



ministère de
l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



direction
générale
de l'Aviation
civile

direction
des Transports
aériens

Transport aérien et

Perspectives de trafic de passagers et de mouvements

Nantes-Atlantique - Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Décembre 2002

50, rue Henry-
Farman
75720 Paris cedex
15
01 58 09 43 21

SOMMAIRE

Introduction	2
1. Contexte général des perspectives d'évolution du transport aérien	3
1.1 Le marché mondial du transport aérien. Evolutions pour la France	3
1.2 Les perspectives de trafic aérien à long terme	6
2. Evolutions 1975-2001 du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique et perspectives aux horizons 2010-2015-2020	7
2.1 Trafic global	7
2.2 Structure de trafic	8
2.3 Le poids de Nantes-Atlantique dans le marché des voyageurs aériens de la zone étudiée	8
2.4 Les perspectives de trafic sur Nantes-Atlantique	11
2.4.1. Généralités	11
2.4.2. Perspectives de trafic par segment de marché	12
2.4.3. Les évaluations de IATA Consultant	13
2.5 Comparaisons des prévisions selon les différentes estimations	14
3. Les perspectives de Nantes-Notre-Dame-des-Landes à 2010, 2015, 2020 et au-delà	16
3.1 Les premières estimations	16
3.2 Les estimations de IATA Consultant	16
3.2.1. Perspectives de trafic pour Notre-Dame-des-Landes : impact du déplacement de l'aéroport (scénario « Notre-Dame-des-Landes »)	17
3.2.2. Perspectives de trafic pour Notre-Dame-des-Landes : impact du déplacement et d'une importance accrue de la dimension internationale de l'aéroport (scénario « Notre-Dame-des-Landes Grand Ouest »)	19
3.3 Synthèse des perspectives pour Nantes-Notre-Dame-des-Landes et les principaux aéroports de la zone étudiée	20

Les perspectives de trafic de passagers et de mouvements du projet de plate-forme à Notre-Dame-des-Landes (NDDL) s'inscrivent dans trois dimensions :

- les évolutions fondamentales de l'activité de transport aérien dans les prochaines années (1). Le transport aérien répond à une demande de mobilité de la part des agents économiques, que ce soit pour des motifs professionnels, personnels et pour des déplacements touristiques ; en cela, le transport aérien est d'une importance majeure, ne serait-ce qu'en tant que vecteur indispensable au développement et à la croissance économique ;
- les perspectives de l'aéroport de Nantes-Atlantique, plate-forme que Notre-Dame-des-Landes est appelé à remplacer (2) ; en effet, de par la localisation envisagée, cette future plate-forme bénéficiera d'un total report du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique ;
- les effets induits par la future localisation géographique de cette plate-forme (3) ; celle-ci entraîne la modification de la zone de chalandise, un nouveau positionnement dans le jeu concurrentiel entre les aéroports du Grand Ouest, avec les aéroports parisiens, une nouvelle dynamique possible pour cet aéroport en relation avec la stratégie des compagnies aériennes.

En effet, de par cette localisation, et compte tenu des projets routiers à l'horizon 2015, la zone de chalandise de la plate-forme de Notre-Dame-des-Landes sera plus importante que celle de Nantes-Atlantique à la même période (3.2.1). Ainsi, les populations de villes comme Rennes, Vannes, St Nazaire, Angers, Lorient, etc.. seront plus proches de Notre-Dame-des-Landes qu'elles ne le sont de Nantes-Atlantique ; cette plus grande proximité est favorable à la future plate-forme qui bénéficiera d'une modification des habitudes de déplacement de ces populations ; de même, plus les transports en commun de la plate-forme seront performants, meilleure sera son accessibilité et plus grande son attractivité pour les populations concernées.

Enfin, meilleur sera le positionnement de cette future plate-forme dans le Grand Ouest, meilleure sera son image auprès des compagnies aériennes, plus performant sera le réseau de liaisons aériennes qui sera proposé à la clientèle et plus importante sera la demande de déplacements aériens captée par Notre-Dame-des-Landes (3.2.2).

