

## **CHAPITRE 3**

**DE LA SATURATION ANNONCEE ET AFFIRMEE**

**A L'ANALYSE " VERITE " DE LA SATURATION**

# DE LA SATURATION ANNONCEE ET AFFIRMEE A L'ANALYSE " VERITE " DE LA SATURATION

## Introduction

Chacun sait que tout équipement privé ou public a forcément à un moment donné une limite de capacité et de production. Il en est de même pour une route, une voie ferrée, et aussi pour un aéroport.

Dans le dossier du débat public, il est évident que pour les porteurs du projet , le phénomène de saturation pour Nantes-Atlantique est la seule raison majeure qui justifie une décision de transfert pour 2010, parfois 2015 !!!!

Après consultation des organismes compétents, contrôleurs aériens, pilotes, Commission de Bruxelles, Eurocontrol, après avoir étudié les documents DGAC, internationaux , nous connaissons les différents paramètres qui entrent en ligne de compte pour apprécier la complexité et évaluer la saturation d'un site (salles d'accueil, piste, parking avions, etc).

Dans l'analyse suivante, la même approche que celle du dossier du Débat Public a été retenue, à savoir la définition du niveau de saturation en fonction du nombre de passagers et du nombre de mouvements annuels.

En terme de passagers, et selon les sources d'information ( promoteurs du projet, élus de la Région, du Département, documents publiés, presse, etc ...) les chiffres annoncés varient de 2,5 MM à 4,3 MM, voire 5 MM!!!!

Une seule affirmation sans vision objective à court et moyen terme, et sans hypothèses clairement mentionnées, est la date de 2010.

Les conclusions de notre analyse montrent et démontrent qu'il est possible de **prendre le temps de la réflexion sereine avant toute prise de décision pour un équipement qui doit être structurant et durable pour les prochaines décennies.**

Il faut, aujourd'hui tenir compte de la situation actuelle :

- Situation économique en net ralentissement (progression des déficits, diminution du P.I.B, réduction du pouvoir d'achat )
- Situation financière et boursière
- Situation politique de part le monde
- Menaces terroristes malheureusement bien réelles
- Risques d'intervention militaire plus que probable

A lire le dossier, l'optimisme affiché est en décalage avec la réalité, car comment peut-on dire page 15 que le contexte économique et social est tout à fait favorable au développement du trafic !!!! que les tendances de croissance observées avant 2000 ne sont pas remises en cause par les événements récents alors que les statistiques émises par la DGAC pour le premier semestre 2002 montre que le trafic a baissé de 12,4 % par rapport à la même période 2001 !!!

Cette réflexion confirme la **demande des Association pour qu'une nouvelle étude intégrant tous les paramètres et critères actuels soit réalisée dans les plus brefs délais et surtout avant le débat public afin qu'il y ait un vrai débat entre des choix contradictoires proposés.**

**La sérénité du débat sur des propositions réalistes, justes et objectives devrait permettre aux décideurs gouvernementaux, en évitant des prises de position prématurées et partisans, de faire le bon choix afin de garantir la pérennité d'un tel équipement dans le cadre " d'un développement durable, d'une valorisation du Territoire et d'un apport bénéfique aux populations"**

Le contenu de la première partie du dossier prévu pour le Débat public affirmant la saturation prochaine pour conclure au transfert de Nantes-Atlantique en 2010, appelle des remarques fondées sur des preuves, qui seront développées tout au long de notre analyse.

Une première question : pourquoi vouloir appuyer la démarche de justification du développement du trafic en se basant uniquement sur les événements survenus durant les trois dernières décennies ? (années 70, 80, 90 )

De mars 2001, début de la crise économique et financière, à ce jour un nombre important de faits géopolitiques, actes de terrorisme ont favorisé plus qu'un ralentissement, mais une réelle régression du développement du transport aérien.

L'analyse comprend six chapitres :

**1-Les trois périodes**

**2-L'analyse des chiffres**

**3- Comparaison entre aéroports**

**4-La saturation possible**

**5- Le bassin de clientèle**

**6-Conclusion**

## **1- LES TROIS PERIODES**

A la lecture du document du débat public" 1ère partie", trois périodes distinctes sont développées tout en s'articulant sur l'état des lieux, le développement limité, les besoins et la nécessité d'un transfert programmé.

### **1-1 La période euphorique 1975-2000**

C'est une période de forte croissance avec des événements positifs et négatifs dont les effets sont de courte durée malgré leur intensité :

Prix du baril de pétrole	1970
Mise en service du TGV	1989
Guerre du golfe	1991
Mise en service de liaisons subventionnées	1996
Coupe du Monde	1998

Remarquable taux de croissance de 8,5 % par an de 1975 à 2000, fait incontestable mais en regardant de plus près les évolutions annuelles, des événements de progression exceptionnels ont eu lieu. Une explication détaillée permettrait une meilleure compréhension et une restriction à l'euphorie sur une évolution de 8,5 %.

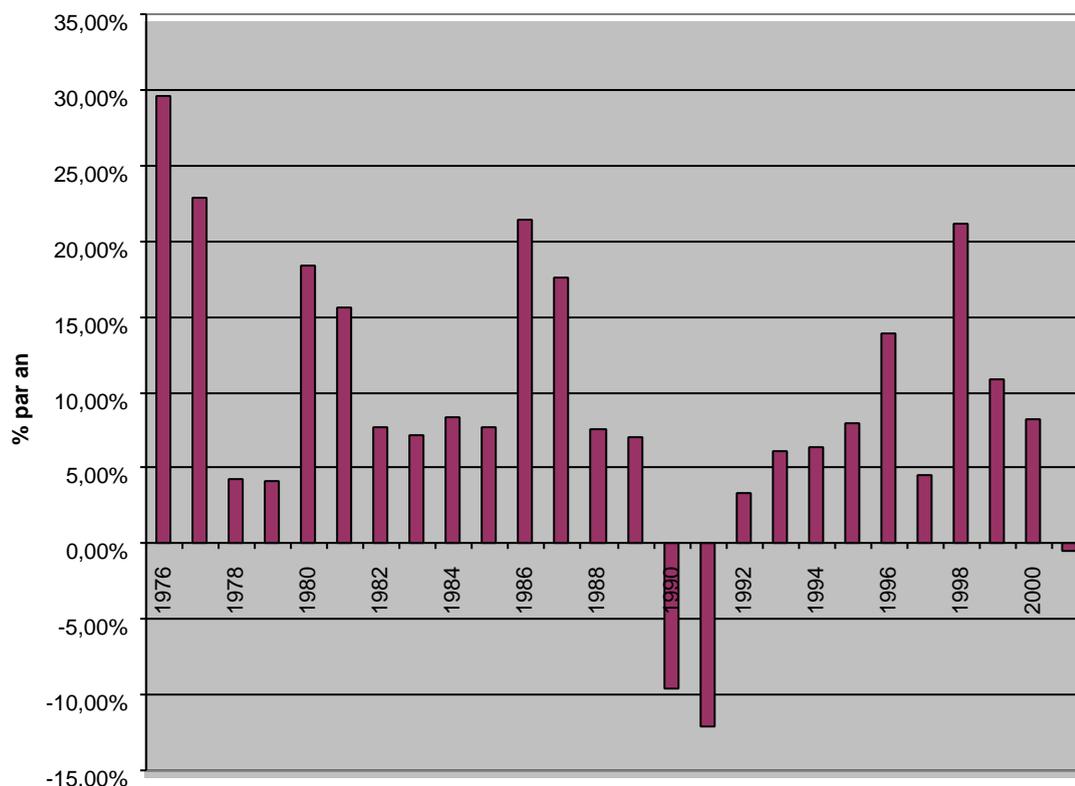
Trois périodes sont identifiées :

Le choc pétrolier 78/79  
 La guerre du Golfe 90/91

La coupe du monde 98

Les anomalies 76/77, 80/81, 86/87 mériteraient qu'une analyse détaillée soit réalisée

croissance 1976-2001



**Document ACIPA**

Ce tableau met en évidence des fluctuations importantes, tant à la hausse qu'à la baisse, dont l'interprétation reste délicate. Si la chute des années 90-91 peut s'expliquer par la guerre du Golfe, la hausse 98 par l'effet coupe du monde de football, les variations importantes par couple de deux ans (76-77 / 80-81 / 86-87) ne sont elles pas dues à des créations de ligne subventionnées pour une durée de deux ans ?

Dans tous les cas, on constate qu'après une chute importante, les années suivantes ne permettent pas un rattrapage équivalent sur la perte de trafic.

## 1-2 La période troublée 2000-2010

Eléments de la période passée, situation d'aujourd'hui en 2002, vision sur la période à venir ne permettent pas d'afficher un optimisme béat et irréaliste voire inconvenant. A en croire les porteurs du projet, l'environnement actuel économique, financier, géopolitique, sécuritaire n'influe en rien les perspectives du développement en général et sur le transport aérien en particulier.

Les taux de développement retenus , et occultés dans le document, non mentionnés pour le graphique de la page 15 sont estimés à 6 % compte tenu de la précision de lecture du graphique ( source DGAC et DG Conseil ) entre 2002 et 2010.

