

Quel trafic passagers à Nantes Atlantique à l'horizon 2010 , 2020 ? (contribution de *BVV Bien Vivre à Vigneux*)

Si l'histoire se répète rarement elle incite néanmoins à la réserve face à ses éléments factuels , tout comme elle suggère la prudence dans l'interprétation et l'exploitation qui pourraient en être faites . Il en est ainsi des prévisions de toutes natures où sciences exactes et sciences humaines se conjuguent parfois pour transformer , des estimations en convictions puis en certitudes et enfin en objectifs à atteindre , dévoyant en cela les analyses engagées .

Prévoir consiste donc à envisager toutes les solutions possibles et non seulement celles qui dans des conditions idéales seraient favorables à la promotion d'une thèse particulière . Le résultat ne vaut alors que par sa diversité et doit naturellement être argumenté.

L'application de ce principe à l'étude de l'évolution du trafic aérien et en particulier au trafic projeté sur une plate-forme aéroportuaire , implique la prise en considération de facteurs conjoncturels et structurels qui se couplant à des facteurs locaux , rendent les prévisions d'autant plus complexes que les périodes étudiées sont lointaines , la conjoncture incertaine et les typologies des trafics diverses (affaire, loisir , charters) , d'où deux approches générales :

- analyses statistiques avec pondérations par facteurs d'influence permettant au moins au niveau comparatif de déterminer les rôles respectifs de chaque paramètre (élasticité) .
- analyses globales par extrapolations graphiques , plus simples mais ne donnant pas accès aux facteurs d'élasticité .

Ces analyses ne doivent pas être confondues avec des objectifs ou des propositions de croissance déclaratives , produites à seule fin d'emporter des décisions budgétaires à l'approche d'un nouvel exercice .

Hormis des prévisions très anciennes élaborées dans un contexte différent et largement démenties par les faits , diverses projections de croissance peuvent être sommairement citées :

- DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) , 4 % à 5 % par an dès 2003 .
- CCI (Chambre de Commerce et d'industrie) , 4 % à 5 % par an suivant les présentations , 7% en 2003 par rapport à 2002 et 4 millions de passagers en 2020 .
- IATA (Association des transporteurs aériens) , qui se plaçant dans des conditions idéalisées de stabilité , politique , réglementaire , économique , sociale ... , propose d'atteindre 4,3 millions de passagers en 2020 , avec des taux de croissance du trafic évolutifs de :

. 4,7 % jusqu'à 2010 .
. 4,3 % de 2010 à 2015 .
. 3,6 % de 2015 à 2020 .

Seules les analyses issues de l'expertise confiée à la société Cosynergie introduisent des éléments explicatifs crédibles associés à chaque méthode proposée .

D'une manière plus simple les projections de trafic à objectif des 10 et 20 prochaines années peuvent être introduites sur la base d'extrapolations graphiques basées sur des tendances

d'évolution qui prennent cependant en considération les diverses « ruptures » observées . (Figure 1) .

L'analyse du trafic passé , hors transferts et divers (courbe jaune) et total (courbe rouge) , montre qu'en dépit de l'incidence de la première guerre du golfe la période 1989 / 2000 a été marquée par une croissance particulièrement favorable , laissant espérer à certains qu'une situation analogue pourrait à l'identique se reproduire .

- de 1989 à 2000 (points A à D) la croissance du trafic a été de l'ordre de 700 000 à 800 000 passagers sur une période de 11 ans .
- de 1991 à 2000 (points B à D) la croissance du trafic a été de l'ordre de 1 millions de passagers sur une période de 9 ans .
- de 1989 à 1995 (soit durant 6 ans points A à C) le trafic a stagné avec cependant une reprise positive dès 1991 / 1992 (point B) .

D'où les extrapolations possibles à 10 ans :

- **hypothèse 1** , reproduction à l'identique de la croissance de la période 1991 / 2000 selon le cheminement FGH (1 million de passagers en plus sur 9 ans) , soit 2,8 / 2,9 millions de passagers en 2011 et donc **2,7 / 2,8** millions de passagers en 2010 .
- **Hypothèse 2** ; extension de la courbe enveloppe (rouge) CE à 2010 conduisant à une estimation de l'ordre de **2,8 à 2,9** millions de passagers à ce même échéancier .
- **Hypothèse 3** , prise en considération des événements actuels par une translation de la courbe précédente du point E au point F (courbe verte) , ce qui conduit à une estimation de **2,5 à 2,6** millions de passagers en 2010 .