1. Contexte général des perspectives d'évolution du transport aérien

1.1 Le marché mondial du transport aérien. Evolutions pour la France

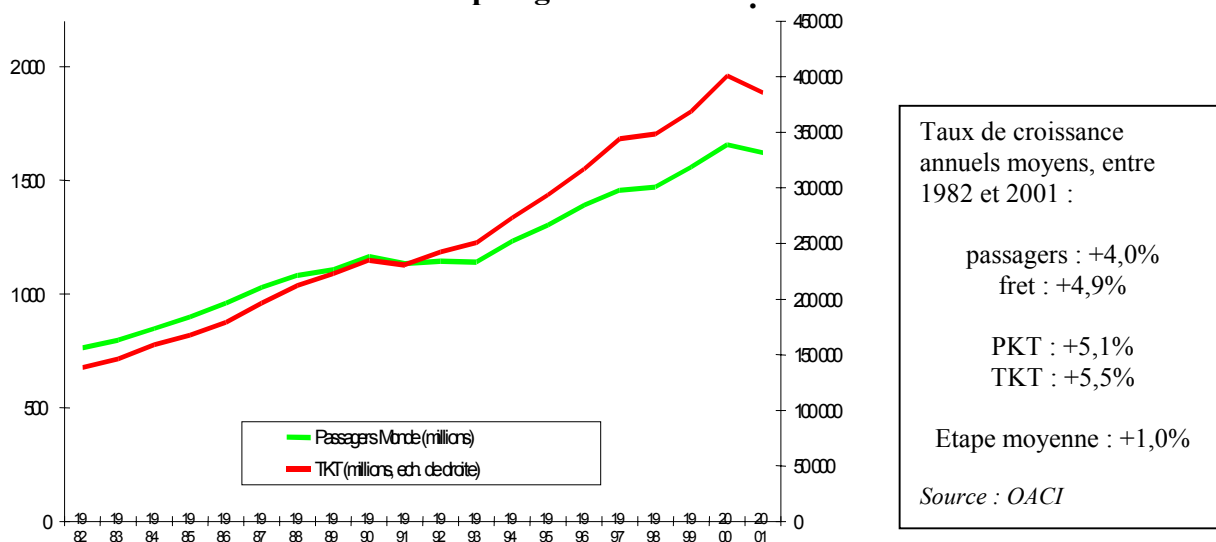
Le transport aérien est au centre du développement économique ; il est à la fois :

- directement lié à la croissance économique,
- un facteur indispensable au développement économique, de par son rôle, notamment, dans les échanges internationaux,
- un moyen indispensable pour satisfaire les besoins de déplacement de moyenne et longue distance, des populations, que ce besoin de mobilité corresponde à un déplacement pour motif professionnel ou pour motif personnel. Ainsi, le développement du tourisme, activité économique principale ou majeure pour nombreux pays, est directement lié au transport aérien.

Le transport aérien, au niveau mondial, a enregistré au cours des 20 dernières années une croissance moyenne de 4,0% par an pour le nombre de passagers et de 4,9% pour le tonnage de fret (selon l'OACI¹. En comparaison, sur la même période, le Produit Intérieur Brut mondial s'est accru de 2,8% en moyenne annuelle selon le Fond Monétaire International (FMI).

En 2001, **1,6 milliards de passagers** ont été transportés sur les lignes régulières des compagnies aériennes dans le monde. Ce résultat s'inscrit en baisse par rapport à l'année 2000 (-2,1% en termes de passagers et -3,1% en termes de passagers-kilomètres-transportés). Ce recul de l'activité tout à fait exceptionnel pour le transport aérien, est la conséquence directe des événements du 11 septembre 2001.

Evolution du trafic mondial en nombre de passagers et en TKT de 1982 à 2001



¹ OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale). L'OACI est une institution spécialisée des Nations Unies, créée en 1944. Elle fixe des normes et promulgue des recommandations pour assurer le développement du transport aérien mondial. 188 états en sont membres. Les unités utilisées sont, outre le nombre de passagers, les PKT (Passagers-Kilomètres-Transportés) et les TKT (Tonnes-Kilomètres-Transportés).

Le transport aérien, bien que profondément ancré dans le développement économique, reste fragile face à la conjoncture, qu'il s'agisse d'événements économiques ou politiques. Ainsi, es crises du Golfe (1991) et asiatique (1998) ont chaque fois freiné sensiblement l'activité du transport aérien mais on notera toutefois que cette croissance a toujours repris comme l'indiquent les évolutions à long terme.