Pourquoi faire partir les prévisions à l'horizon 2010/2020 sur des chiffres estimés en 1989 et en 1997 et notoirement faux, comparés aux résultats connus à ce jour, si ce n'est pour abuser et induire en erreur le public. Il aurait été plus sérieux d'afficher pour 2000 et 2001 environ 1900000 passagers, base de départ des " nouvelles prévisions" et d'explicitier clairement les hypothèses retenues de taux de développement à l'intérieur d'une fourchette haute et basse.  
Que s'est-il passé entre 2000 et 2002 ?

Rien de moins qu'une baisse significative du trafic, confirmée par les statistiques de la DGAC dans sa note de synthèse et d'actualité N° 10 d'août 2002 :

Au national	moins de 6,1 %	1 er semestre 2002/2001
Au trafic intérieur	moins de 10,9 %	1 er semestre 2002/2001
Pour Nantes	moins de 12,4% pour les passagers	1 er semestre 2002/2001
semestre 2002/2001	moins de 14,1% pour les mouvements	1 er

### Conclusion de la DGAC :

**Les résultats du 1 er semestre compromettent le redressement du trafic en 2002.**

Alors pourquoi ne pas actualiser le dossier en tenant compte de la réalité des chiffres ?

Les résultats du 1 er semestre 2002 représentent entre 50 % et 54 % du résultat annuel. Soit avec un résultat confirmé par la DGAC de 906000 passagers pour les 6 premiers mois 2002, la prévision de trafic pour 2002 se situera vraisemblablement,

**Entre 1 620 000 et 1 810 000 pour Nantes-Atlantique.**

Les différents acteurs du aérien se montrent très réservés et très prudents quant à une prospective à court terme, à fortiori à moyen et long terme.

Les principaux facteurs à prendre en compte sont :

La crise économique et financière débutée en mars 2001

Les difficultés actuelles des compagnies aériennes : Air Lib, Corsair, United, etc

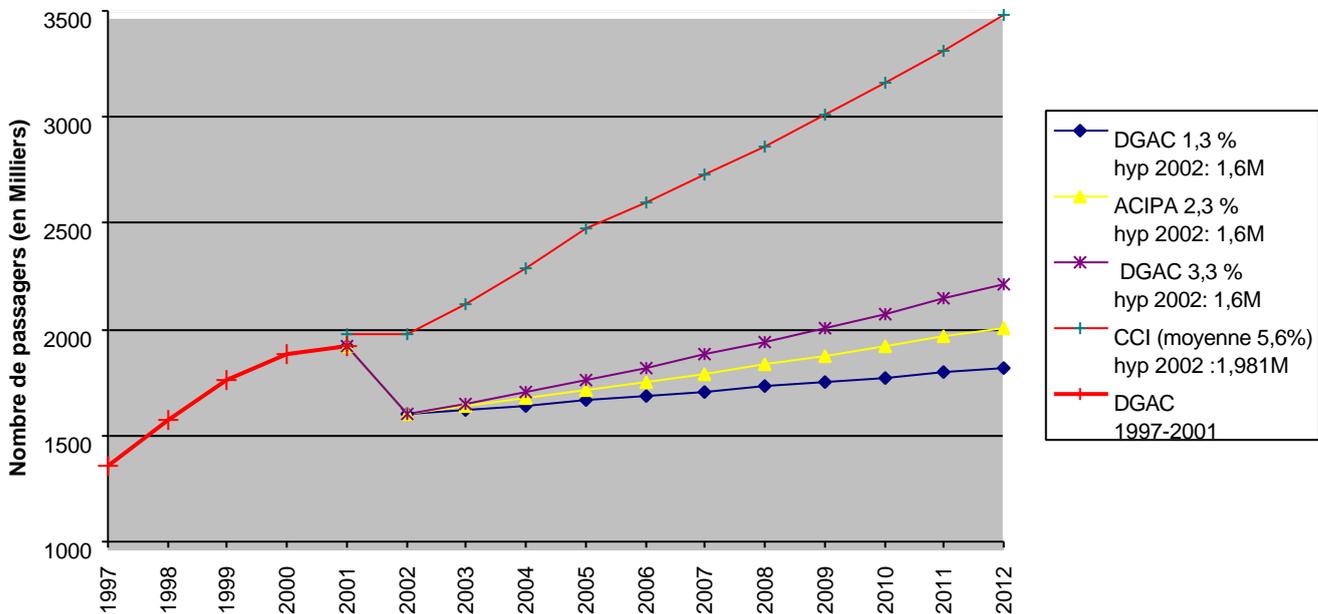
Les faillites des compagnies telles que SABENA, AOM, SWISSAIR ....

La situation très tendue pour Air France faute de réelle reprise du trafic et de l'arrivée des low-cost

Les malversations boursières : ENRON, ANDERSEN,...  
 Les PIB et Déficit budgétaire problématiques  
 Les menaces de conflit entre les USA et l'IRAK et leurs conséquences planétaires  
 Le climat politique en Afrique, Asie, Moyen-Orient  
 Le prix du baril de pétrole proche, voire au dessus de 30 \$  
 Le climat social (fermeture d'entreprises, baisse du pouvoir d'achat, taux de chômage en progression, recul de la consommation des ménages,...)

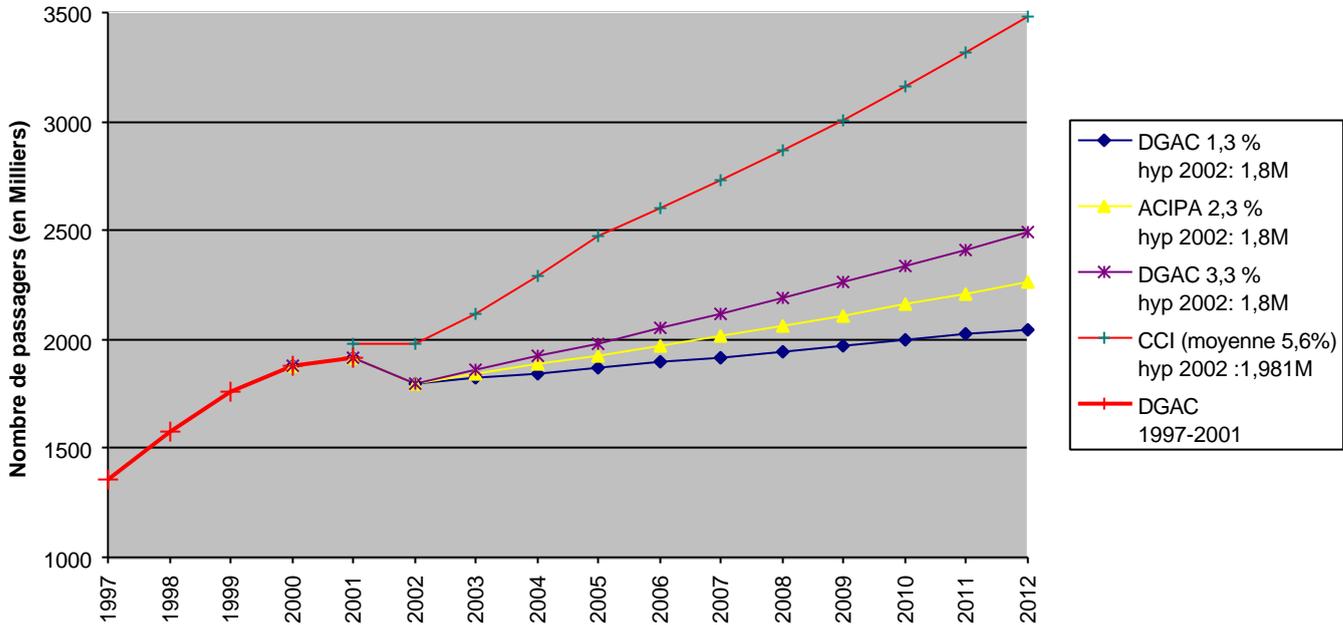
Tous ces facteurs, également partagés par les deux constructeurs AIRBUS et BOEING conduisent, sans beaucoup se tromper, **à une période de régression, au mieux de stabilité, d'au moins quatre ans** avant de retrouver les taux de développement antérieurs et à la condition majeure qu'aucun séisme international ne se produise.

