

Si l'aéroport de Nantes-Atlantique est aujourd'hui le second aéroport régional français pour le trafic des vols vacances, il le doit en grande partie à sa situation géographique doublée d'une excellente desserte autoroutière.

Sur ce dernier point, l'ouverture de l'A85 (Tours / Saumur) et de l'A831 (Fontenay Le Comte / Rochefort) concourront à conforter l'attractivité de Nantes-Atlantique pour les habitants du Grand Ouest, zone qui s'étend aujourd'hui à l'Ouest d'une ligne allant de Caen (depuis peu : ouverture de l'A84) à La Rochelle via Le Mans, Tours et Poitiers.

Question : Les aéroports du Grand Ouest sont-ils susceptibles de recevoir l'offre charter actuellement centralisée sur Nantes Atlantique ?

Le maillage relativement dense des aéroports dans le Grand Ouest constitue une base de réflexion propre à solutionner la saturation du trafic de Nantes-Atlantique. Toutefois, ce projet ne résiste pas à une analyse économique et aux contraintes auxquelles les voyageurs se trouveront inévitablement confrontés.

L'étalement des zones de chalandises respectives entraînera une diminution de la demande, donc de l'offre et par voie de conséquence une moindre compétitivité tarifaire.

Toutes les expériences passées se sont soldées par autant d'échecs. A ce jour le trafic des vols vacances sur l'ensemble des aéroports du Grand Ouest se révèle particulièrement insignifiant (Brest-Bretagne mis à part).

Il apparaît donc en conclusion, que le développement du trafic des vols vacances dans le Grand Ouest, est conditionné par **une concentration de l'offre sur une seule et même plate-forme aéroportuaire.**

Question : un transfert de l'ensemble du trafic des vols vacances sur l'aéroport de Montoir-St Nazaire est-il envisageable ?

Si le principe défini précédemment d'une concentration de l'offre est respecté, et sous réserve que ce transfert à St Nazaire n'entraîne pas de surcoût d'exploitation (ce qui reste à démontrer) ; surcoût dont pâtiraient les voyageurs ; la réponse est positive.

Il convient néanmoins de souligner que la situation géographique plus occidentale de Montoir limitera d'autant son attractivité sur la frange Est de la zone de chalandise actuelle : régions de Poitou-Charente, Centre et Basse Normandie.

Il en résultera une déperdition de la clientèle et ceci, sans qu'il y ait de compensation à l'Ouest.

Le marché des vols vacances, en pleine expansion depuis une quinzaine d'année, est cependant loin d'avoir atteint sa maturité si l'on en juge par la faible fréquentation des agences de voyages en France (- de 10%), à comparer avec les 50% atteints dans tous les pays anglo-saxons.

Une plate-forme aéroportuaire facile d'accès, et située au centre d'une zone de chalandise la plus large possible est donc indispensable pour un développement durable et harmonieux des vols vacances dans le Grand Ouest.