Taux de croissance annuels du PIB mondial et du trafic mondial en TKT de 1982 à 2001 :



Au cours des dix dernières années, la libéralisation et la baisse du prix des billets sont intervenues de manière significative pour stimuler la croissance du trafic. Le développement des compagnies à « bas-coûts », aux Etats-Unis puis maintenant en Europe et en France, renforce de manière significative cette baisse des tarifs, un facteur très favorable au maintien de la croissance du trafic dans un contexte économique relativement incertain. Ce facteur jouera d'autant plus que la demande de transport aérien est aujourd'hui, dans les pays développés, constituée en majorité de déplacements pour motif personnel (principalement pour le tourisme), une clientèle très sensible aux évolutions tarifaires.

Le marché du transport aérien est très concentré géographiquement : l'Amérique du Nord draine 39,6% du trafic mondial², l'Europe (au sens géographique) : 26,5% et l'Asie-Pacifique : 25,1%.

Le marché européen s'est sensiblement développé au cours de ces mêmes années, plus rapidement que la moyenne mondiale : sa part dans le trafic mondial est passé de 24% à 26,5% en 2001 en termes de passagers. La part de l'Asie-Pacifique a également progressé de 17% à 23,2% en 2001. Ces évolutions se font au détriment de la part de l'Amérique du Nord qui ne représente plus aujourd'hui que 39,6% du trafic mondial de passagers.

En 2001, le trafic Europe (au sens géographique) et celui de la zone Asie-Pacifique ont progressé mais très faiblement (+0,8% et +0,4% respectivement), selon les données OACI tandis que celui concernant l'Amérique du Nord reculait sensiblement : -5,6%.

Le poids de la France, selon l'OACI, est de 4% au niveau mondial en termes de Passagers-Kilomètres-Transportés ; elle représente 14% du trafic Europe³ (au sens géographique). La France est au 4^{ème} rang mondial devancée par les Etats-Unis, le Japon et le Royaume-Uni. Elle devance de peu l'Allemagne.

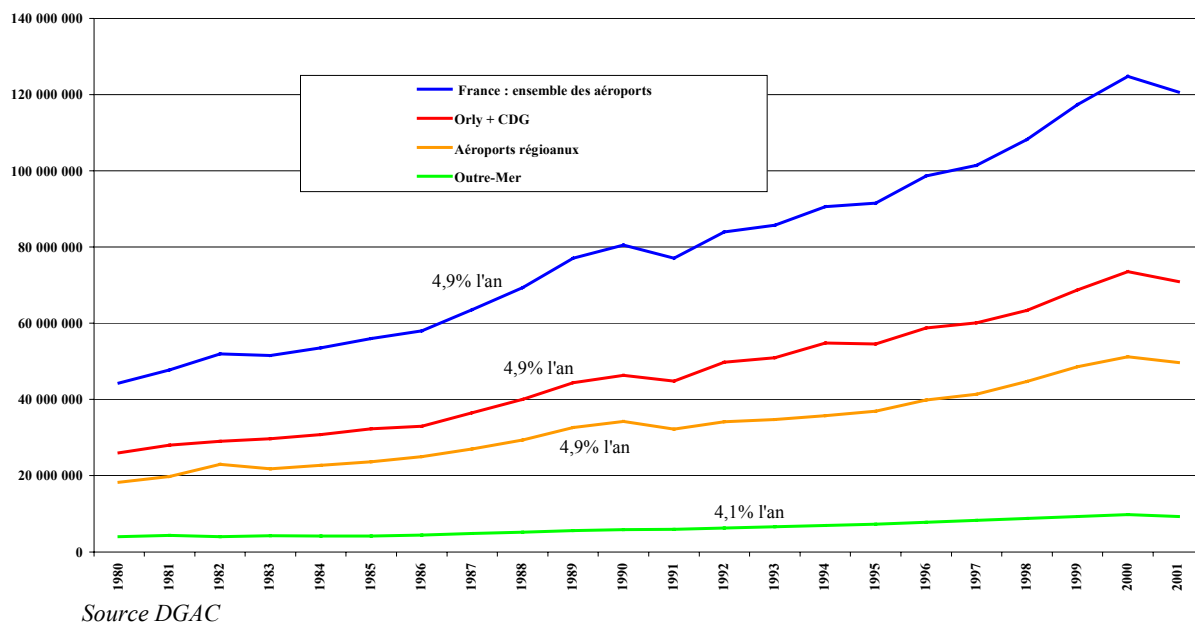
Le développement observé au niveau mondial se constate également au niveau de la France. Depuis 1980, le trafic de passagers a progressé de 4,9% l'an pour l'ensemble des aéroports,

² Données 2001, en TKT (passagers, fret et poste).