PREVISIONS D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE  
 (1997 - 2010)  
 Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,6 Millions de passagers



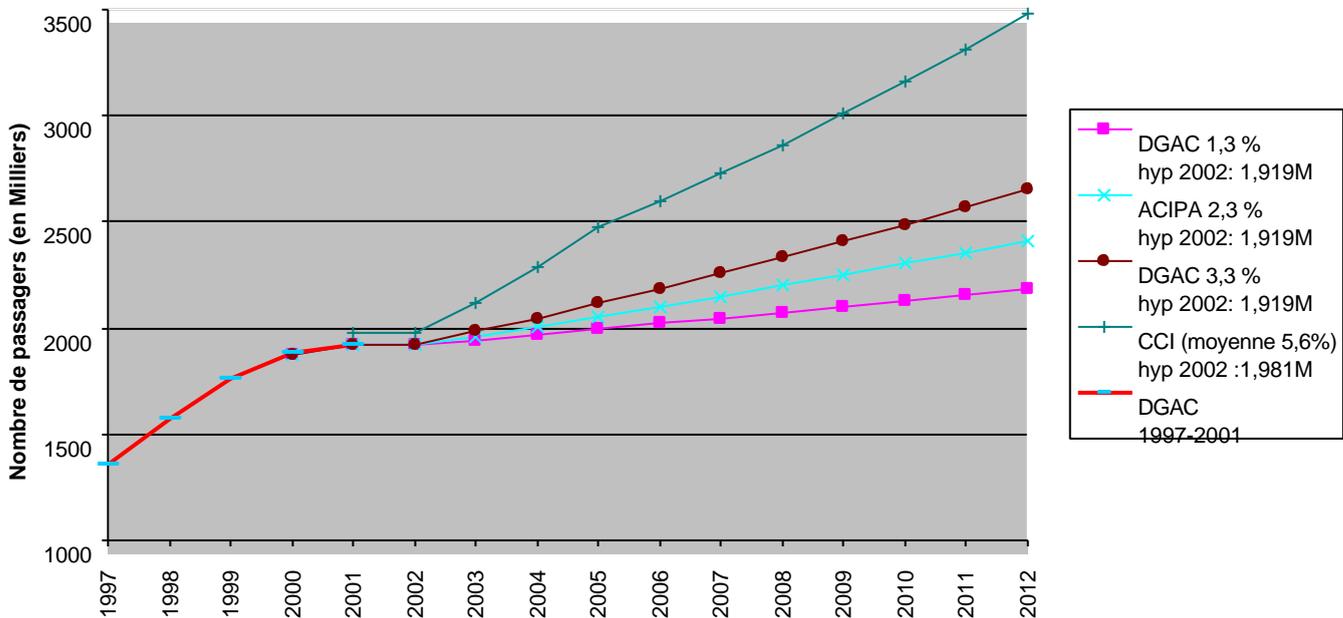
Document ACIPA

**PREVISIONS D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE  
(1997 - 2010)  
Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,8 Millions de passagers**



Document ACIPA

**PREVISIONS D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE  
(1997 - 2010)  
Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,9 Millions de passagers**



Document ACIPA

Les graphiques mettent en évidence **le décalage entre un développement semblable aux années antérieures (1975-2000), aux estimations de la CCI et les perspectives 2002/2010 formulées raisonnablement**, et ce qu'elles que soient les hypothèses formulées pour les taux de développement ( hypothèses DGAC et ACIPA ) ou en nombre de passagers pour 2002 : 1,6 MM ; 1,8 MM et 1,9 MM .

## Conclusion

Pour atteindre 3000000 de passagers ,comme le mentionne le dossier du débat public, il faudrait que :

- 2002 reste au même niveau que 2001
- et qu'à partir de 2003 les taux de croissance du trafic évoluent entre 6 et 8 % , ce qui paraît irréalisable dans l'état actuel de la situation.

Alors pourquoi vouloir à tout prix montrer, sans démontrer qu'il y a urgence à décider ?

Quels intérêts, autres que des raisons techniques objectives, pourraient être dissimulés aux

populations pour retenir 2010 comme date butoir ?

### 1-3 Le futur 2010-2050

Dans le cas de figure intitulé " Les prévisions de trafic " (page 45) du dossier du débat public, si les taux de croissance extrapolés de 2,4 % par an paraissent raisonnables, prendre comme **base de départ en 2010, 3 et 3,5 millions de passagers** devient complètement aberrant. Il est donc nécessaire de prendre les résultats 2000 comme base de départ et de formuler des hypothèses d'évolution compatibles avec la situation actuelle. Le taux précédent de **2,4 %** peut être conservé, ce qui se traduirait à l'horizon 2050 par :

Avec comme chiffre de base en 2000 : 1 900 000 pas. On obtient **6 200000 passagers en 2050**

Avec comme prévision pour 2002 : 1 620 000 pas. On obtient **5 050000 passagers en 2050**

pour 2002 : 1 810 000 pas. On obtient **5 650000 passagers en 2050**

La comparaison avec les chiffres annoncés de **7,5 et 9 millions** de passagers est simple à faire : les chiffres parlent d'eux mêmes !!! Le maximum serait dans le meilleur des cas **6,2 millions** de passagers.

**En considérant le même taux de croissance de 2,4 %, le trafic réel de 2000, et les trafics envisagés fin 2002, compte tenu des résultats du 1 er trimestre 2002**, les valeurs seraient les suivantes :

pour 2010

2000 ( 1 900 000 )	<b>2 400 000</b> passagers
2002 ( 1 620 000 )	<b>1 960 000</b> passagers
2002 ( 1 810 000 )	<b>2 200 000</b> passagers

Nettement en retrait par rapport aux **3 000 000** de passagers annoncés, affirmés et non démontrés.

Il est clairement prouvé qu'en aucun cas les perspectives annoncées par les porteurs du projet ne pourront être atteintes. Il est indispensable que toute étude nouvelle contradictoire se fasse à partir des **données réelles enregistrées de 2000 à 2002**.

## 2- ANALYSE DES CHIFFRES

En premier lieu, une remarque générale sur la crédibilité des chiffres annoncés . Selon les sources, les documents publiés, les conférences, les dates, les lieux, et même selon les hommes, il est très difficile pour certains d'entre eux d'en apprécier la véracité.

Les documents servant de références proviennent de :

la Direction Générale de l'Aviation Civile  
l'INSEE  
l'ACNUSA  
la Chambre de Commerce et d'Industrie de Loire-Atlantique :  
Rapport d'activité 2001  
Commission Consultative de l'Environnement  
Dossier de presse  
Nantes Atlantique :un avenir impossible  
cabinet d'étude DG Conseil  
la presse locale  
la Commission Nationale de Débat Public, en particulier des rapports DUCSAI sur le 3 ème aéroport  
Eurocontrol  
du Livre blanc de la Commission européenne  
du rapport MATSE/6-DP/8  
des comptes rendus des réunions de la Délégation à l'Aménagement du Territoire  
des compte-rendus de la Commission Consultative sur l'Environnement  
etc ...

L'anarchie des chiffres mentionnés dans le Dossier, leur incohérence laissent à penser à une certaine manipulation afin de justifier les affirmations exprimées.

En ce qui concerne notre Association, **seuls les chiffres retenus pour notre analyse, seront ceux publiés par la DGAC**

### 2-1 Le trafic passagers

Le contenu des chiffres n'est pas toujours explicité ce qui peut expliquer les différences entre les sources. Il n'est pas clairement mentionné s'il s'agit du trafic total avec transit ou pas, aviation civile ou militaire,

A titre d'exemple, pour mettre en évidence le manque de cohérence entre les chiffres :

#### Résultats année 2000 selon les différentes sources

INSEE	<b>1 831 000</b>
CCI ( rapport annuel 2001 et livret :Nantes Atlantique, avenir impossible)	<b>1 992000</b>
CCI ( dossier presse )	1 908 000
CCI ( commission consultative environnement 28/09/01)	1 890 000
DGAC ( statistique locaux totaux)	1 878 000

Différence maximale : **161 000 passagers !**

**Mais qui sont-ils ?**

**Qui croire ?**

Pour la suite de l'étude, les chiffres retenus par l'ACIPA sont ceux édités par la DGAC à la colonne "passagers locaux totaux "

## 2-2 Le trafic de mouvements d'appareils commerciaux

La lecture des résultats du trafic de mouvements d'appareils commerciaux montre également des anomalies et des différences difficilement compréhensibles pour la population.

En effet, la DGAC relève pour 2001 dans ses statistiques : **40 107** mouvements, chiffre repris dans le dossier de Débat public. Pour la même année, la CCI dans son rapport annuel 2001 (page 11) mentionne : **71 029** mouvements alors que dans le livret Nantes Atlantique : un avenir impossible on relève le chiffre de **39 081** mouvements commerciaux ! .

Faisons confiance à la DGAC et travaillons sur ses chiffres !

## 2-3 Les taux de croissance

Dans le dossier du débat public, aucun taux de croissance n'est mentionné en tant qu'hypothèse de travail. Cependant par le calcul mathématique, connaissant les chiffres annoncés, il est facile de connaître les valeurs retenues.

### -Page 15 du dossier : graphique intitulé : La nouvelle prévision de trafic passagers à l'horizon 2010/2020

Les trois prévisions ont pour origine 2002 avec deux points intermédiaires :  
2010 pour les trois,  
2016 en évaluation finale pour DG Conseil et DGAC (1997)  
2020 pour la DGAC(2001).

