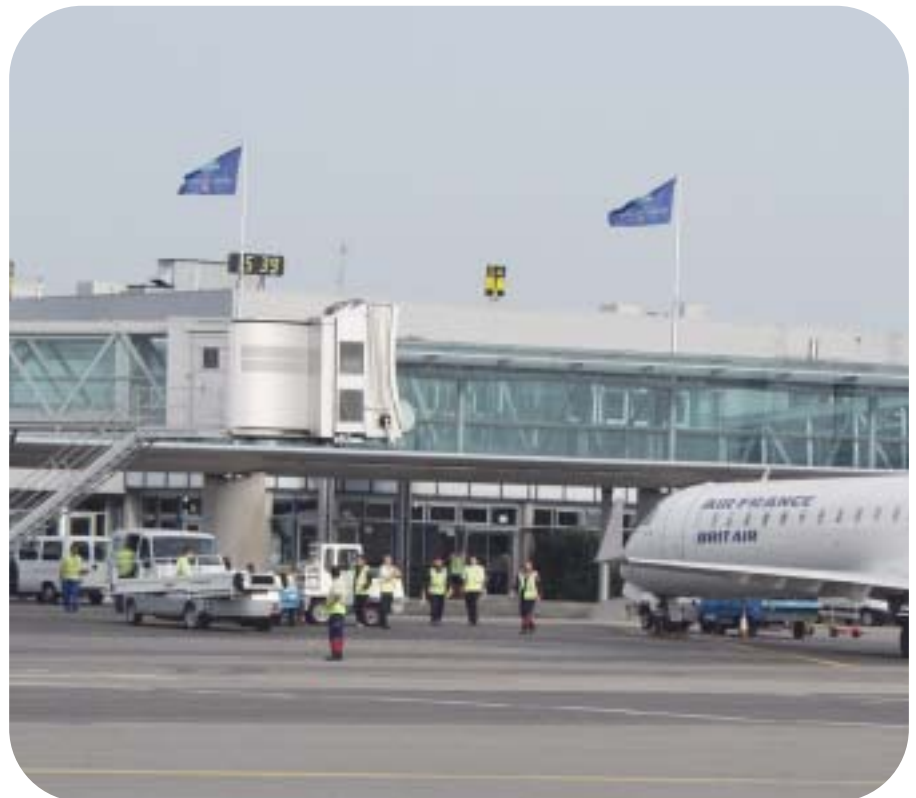
Près de 300 000 Bretons viennent chaque année prendre l'avion à Nantes, à part équivalente pour les vols réguliers et les vols charters.

Pourtant, les aéroports bretons disposant de leur propre logique de développement devraient être peu affectés par la création d'une nouvelle plate-forme :

- À Brest et Quimper, le trafic, principalement réalisé sur les liaisons avec Paris, ne devrait pas être touché. Au contraire, avec le développement du Rendez-Vous Atlantique, la liaison Brest Nantes (31 000 passagers en 2001) se verrait renforcée.
- Les plates-formes de Lannion, Saint-Brieuc et Dinard, trop éloignées, ne seraient nullement affectées.
- En raison de sa situation envisagée à 80 minutes en voiture de Lorient et 1 heure de Vannes, le nouvel aéroport capterait probablement une part non négligeable de la clientèle Morbihanaise, surtout si une offre attractive y était proposée.
- Rennes Saint-Jacques, qui a connu une très forte croissance ces dix dernières années, devrait affronter une double concurrence dans la perspective d'un nouvel aéroport à 80 km de Rennes par voie express et de l'arrivée de la ligne à grande vitesse. Toutefois, ces deux événements majeurs ont d'ores et déjà été pris en compte dans les stratégies de développement et d'investissement de la plate-forme rennaise qui entend se concentrer sur le trafic "affaires" et le fret et délaissier le trafic charter au profit de Nantes.

La réalisation d'un nouvel aéroport du Grand Ouest en remplacement de celui de Nantes Atlantique sera l'opportunité de renforcer la complémentarité aéroportuaire régionale, en permettant aux aéroports de se développer sur les marchés qu'ils se sont choisis.

L'impact du nouvel équipement dépendra essentiellement, à tous les niveaux (trafic, emploi, retombées économiques), de son dimensionnement et de sa nouvelle vocation. Bien les définir est essentiel. C'est la réflexion qui s'engage.





**2002-2010,
de Nantes
Atlantique
à l'aéroport
du Grand Ouest :
une période
charnière**

Pour le Grand Ouest, la réponse aux nouveaux défis de son positionnement européen suppose la construction et l'affirmation d'une véritable image interrégionale visible et lisible au plan national, européen et mondial, le renforcement de l'attractivité des territoires qui le composent et l'accroissement de leur compétitivité économique.

La réalisation de ces objectifs dépendra de la capacité des décideurs et des acteurs, publics et socio-économiques à agir pour assurer les conditions d'un développement durable, notamment par l'amélioration des communications avec le reste de l'Europe.

À cet égard, un aéroport moderne à vocation élargie constitue un atout essentiel. Lien physique avec le reste du monde, il est également un fort élément d'attractivité et d'identification du territoire pour les entreprises et les populations.

L'actuelle plate-forme, dont le développement est fortement limité par son environnement, n'est pas apte à jouer ce rôle.

Au vu de sa saturation prochaine, des décisions sont à prendre rapidement.

La réflexion menée par l'État a confirmé l'engagement des collectivités et du gestionnaire autour du seul projet envisageable : celui de créer une nouvelle plate-forme aéroportuaire interrégionale à l'échelle du Grand Ouest.

Conçue dans le prolongement stratégique de Nantes Atlantique, elle intégrera, dès sa conception, des exigences fortes d'insertion dans son environnement humain et naturel.