³ En termes de Passagers-Kilomètres-Transportés.

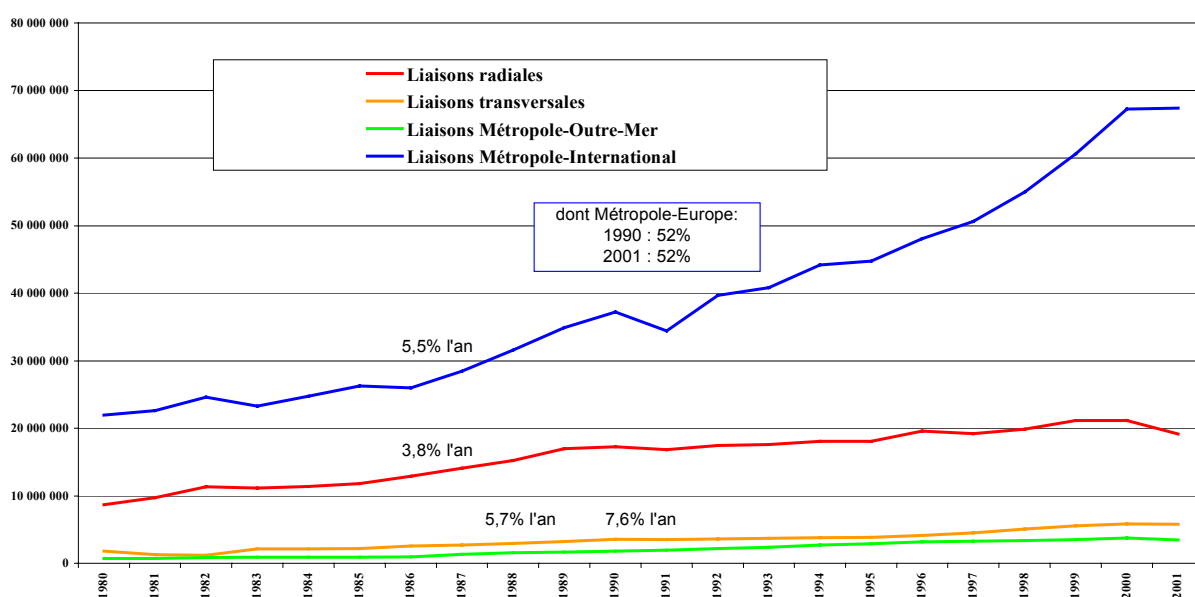
avec ces dernières années un rythme tout à fait comparable entre les aéroports parisiens et les aéroports de province (+4,9% l'an).

Evolution 1980-2001 du trafic de passagers : ensemble des aéroports, ADP, aéroports régionaux, aéroports d'Outre-mer



Si le transport intérieur a été longtemps l'activité prépondérante, il convient d'observer que le trafic avec l'Union Européenne et les destinations internationales contribuent majoritairement, depuis une dizaine d'années, à la croissance du trafic de la France.

Evolution 1980-2001 du trafic de passagers : liaisons intérieures (radiales et transversales), liaisons internationales, liaisons avec l'Outre-mer



En 2001, après deux années de forte croissance (+7,7% en 2000, +8,9% en 1999), le trafic était en recul de 2,2% par rapport à 2000, retombant légèrement en dessous du seuil des 100 millions de passagers transportés (99,4 millions de passagers). C'est le premier recul du trafic aérien depuis la guerre du Golfe (1991).

Tous les faisceaux ont enregistré cette année-là un fléchissement.

Le trafic international de la Métropole, après deux années de croissance exceptionnelles (10,2% en 1999 et +10,8% en 2000), restait malgré tout en légère croissance (+0,3%), surtout grâce aux liaisons au départ de la Province (+3,2%).