Ce qui se traduit après calcul par les taux de croissance suivants :

#### Pour l'estimation DGAC de 1997

Taux DGAC(1997) entre 2002 et 2010	6 % par an
Taux DGAC(1997) entre 2010 et 2016	3,3 % par an
Taux DGAC(1997) entre 2002 et 2016	moyenne de <b>4,5% par an</b>

#### Pour l'estimation DGAC de 2001

Taux DGAC(2001) entre 2002 et 2010	8 % par an
Taux DGAC(2001) entre 2010 et 2020	4,3 % par an
Taux DGAC(2001) entre 2002 et 2020	moyenne de <b>5 % par an</b>

#### Pour l'estimation DG-Conseil de 1989

Taux DG Conseil(1987) entre 2002 et 2010	6 % par an
Taux DG Conseil(1987) entre 2010 et 2016	6,2 % par an
Taux DG Conseil(1987) entre 2002 et 2016	moyenne de <b>5,2 % par an</b>

-Par ailleurs, à travers le document **et ce afin d'obtenir systématiquement 3 00000 de passagers en 2010**, et en partant de

1 900 000 passagers en 2000, le taux est de **5 %**  
1 900 000 passagers en 2001 , le taux est de **5,5 %**

et en formulant l'hypothèse que les résultats pour 2002 seraient de l'ordre de

1 600 000 passagers, le taux serait de.....**8,5 % !!!!!**

et pour 1 800 000 passagers, le taux ne serait que de **7 % !!!!!**

-Dans d'autres documents édités par la CCI, on relève

<b>6,1 %</b>	entre 2002 et 2010 dans " Nantes Atlantique, un avenir impossible"	
<b>7,1 %</b>	entre 2003 et 2002 dans dossier "La nécessité d'un nouvel aéroport"	
<b>8 %</b>	entre 2004 et 2003	d°
<b>8 %</b>	entre 2005 et 2004	d°
<b>5 %</b>	entre 2006 et 2010	d°

Comment dans ces conditions peut-on accepter des affirmations de saturation avec des données aussi diverses, fantaisistes que surprenantes ? Cet exemple montre que les taux de croissance varient de **4,5 à 8 %** alors que le magazine électronique des **Chambres de Commerce et d'Industrie** du mois de **Juin Juillet 2002** diffuse le rapport de la section des économies régionales et de l'aménagement du territoire du **Conseil Economique et Social**, dans lequel on peut lire :

**En dépit de ces incertitudes (sensibilités aux nuisances et à l'insécurité, le développement d'Internet, et l'impact de la concurrence/complémentarité du transport ferroviaire à grande vitesse), les experts de la DGAC estimaient début 2000 (et ce avant la crise et les événements de 2001) que le trafic français des aéroports de métropole devrait croître dans une fourchette située entre 1,3 et 3,3 % par an durant les vingt prochaines années. Le taux de croissance annuel serait en tout état de cause plus faible que le taux observé jusqu'à maintenant.**

Cette analyse paraît raisonnable et acceptable pour la suite de notre étude et par voie de conséquence les taux de la DGAC seront adoptés. Par ailleurs, EUROCONTROL, estime qu'entre 2001 et 2009, le taux de croissance moyen serait de 2,9 % pour les vols IFR.

### **3- COMPARAISON ENTRE AEROPORTS FRANÇAIS**

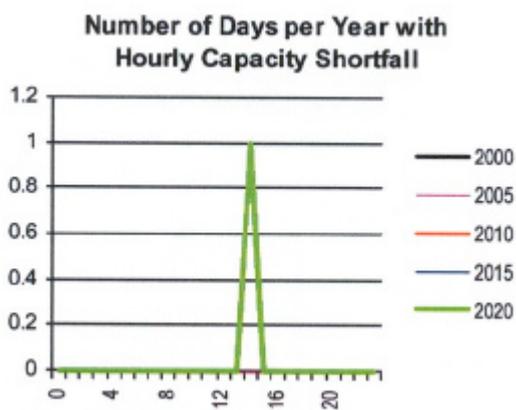
Eurocontrol dans son étude présentée au forum du 22/03/2001, afin d'examiner les questions importantes mises en évidence par les Ministres concernés lors de la réunion MATSE/6, " **ECAC Study on Constraints to Growth**", établie à partir de données provenant de différentes sources et en particulier des Directions d'aéroports européens, les résultats des capacités aéroportuaires Appendix D, montrent sur un des graphiques intitulés " **Number of days per year with Hourly Capacity Shortfall**" pour chaque heure du jour, le nombre de jours par an pendant lesquels la capacité d'un aéroport est dépassée et la demande correspondante non prise en charge.

On remarque que pour Nantes Atlantique une seule journée par an, de 13 h à 16 h correspond à une demande non satisfaite et ce à l'horizon 2020 !!!! L'ensemble de cette étude faite avant mars 2001 avait pris en compte pour sa modélisation des taux de développement variant de 4,5 à 7,5 % . Cette analyse spécifique, en complément des précédentes confirme que l'aéroport actuel ne serait pas saturé en 2010 .

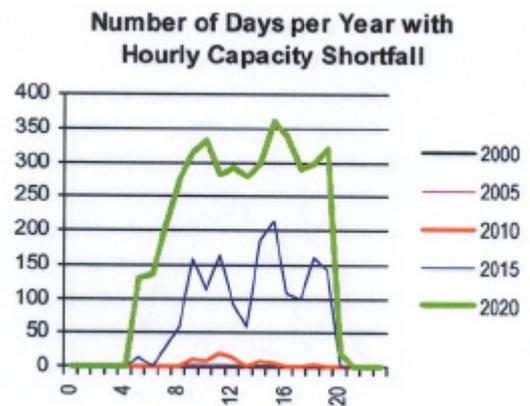
Il est aisé d'interpréter les graphiques ci-dessous pour chacun des aéroports et de constater que celui de Nantes ne semble pas poser de problèmes majeurs , même à l'horizon 2020 !

Documentation EUROCONTROL

### NANTES

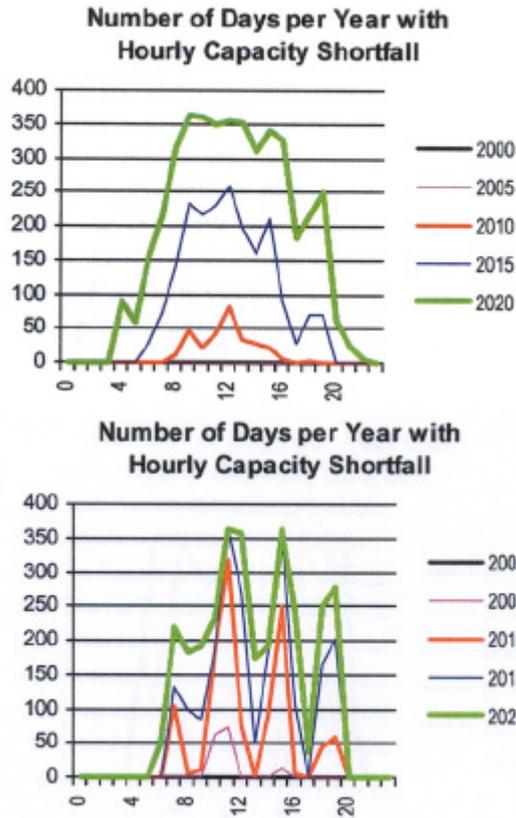


### BORDEAUX



## BREST

## NICE



## 4- LA SATURATION POSSIBLE

Un tableau et des courbes situent l'évolution envisageable et raisonnable du trafic en termes de passagers et de mouvements.

Les hypothèses retenues sont :

- Trafic 2000 soit 1 878 778 passagers (statistiques DGAC 2000)
- Nombre de mouvements 2000 soit 43 416( statistiques DGAC 2000)
- Taux de croissance hypothèse basse : 1,3 %/an
- Taux de croissance hypothèse haute : 3,3 %/an
- Taux de croissance retenu par l'ACIPA :2,3 %/an

### 4-1 Tableau évaluation trafic passager entre 2000 et 2050 (Document ACIPA)

page suivante

# EVOLUTION DU TRAFIC PASSAGERS 2000 ET 2050

	DGAC	DGAC	DGAC	ACIPA	ACIPA	ACIPA	DGAC	DGAC	DGAC	C.C.I
ANNEE	Taux									
	1,3 %	1,3 %	1,3 %	2,3 %	2,3 %	2,3 %	3,3 %	3,3 %	3,3 %	# %
2000	1878	1878	1878	1878	1878	1878	1878	1878	1878	
2001	1919	1919	1919	1919	1919	1919	1919	1919	1919	1981
2002	1600	1800	1900	1600	1800	1900	1600	1800	1900	1981
2003	1621	1823	1925	1637	1841	1944	1653	1859	1963	2122 7,1 %
2004	1642	1847	1950	1674	1884	1988	1707	1921	2027	2291 8%
2005	1663	1871	1975	1713	1927	2034	1764	1984	2094	2475 8%
2006	1685	1895	2001	1752	1971	2081	1822	2050	2163	2598 5%
2007	1707	1920	2027	1793	2017	2129	1882	2117	2235	2728 5%
2008	1729	1945	2053	1834	2063	2178	1944	2187	2309	2865 5%
2009	1751	1970	2080	1876	2111	2228	2008	2259	2385	3008 5%
2010	1774	1996	2107	1919	2159	2279	2075	2334	2464	3158 5%
2011	1797	2022	2134	1963	2209	2331	2143	2411	2545	3316 5%
2012	1821	2048	2162	2009	2260	2385	2214	2490	2629	3482 5%
2013	1844	2075	2190	2055	2312	2440	2287	2573	2716	
2014	1868	2102	2219	2102	2365	2496	2362	2658	2805	
2015	1893	2129	2247	2150	2419	2554	2440	2745	2898	
2016	1917	2157	2277	2200	2475	2612	2521	2836	2993	
2017	1942	2185	2306	2250	2532	2672	2604	2929	3092	
2018	1967	2213	2336	2302	2590	2734	2690	3026	3194	
2019	1993	2242	2367	2355	2649	2797	2779	3126	3300	
2020	2019	2271	2397	2409	2710	2861	2870	3229	3408	
2021	2045	2301	2428	2465	2773	2927	2965	3336	3521	
2022	2072	2331	2460	2521	2837	2994	3063	3446	3637	
2023	2099	2361	2492	2579	2902	3063	3164	3559	3757	
2024	2126	2392	2524	2639	2968	3133	3268	3677	3881	
2025	2153	2423	2557	2699	3037	3205	3376	3798	4009	
2026	2181	2454	2590	2761	3107	3279	3488	3924	4142	
2027	2210	2486	2624	2825	3178	3355	3603	4053	4278	
2028	2239	2518	2658	2890	3251	3432	3722	4187	4419	
2029	2268	2551	2693	2956	3326	3511	3844	4325	4565	
2030	2297	2584	2728	3024	3402	3591	3971	4468	4716	
2031	2327	2618	2763	3094	3481	3674	4102	4615	4872	
2032	2357	2652	2799	3165	3561	3759	4238	4767	5032	
2033	2388	2686	2836	3238	3643	3845	4378	4925	5198	
2034	2419	2721	2872	3312	3726	3933	4522	5087	5370	
2035	2450	2757	2910	3389	3812	4024	4671	5255	5547	
2036	2482	2793	2948	3467	3900	4116	4825	5429	5730	
2037	2514	2829	2986	3546	3990	4211	4985	5608	5919	
2038	2547	2866	3025	3628	4081	4308	5149	5793	6115	
2039	2580	2903	3064	3711	4175	4407	5319	5984	6316	
2040	2614	2941	3104	3797	4271	4508	5495	6181	6525	
2041	2648	2979	3144	3884	4369	4612	5676	6385	6740	
2042	2682	3018	3185	3973	4470	4718	5863	6596	6963	
2043	2717	3057	3227	4065	4573	4827	6057	6814	7192	
2044	2752	3096	3269	4158	4678	4938	6257	7039	7430	
2045	2788	3137	3311	4254	4785	5051	6463	7271	7675	
2046	2824	3178	3354	4352	4896	5168	6676	7511	7928	
2047	2861	3219	3398	4452	5008	5286	6897	7759	8190	
2048	2898	3261	3442	4554	5123	5408	7124	8015	8460	
2049	2936	3303	3487	4659	5241	5532	7359	8279	8739	
2050	2974	3346	3532	4766	5362	5660	7602	8552	9028	