Une approche prudente suggère alors de retenir ce dernier chiffre , d'autant qu'il a été supposé que 2002 marquait la fin d'une crise qui pourrait se prolonger en 2003 .

Au delà de 2010 et à objectif 2020 , deux croissances de trafic peuvent être proposées :

- 1 million de passagers supplémentaires environ en supposant une dynamique de croissance du même ordre de grandeur que durant la période 1990 / 2000 , soit en 2020 un maximum de **3, 6 millions** de passagers .
- 700 000 passagers supplémentaires à appliquer à la valeur 2010 minimale (2,5 millions) soit **3,2 millions** de passagers .

Ces dernières projections , plus que probables sont à comparer aux objectifs déclarés des porteurs de projet soit 3 à 3,2 millions de passagers en 2010 et 4 à 4,3 millions de passagers en 2020 .

Dimensionnée pour traiter 3 millions de passagers dont 30 à 35 % de passagers charter (soit environ 14 à 15 % des mouvements d'appareils commerciaux de la plate-forme) , l'aérogare de Nantes Atlantique pourrait très certainement , par des aménagements limités et par des gains de productivité, traiter 3,2 à 3,6 millions de passagers . Le problème ne serait donc pas aussi urgent que semblent le souhaiter les partisans d'un transfert rapide , d'où l'intérêt de mettre à profit le délais supplémentaire ainsi introduit , pour une analyse dépassionnée : en clair une « remise à plat totale » du problème posé .

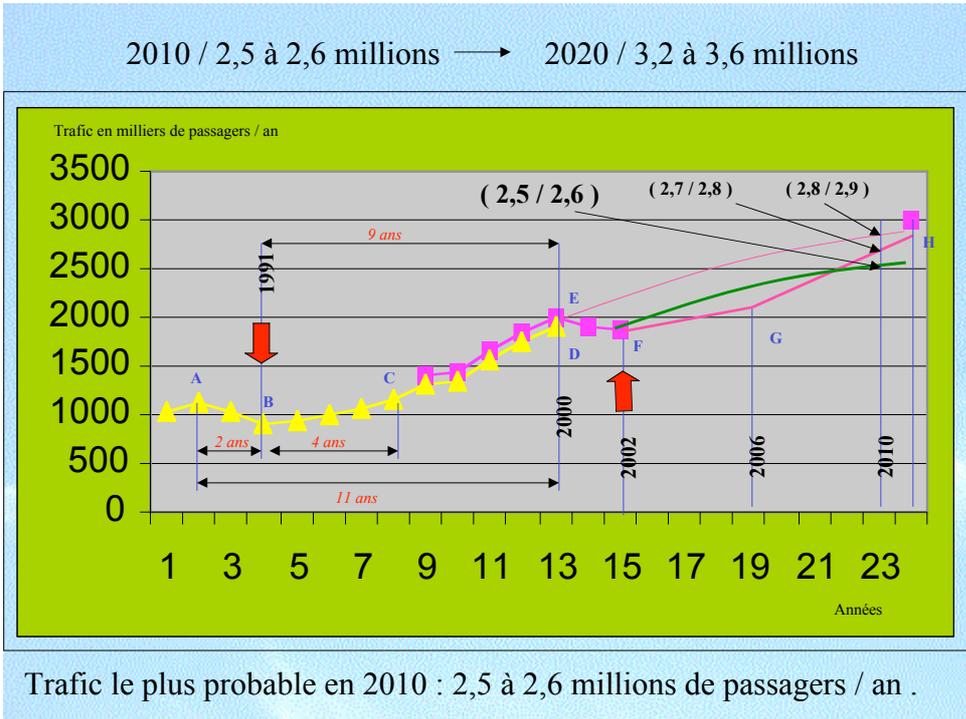


Figure 1 : Nantes Atlantique , projections de trafic à horizon 2010 .

NB : - l'écart entre les points rouges et jaunes correspond aux passagers en transfert et divers , pris en considération par l'exploitant (CCI) mais non retenus dans les statistiques de la DGAC .

- à noter que la notion de saturation de l'aérogare ne devrait pas prendre en considération les passagers en transit piste (cas des Rendez Vous atlantiques) qui n'utilisent pas l'aérogare , de même que les passagers charters qui sont traités dans les heures ou les jours « creux »