Le trafic intérieur métropolitain, déjà stagnant (+0,1%) en 2000, régressait de 7,4% du fait du net recul de celui des radiales (-9,4%), les lignes transversales enregistrant une légère contraction de leur trafic (-0,4%).

Le trafic Outre-Mer n'a pas été épargné (-5,8%) et chutait, notamment sur l'axe Métropole-Outre-Mer (-7,7%).

Après un 1^{er} semestre 2002 difficile (-8,2% en nombre de mouvements, -6,1% en nombre de passagers), l'évolution du trafic est repartie avec des rythmes annuels de croissance positifs : août 2002/août 2001 : +1,5%, septembre 2002/septembre 2001 : 4,8%, + 18,2% octobre 2002/octobre 2001.

1.2 Les perspectives de trafic aérien à long terme

Avant septembre 2001, les experts qu'ils soient du domaine de la construction aéronautique, des compagnies aériennes, des autorités publiques, anticipaient unanimement des perspectives de croissance de trafic de l'ordre de 5% à 6% l'an sur le moyen terme (à l'échéance de 5 ans) et de l'ordre de 4% à 5% pour le plus long terme (à l'échéance de 20 ans). Pour la France, les perspectives de croissance, établies lors de l'élaboration des Schémas de Services collectifs de Transport, prévoyaient une croissance de l'ordre de 3% pour l'ensemble des aéroports et de 3,4% l'an pour les aéroports parisiens.

Depuis septembre 2001, nombreuses ont été les interrogations et remises en question sur ces perspectives de trafic à moyen et long terme.

Au terme d'une année d'observation des marchés, d'analyse des stratégies des acteurs, il ressort que les effets de cette « crise », en termes de volume d'activité seront plus longs à se dissiper que ceux liés à la Guerre du Golfe.

Les experts s'accordent à estimer que :

- globalement, le niveau de trafic atteint en 2000 pourrait être retrouvé en 2003,
- que les rythmes d'évolutions annuelles, de l'ordre de 4% à 5%, se retrouveront dès 2003 ; ce retour à une croissance du trafic s'appuie sur le fait que les déterminants de la demande de transport aérien (besoin de mobilité, croissance économique, nécessité des échanges internationaux) ne sont pas affectés et que globalement, le surcoût généré par les mesures de sûreté serait compensé dans la relation demande/prix, par le développement des compagnies à « bas-coûts ».

Ainsi, en l'absence d'événements majeurs, le transport aérien devrait reprendre sa croissance et les conséquences des événements du 11 septembre 2001, devraient, sur le niveau d'activité, être minimales à échéance de 20 ans.

2. Evolutions 1975-2001 du trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique et perspectives aux horizons 2010-2015-2020