Les résultats mettent en évidence que, pour atteindre le chiffre de 3000000 de passagers, les dates correspondantes seront :

-dans les hypothèses basses de taux de croissance ( 1,3 % ) et pour les trafics estimés en 2002 de

1 600 000 passagers, la date correspondante sera : au delà de	<b>2050</b>
1 800 000 passagers, la date correspondante sera :	<b>2042</b>
1 900 000 passagers, la date correspondante sera :	<b>2038</b>

-dans les hypothèses hautes de taux de croissance ( 3,3 % ) et pour les trafics estimés en 2002 de

1 600 000 passagers, la date correspondante sera :	<b>2022</b>
1 800 000 passagers, la date correspondante sera :	<b>2018</b>
1 900 000 passagers, la date correspondante sera :	<b>2017</b>

## Conclusion

**Force est de constater que 3 000 000 passagers ne seront jamais atteint**

**en 2010**

**Mais au plus tôt en 2017**

**Et au plus tard en 2050**

## 4-2 Tableau d'évaluation du nombre de mouvements entre 2000 et 2050 ( Document ACIPA )

Si la saturation en terme de mouvements est estimée entre 70 000 et 80 000 mouvements par an, dans les cas les plus optimistes, elle ne surviendrait pas avant **2027** avec un développement de **3,3 % par an** ce qui ne semble pas être le cas dans les perspectives sérieuses !

En tenant compte du point de vue d'Eurocontrol, l'évolution du trafic en terme de mouvements pourrait, dans la situation actuelle se situer **entre – 1,7 % et 1,7 %** pour les prochaines années. Seul le taux positif a été retenu pour l'évaluation.

Par contre, et cela démontre le manque de cohérence des éléments du dossier, le nouveau plan d'exposition au bruit pour Nantes Atlantique adopté en octobre 2002, est prévu pour un trafic de **106 000 mouvements par an** ! On peut donc, penser que le niveau de saturation n'est pas celui annoncé dans le dossier du débat public !

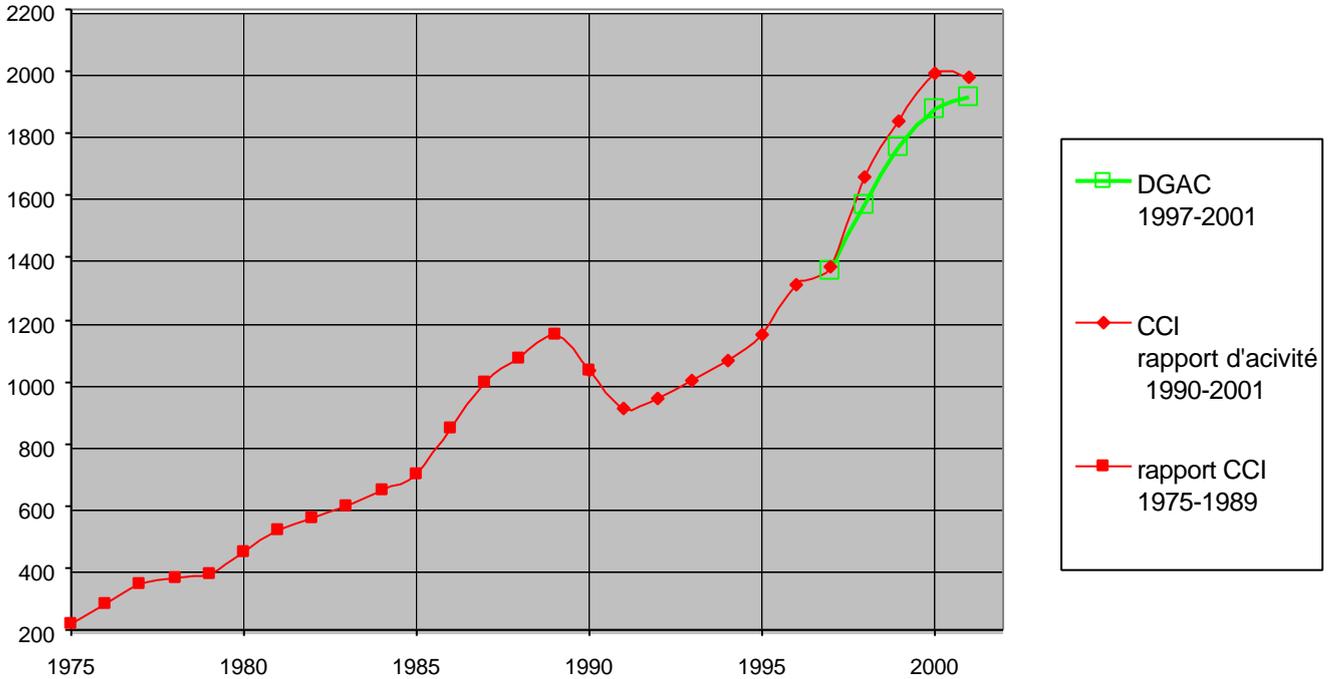
## EVOLUTION DU NOMBRE DE MOUVEMENTS ENTRE 2000 ET 2050

<b>ANNEE</b>	<b>DGAC</b>	<b>DGAC</b>	<b>EURO CONTROL</b>	<b>ACIPA</b>	<b>CCI</b>
	Taux 1,30%	Taux 3,30%	Taux 1,70%	Taux 2,30%	Taux 5,20%
2000	43416	43 416	43 416	43416	41 739
2001	40107	40 107	40 107	40107	39 081
2002 # hypothèses	36000	36 000	36 000	36000	40 208
2003	36468	37 188	36 612	36 828	41 400
2004	36 942	38 415	37 234	37 675	
2005	37 422	39 683	37 867	38 542	48 000
2006	37 909	40 992	38 511	39 428	50 496
2007	38 402	42 345	39 166	40 335	53 122
2008	38 901	43 743	39 832	41 263	55 884
2009	39 407	45 186	40 509	42 212	58 790
2010	39 919	46 677	41 197	43 182	61 847
2011	40 438	48 218	41 898	44 176	
2012	40 963	49 809	42 610	45 192	
2013	41 496	51 452	43 334	46 231	
2014	42 035	53 150	44 071	47 294	
2015	42 582	54 904	44 820	48 382	
2016	43 135	56 716	45 582	49 495	
2017	43 696	58 588	46 357	50 633	
2018	44 264	60 521	47 145	51 798	
2019	44 840	62 518	47 947	52 989	
2020	45 423	64 582	48 762	54 208	
2021	46 013	66 713	49 591	55 455	
2022	46 611	68 914	50 434	56 730	
2023	47 217	71 188	51 291	58 035	
2024	47 831	73 538	52 163	59 370	
2025	48 453	75 964	53 050	60 735	
2026	49 083	78 471	53 952	62 132	
2027	49 721	81 061	54 869	63 561	
2028	50 367	83 736	55 802	65 023	
2029	51 022	86 499	56 750	66 519	
2030	51 685	89 353	57 715	68 049	
2031	52 357	92 302	58 696	69 614	
2032	53 038	95 348	59 694	71 215	
2033	53 727	98 495	60 709	72 853	
2034	54 426	101 745	61 741	74 529	
2035	55 133	105 103	62 791	76 243	
2036	55 850	108 571	63 858	77 996	
2037	56 576	112 154	64 944	79 790	
2038	57 312	115 855	66 048	81 625	
2039	58 057	119 678	67 170	83 503	
2040	58 811	123 627	68 312	85 423	
2041	59 576	127 707	69 474	87 388	
2042	60 350	131 921	70 655	89 398	
2043	61 135	136 275	71 856	91 454	
2044	61 930	140 772	73 077	93 558	
2045	62 735	145 417	74 320	95 709	
2046	63 550	150 216	75 583	97 911	
2047	64 377	155 173	76 868	100 163	
2048	65 213	160 294	78 175	102 466	
2049	66 061	165 584	79 504	104 823	
2050	66 920	171 048	80 855	107 234	

### 3-3 Courbes des trafics passagers et mouvements

EVOLUTION ET PREVISIONS DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE  
1975-2012

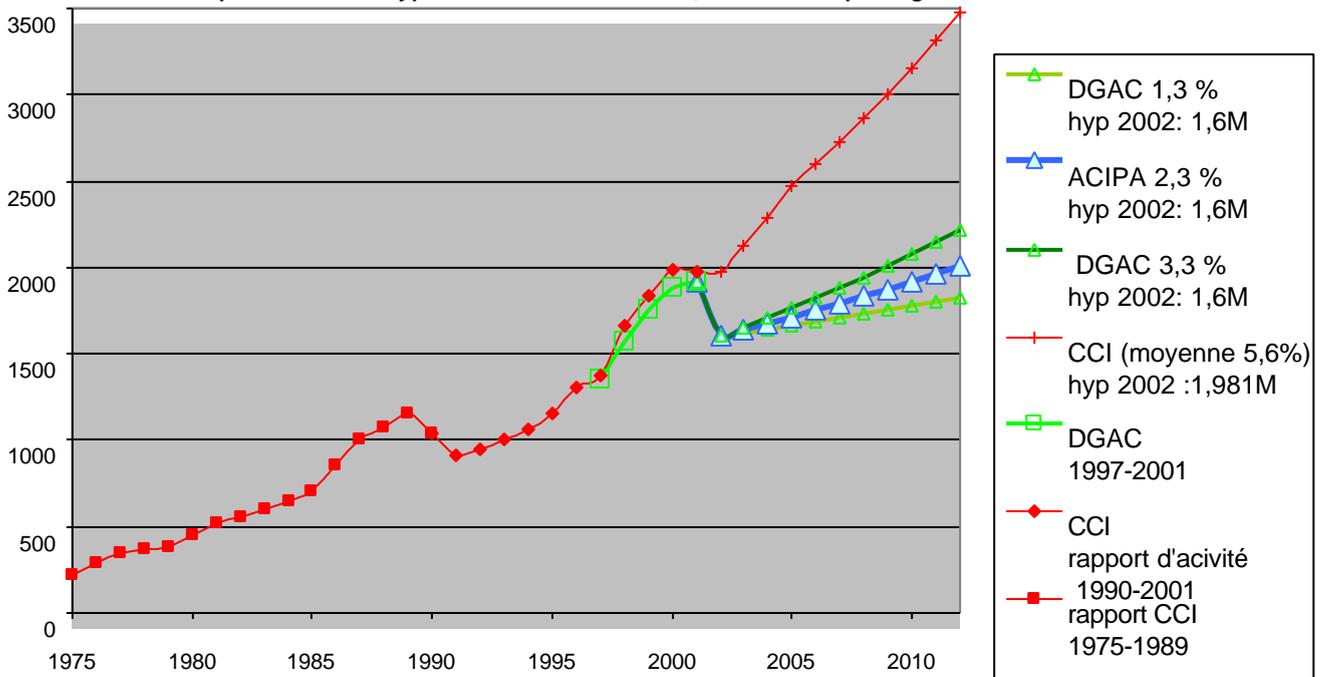
Comparaison selon les differentes hypotheses de croissance et du trafic 2002



Document ACIPA

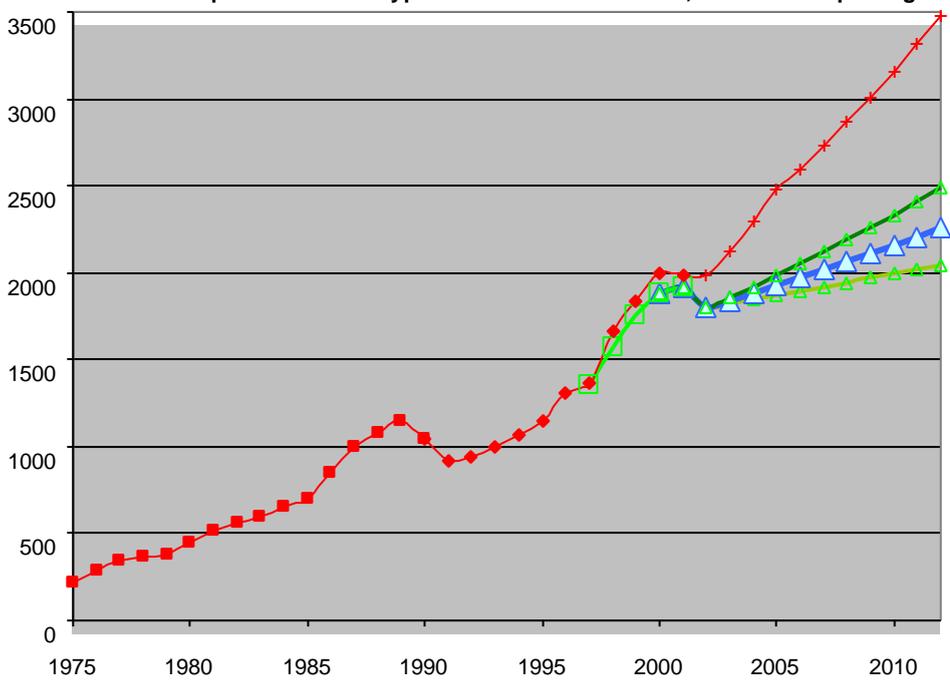
EVOLUTION ET PREVISIONS DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE  
1975-2012

Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,6 Millions de passagers



Document ACIPA

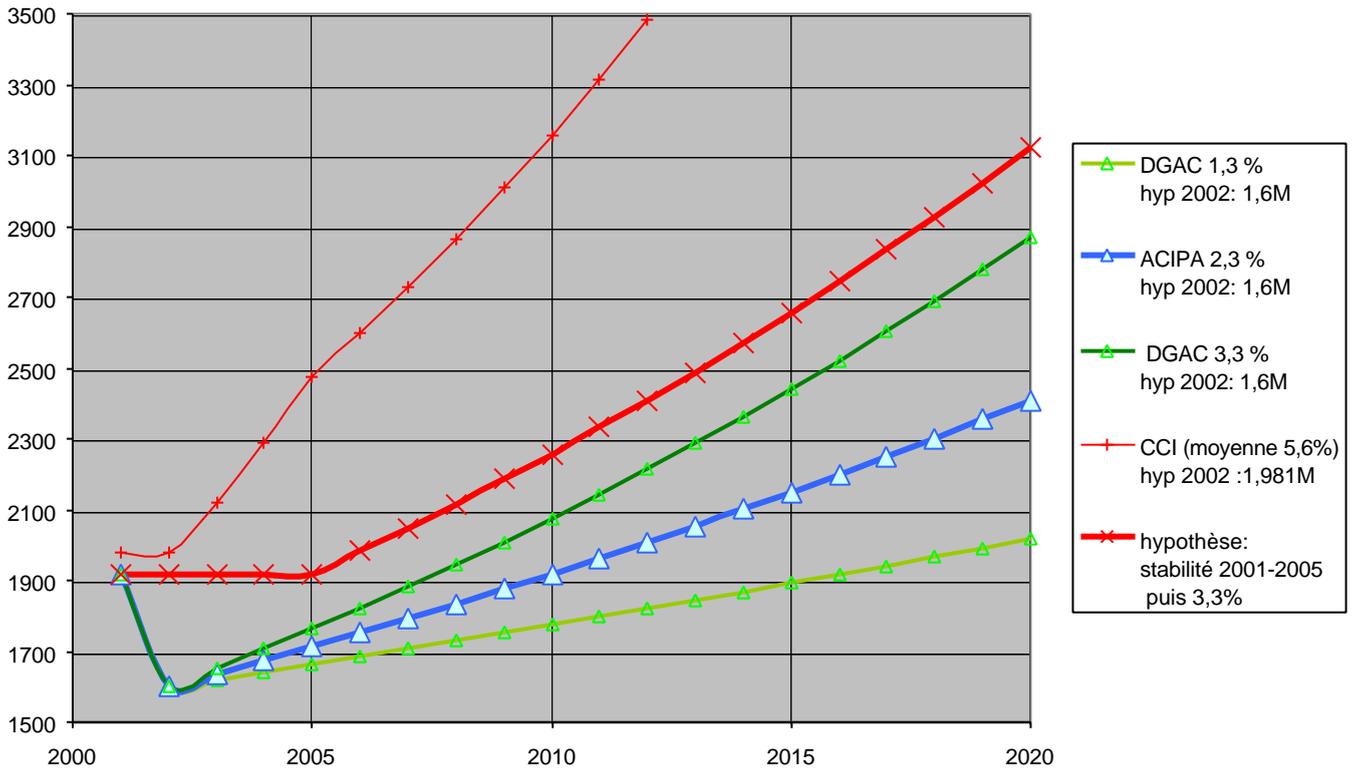
**EVOLUTION ET PREVISIONS DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE  
1975-2012**  
**Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,8 Millions de passagers**