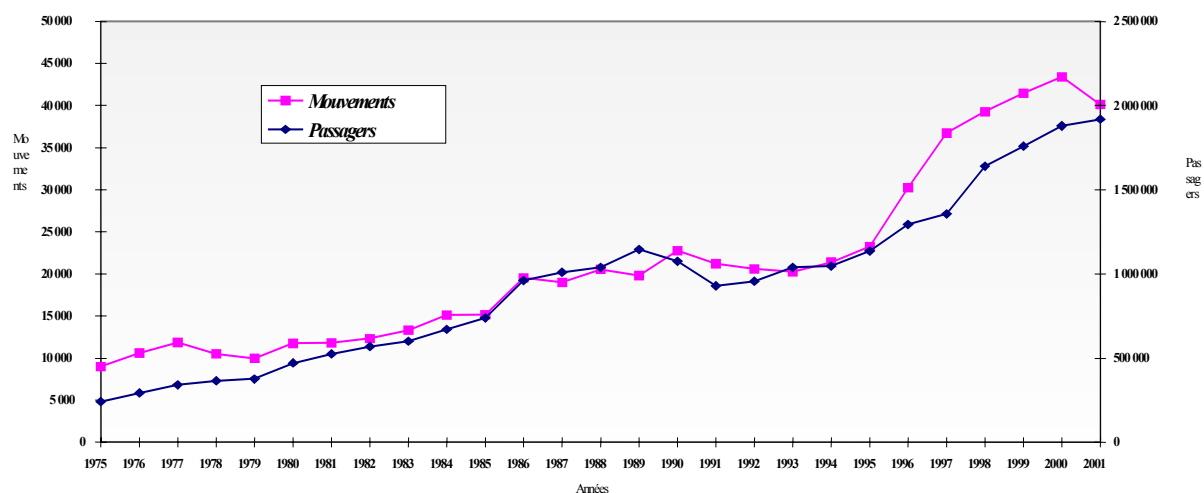
2.1 Trafic global

Le trafic de Nantes-Atlantique, tout comme nous venons de le constater pour le trafic mondial, à l'échelle de l'Europe et de la France, s'est très fortement développé tout au long de ces 25 dernières années. Il est huit fois plus important en 2001 (1,9 million de passagers) qu'en 1975 (241 000 passagers), soit une croissance annuelle moyenne de 8,3%. Cette évolution est rythmée par des périodes de croissance soutenue (1975-1985 ; 1991-1995), des périodes de très forte croissance (1985-1989 ; 1996-2000), mais également de ralentissement (1990-1992) lors de la mise en service du TGV. L'année 2001, avec une croissance de 2,2% en termes de passagers et un recul de 7,6% des mouvements, présente des particularités liées à la conjoncture internationale, qui obligent à considérer ces résultats comme peu pertinents pour une analyse de long terme.

Le nombre de mouvements a, pour sa part, plus que quadruplé, passant de 9 000 mouvements à 40 100 en 2001.

Au cours de cette période, l'emport a quasiment doublé : 27 passagers par avion en 1975, 48 passagers par avion en 2001.

Evolution du trafic de l'aéroport de Nantes Atlantique de 1975 à 2001



Source : DGAC

De 1996 à 2000, l'activité de Nantes-Atlantique a connu une de ses périodes de forte croissance :

- 1,3 million de passagers en 1996 à 1,9 million en 2000 (+45% en quatre années, soit un rythme annuel de 9,8%),
- 30 200 mouvements en 1996 et 43 500 en 2000,
- un emport moyen stable de 43 passagers.

2.2 Structure de trafic

Elle a considérablement évolué au cours de cette période.

La liaison sur Paris qui représentait encore 39% de l'activité de la plate-forme en 1990 n'atteint plus que 16% en 2001 ; sous l'effet de la concurrence du TGV, le nombre de passagers vers Paris a baissé de 405 000 à 300 000, et seule subsiste la liaison avec CDG.

Passagers	1990	%	1996	%	2000	%	2001	%
Paris Orly	325 202	31%	215 168	17%	9079	-	96	-
Paris CDG	79 887	8%	137 816	11%	290961	15%	299 063	16%
Province	329 953	32%	468 232	36%	807068	43%	850 385	44%
Europe	205 875	20%	332 114	25%	437557	23%	410 642	21%
Maghreb	62 268	6%	72 601	6%	232793	12%	243 034	13%
Outremer	15 797	2%	38 808	3%	47316	3%	24 799	1%
Reste du monde	17 009	2%	28 322	2%	54004	3%	91 382	5%
Total	1 035 991	100%	1 293 061	100%	1 878 778	100%	1 919 401	100%

Les liaisons avec la province se sont quant à elles considérablement développées, à un rythme de 9% l'an. Elles représentent, en 2001, 44% du trafic de passagers.

Les liaisons avec l'Europe ont plus que doublé mais leur importance dans le trafic de passagers de Nantes-Atlantique encore modeste, évolue peu au cours de la période 1990-2001 (20% en 1990 ; 25% en 2001).

Autre évolution marquante de la structure du trafic, le développement du trafic avec le Maghreb, multiplié par 4 en 10 ans. Il atteint aujourd'hui 243 000 passagers.

L'ensemble de ces évolutions s'inscrit dans un contexte qui a été très favorable, ces dernières années, au développement du transport aérien (croissance économique, libéralisation du transport aérien, dynamisme des compagnies aériennes, ...). Cela étant, Nantes-Atlantique a bénéficié d'une croissance économique locale très significative, d'une organisation pertinente des vols en correspondance, notamment avec le Rendez-vous Atlantique, ainsi que du développement de vols « charters ». Toute cette stratégie a permis à l'aéroport de compenser largement la perte de trafic induite par la mise en service du TGV.