- ▲ DGAC 1,3 %  
hyp 2002: 1,8M
- ▲ ACIPA 2,3 %  
hyp 2002: 1,8M
- ▲ DGAC 3,3 %  
hyp 2002: 1,8M
- + CCI (moyenne 5,6%)  
hyp 2002 :1,981M
- DGAC  
1997-2001
- ◆ CCI  
rapport d'activité  
1990-2001
- rapport CCI  
1975-1989

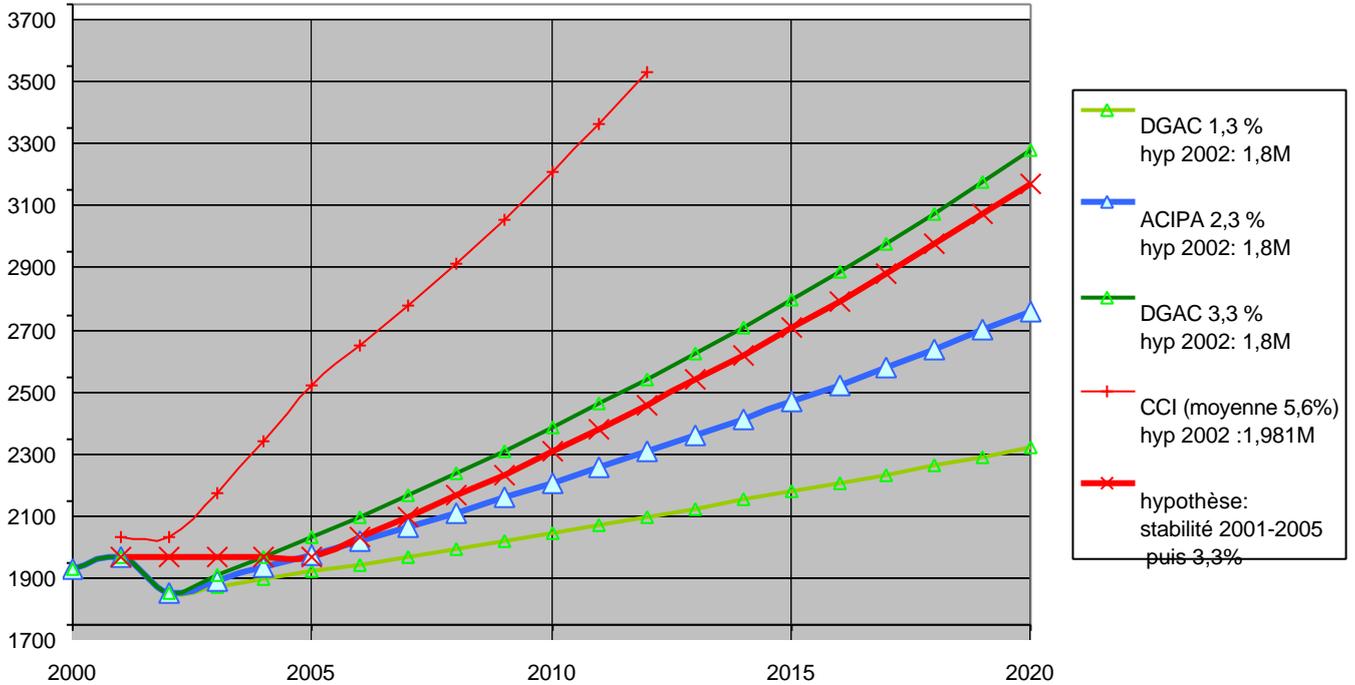
Document ACIPA

**PREVISIONS D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE**  
**zoom 2000-2020**  
**Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,6 Millions de passagers**



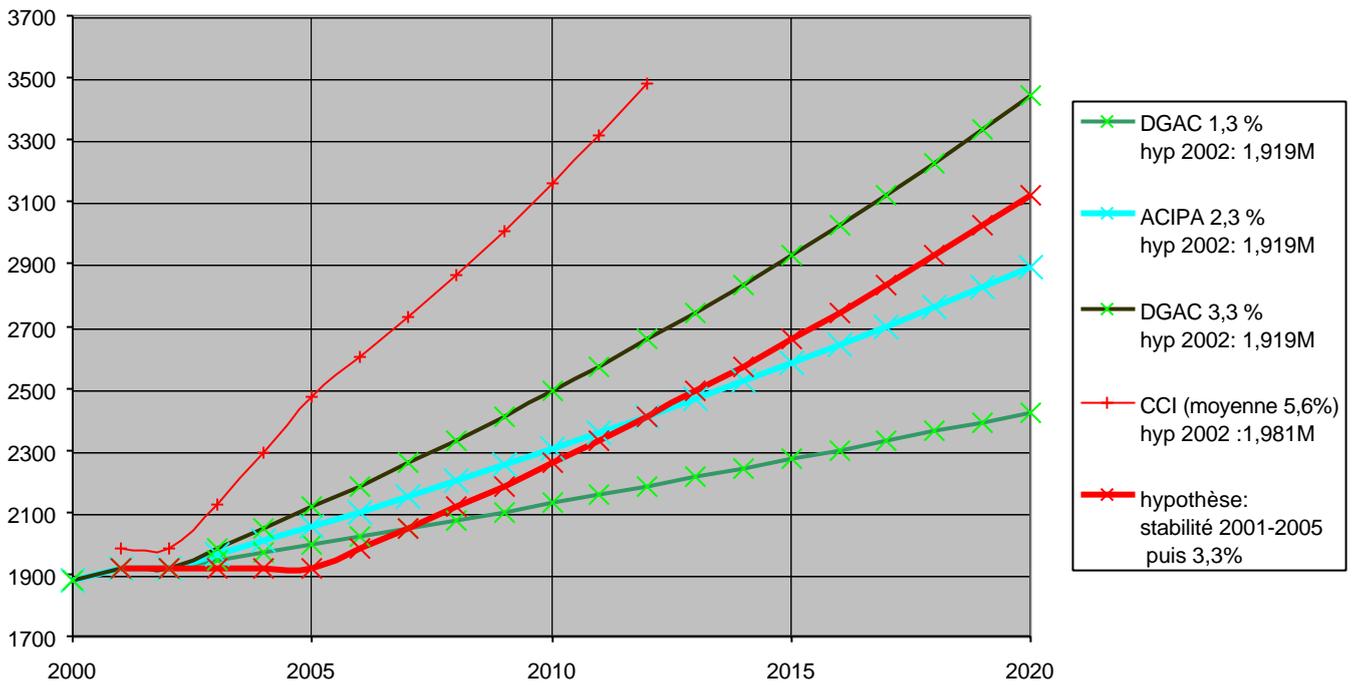
Document ACIPA

**PREVISIONS D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE**  
**zoom 2000-2020**  
**Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,8 Millions de passagers**



Document ACIPA

**PREVISIONS D'EVOLUTION DU TRAFIC AERIEN DE NANTES ATLANTIQUE**  
**zoom 2000-2020**  
**Comparaison avec hypothèse du trafic 2002 : 1,9 Millions de passagers**



Document ACIPA

## Conclusion

L'examen de ces courbes démontre sans ambiguïté l'impossibilité d'atteindre les prévisions de la Chambre de Commerce et d'Industrie. A titre d'exemple , sur le dernier graphique, on constate que même dans le meilleur des cas la courbe DGAC avec 3,3 % de taux de croissance et une base de 1,9 million de passagers ne pourra rejoindre la courbe prévisionnelle de la CCI! En 2010 la différence sera de **plus de 600 000 passagers !**

## 5- LE BASSIN DE CLIENTELE

De nombreuses questions se posent quant à l'analyse de l'évaluation de la clientèle possible. En effet , la différenciation entre les vols réguliers et les vols vacances nécessite une étude spécifique quant à la clientèle potentielle pour chacun des cas.

La notion de Grand Ouest est particulièrement bien adaptée aux vols vacances au contraire des vols réguliers qui s'adressent essentiellement aux Nantais, Angevins et Vendéens.

### 5-1 Vols vacances

Les vols vacances sont générés par les Tours Opérateurs qui proposent essentiellement des séjours d'une durée d'une semaine ce qui représente environ actuellement 300 000 personnes soit 600 000 passagers, ces derniers partant et revenant à leur point de départ.

Tous les Tours Opérateurs définissent **leur zone d'activité du Grand Ouest** et par voie de conséquence, leur clientèle potentielle, sur les quatre régions : Pays de la Loire, Bretagne, Basse-Normandie, Poitou-Charente soit à peu près 9 millions de personnes.

Quelque soit la situation géographique de l'aéroport, ce qui importe en termes de décision de vacances ce sont :

**Les destinations, le prix, l'ensoleillement, l'intérêt touristique et historique, la sécurité .**

Cette clientèle préfère l'aéroport de province à ceux de Paris (Parking et circulation plus faciles) mais se moque éperdument de savoir s'il se situe à Bouguenais, Notre Dame des Landes ou ailleurs !. Son profil est très divers et concerne toutes les catégories sociales à la condition que les revenus de cette clientèle leur permettent.

Le temps de trajet importe peu et l'argument de la page 40 : moins de 2 heures n'est pas pris en considération quand il s'agit de vacances ! D'autant que les **temps de parcours affichés ne peuvent pas respecter le code de la route .**

Pour exemple : St-Nazaire serait à moins de 30 minutes ! En réalité pour joindre la bretelle de la Croix rouge au Temple de Bretagne sur la 165 à la bretelle de sortie St-Nazaire –Ouest sur la 171, il faut plus de 25 minutes aux quelles il faut rajouter :

le trajet Le Temple- site de Notre Dame des Landes  
le trajet vers le centre de St-Nazaire  
plus accès aux parcs de stationnement !

Soit dans une estimation optimiste, un minimum **d'une heure !**

**Soit du simple au double !**

Autre constat, qu'en est-il des communes situées au sud de Nantes comme Le Pellerin, Indre, voire Clisson, Vertou pointées dans la zone rouge à moins de 30 minutes ?

Un document avec de réelles courbes isochrones de porte à porte, avec la liste des communes par tranche de temps de déplacement doit être intégrée au dossier.

Enfin, un élément marketing important du développement des offres de vacances est celui des places offertes par les tours opérateurs travaillant sous contrat avec les propriétaires des hôtels et clubs de vacances. Ces derniers offrent également leurs services aux autres pays européens ce qui induit des limites à la capacité hôtelière, liée également aux investissements et aux politiques locales en matière d'urbanisation et de développement touristique.

Ce n'est pas 325 000 personnes de plus candidates au voyage comme l'affirme le dossier du débat public !! En effet la clientèle vacances de 300 000 personnes en 2001 pourrait se développer à un rythme, si aucun événement majeur ne se produit, compris entre 0 et 3 % selon l'avis des professionnels tout en souhaitant, bien évidemment, pour le futur des taux plus élevés allant jusqu'à 5 % l'an.

Donc, l'hypothèse haute se traduirait **par 140 000 personnes supplémentaires à l'horizon 2015** et **non 325 000** comme affirmé page 40 du document, toujours sans apporter la moindre preuve, référence ou formulation d'hypothèses de travail !

Pour étayer cette conclusion, il faut prendre en compte l'estimation actuelle très prudente des professionnels des vacances. Le Syndicat National des Agents de Voyages **souhaite que 2002 atteigne le même niveau de résultat que 2001** et espère qu'aucun événement politique, militaire, terroriste ne vienne à nouveau freiner l'activité de tourisme à l'étranger, particulièrement concerné le bassin méditerranéen, principales destinations pour le Grand Ouest ( Turquie, Egypte, Tunisie, Chypre ) sans oublier les destinations les Antilles ( fréquentation en baisse de 20 à 25 % ) et le Canada.

**La démarche marketing n'est pas fonction du besoin de voyager à l'étranger,  
mais du besoin de détente, d'évasion, de soleil, de vacances !  
si les moyens financiers de la clientèle le permettent !**

Sur le plan économique pour la Région, il faut noter l'effet négatif en terme financier, la clientèle dépensant à l'étranger n'apporte que peu de ressources au local. ( free taxe, boutiques, bus, taxi, bar d'aéroport ) La valeur moyenne d'un séjour est d'environ 480 € par personne, ce qui représente une fuite monétaire

de plus de **120 millions d'euros** par an !

## **5-2 Vols réguliers commerciaux**

Par quel miracle le trafic passager à Notre Dame des Landes serait en 2010 supérieur de 500 000 passagers par rapport à celui de Nantes Atlantique à la même date ?

Dire que les populations de villes comme Rennes, Vannes, etc seront plus proches du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes est une lapalissade ! Mais alors que faut-il dire pour les habitants de La Roche sur Yon, Niort, Cholet, Angers, Challans, St Jean de Monts etc...

La clientèle des vols réguliers a un profil et des motivations très différents de celle des vacances. Elle est surtout caractérisée par des catégories socioprofessionnelles évoluant dans des secteurs d'activité économique essentiellement orientés, au sens large du terme, vers les industries et services de toute sorte.

De plus, **60 % de la clientèle des vols réguliers provient de Loire-Atlantique**, et sans aucun doute **de Nantes et de sa zone urbaine et périurbaine**. Elle est composée essentiellement de chefs d'entreprise, de cadres, de professions intellectuelles, et de professions intermédiaires comme les commerciaux, techniciens, etc... Les tranches d'âge, le sexe ont leur importance dans cette clientèle : ce sont surtout des hommes se situant entre 30 et 49 ans. qui représentent environ **6 à 8 % de la population active occupée**. soit pour les trois départements les plus intéressés : **de 60 000 à 75 000 personnes potentielles** au déplacement professionnel.

En prenant une moyenne de 5 voyages aller et retour par an, le nombre de passagers potentiels pour les voyages professionnels seraient compris **entre 600 000 et 750 000**. On peut donc, en prenant les résultats 2001, faire une estimation de la clientèle pour les déplacements privés comprise **entre 500 000 et 650 000 passagers**. Le détail du calcul donne les éléments suivants :

Résultats 2001            **1 900 000** passagers

    Dont                    **650 000** passagers classés "vols vacances "

    Il reste donc    **1 250 000** passagers qui se répartiraient de la manière suivante :

**Clientèle " Haute contribution "**                    **entre 600 000 et 750 000 (déplacements professionnels)**

**Clientèle " Basse contribution**                    **entre 500000 et 650 000 (déplacements privés)**

En effet, les Compagnies aériennes régulières considèrent que :

Les passagers Haute contribution (déplacements professionnels) représentent 55 % du nombre de passagers pour 75 % du chiffre d'affaires

Les passagers Basse contribution (déplacements privés) représentent 45 % du nombre de passagers pour 25% du chiffre d'affaires.

Il est important de noter que l'évolution de **la clientèle haute contribution est stable**, celle de la basse contribution **pouvant se développer jusqu'à 4 % par an**.

La proximité d'un aéroport concerne essentiellement la clientèle des déplacements professionnels, celle des déplacements privés rejoignant le comportement de la clientèle vacances et donc **ne décide pas** en raison de la situation d'un aéroport mais **des liaisons offertes et des prix proposés**.

Les déplacements privés représentent une clientèle potentielle d'environ 250 000 à 325 000 personnes par an , soit **12 % de la population**, qui ne se déplacent guère plus d'un à deux voyages annuels à l'occasion d'événements personnels, familiaux , etc . Par ailleurs il faut noter **la baisse** selon l'INSEE 2002 **des revenus** salariaux annuels moyens compris entre – 0,9 et – 1,5 % qui , d'une certaine manière limite les achats de voyage par avion.

Il faut noter le faible taux, bien que positif, d'évolution de la population, de l'ordre de 0,6 à 0,8 % pour les trois départements proches (44, 49, 85)

**L'analyse** des comportements, des habitudes, des catégories socioprofessionnelles, des tranches d'âge et de sexe en terme de motivation et de déplacements **est inexistante dans le dossier**.

Il est donc impératif de réaliser, avant toute décision, une étude très détaillée afin de connaître les besoins, les attentes de toutes les catégories de voyageurs.

En particulier que souhaitent les Morbihannais, les Mayennais, les Finistériens, les habitants des Cotes d'Armor et d'Ille et Vilaine ? Les usagers professionnels souhaitent-ils la fermeture de lignes au départ de Rennes, Lorient, Brest, Angers,.....? **Certainement pas !** Ils auront toujours une préférence pour Brest, Rennes, Lorient, Laval, en attendant le vrai TGV Bretagne qui mettra Brest et Quimper à 3 heures de Paris, et pourquoi pas Bruxelles, Londres, Amsterdam à moins de 5 heures.( si la connexion TGV sud de Paris se réalise ! )

Parallèlement, le souci des entreprises d'améliorer leurs résultats en économisant sur les postes des dépenses de voyages, favorisera à court terme le développement des techniques : vidéoconférence, audioconférence, Internet qui se traduira également en terme de productivité pour la société et en bénéfices de santé pour l'individu.

#### **Exemple :**

Une entreprise nantaise a choisi cette technique qui permet à plusieurs personnes de travailler ensemble sans se déplacer pour 80 € de l'heure à comparer aux 700 € par personne dans le cas d'un déplacement en avion. Aucune démonstration à faire !!

#### **En conclusion**

**Il faudra impérativement, que l'étude contradictoire demandée par les Associations, fasse preuve de créativité, d'innovation, d'originalité en matière d'organisation du transport aérien en envisageant toutes les solutions alternatives, afin de garantir un vrai développement durable si cher aux discours des hommes politiques et d'être source de bénéfices pour les populations.**

### **5 – CONCLUSION GENERALE**

La démonstration de la **non saturation** de Nantes Atlantique à l'horizon 2010, **confirme** la demande des Associations et en particulier l'**ACIPA** et **Bien Vivre à Vigneux** pour qu'une étude contradictoire et indépendante soit réalisée **avant le débat public** et puisse répondre aux questions majeures :

**Faut-il un nouvel aéroport dans l'Ouest de la France ?**

**Si oui,**

**où ?**

**quand ?**

**comment ?**

**L'échéance prévisible de la saturation entre 2020 et 2050 donne le temps nécessaire pour travailler sérieusement et présenter enfin un dossier offrant des choix, des solutions alternatives, des conclusions qui permettront, alors la tenue d'un débat dans la sérénité, la transparence et l'esprit de la Démocratie.**

**Pour la Démocratie,  
Pour le respect de la population ,  
Pour un Aménagement durable  
2010 n'est pas une date butoir !**

**L'aménagement du territoire est une affaire trop sérieuse pour que des décisions soient prises sans une réflexion vraie et objective.**

**Tout nouvel équipement doit  
être source de bénéfices pour les populations.**