2.3 Le poids de Nantes-Atlantique dans le marché des voyageurs aériens de la zone étudiée⁴

Nantes-Atlantique joue un rôle leader dans le marché aérien de la zone géographique étudiée, selon les analyses de IATA Consultant⁵ ; dans cette zone de chalandise, l'aéroport capte 33% de la demande. Celle-ci est estimée à 2,8 millions de voyageurs aériens (un sens) pour l'année 2001 ; compte tenu qu'un voyageur effectue un aller et un retour, ceci amène à quelque 5,6 millions de passagers aériens⁶.

⁴ La Direction Départementale de l'Équipement de Loire-Atlantique a confié à IATA Consultant la réalisation d'une étude sur les perspectives de trafic à long terme de Nantes-Atlantique et de Notre-Dame-des-Landes. Ces perspectives sont établies à partir de données du BSP (Bank Settlement Plan) qui permettent de connaître l'origine et le destination réelles des passagers ayant acheté leur billet en agence de voyage. Ces données donnent une meilleure connaissance des déplacements des passagers et donc du marché du transport aérien. La synthèse de cette étude est disponible sur le site internet : « www.debat-aeroport-nantes.org ».

⁵ L'étude de IATA Consultant porte sur un vaste ensemble géographique (dite « zone étudiée ») considéré comme la zone de chalandise de la future plate-forme de Notre-Dame-des-Landes. Cette zone comprend : les régions Pays-de-la-Loire et Bretagne, les départements de l'Orne, de la Charente-Maritime, des Deux-Sèvres, de la Vienne ainsi que ceux de la Manche et du Calvados, dans leur partie sud.

⁶ La synthèse de cette étude est disponible sur le site internet du débat : « www.debat-aeroport-nantes.org ».

De façon générale, les aéroports de la zone étudiée captent l'essentiel de ce marché : 66% de ces déplacements aériens passent par Nantes-Atlantique, Rennes, Brest, Lorient ou Quimper. Les aéroports parisiens, Orly et CDG, jouent un rôle également significatif dans la réponse à la demande: 30% des déplacements aériens de la zone étudiée débutent dans les aéroports parisiens. Enfin, 4% passent par les aéroports périphériques à la zone géographique étudiée. Derrière Nantes-Atlantique qui avec 1,9 millions passagers en 2001 capte 33% de ce marché ; viennent Brest : 700 000 passagers en 2001 (12,6% de l'ensemble), puis Rennes : 400 000 passagers, soit 7%. Les autres plates-formes captent des trafics beaucoup plus faibles, inférieurs à 200 000 passagers (moins de 4% chacun des déplacements identifiés pour la zone étudiée).

Estimations des marchés de voyages réguliers + charters par région d'origine et aéroport d'origine en 2001 (un sens)							
	Basse- Normandie	Bretagne	Pays-de-la- Loire	Poitou- Charentes	Total trafic local	Trafic de corres- pondance	Trafic total
Aéroports de la région							
Nantes-Atlantique	852	131,532	728,678	68,733	929,796	29,905	959,701
Brest-Guipavas	83	341,676	12,719	623	355,101	1,239	356,340
Rennes-St Jacques	1,024	177,853	17,269	765	196,911	1,345	198,256
Lorient	15	105,463	2,174	330	107,982	0	107,982
Quimper-Pluguffan	50	71,331	1,404	67	72,853	0	72,853
Caen	49,415	0	0	0	49,415	0	49,415
Dinard-Pleurtuit	2,085	37,755	3,910	35	43,785	0	43,785
La Rochelle	0	169	489	37,653	38,311	0	38,311
Poitiers	48	6	1,239	29,024	30,317	0	30,317
Lannion	0	24,340	71	0	24,412	0	24,412
Angers	0	252	5,870	148	6,270	0	6,270
St Brieuc	0	5,057	156	0	5,213	0	5,213
Total	53,574	895,434	773,979	137,377	1,860,363	32,489	1,892,853
Aéroports des régions périphériques	6,986	1,887	3,277	100,189	112,338	0	112,338
Aéroports parisiens	202,049	213,318	191,199	229,402	835,967	0	835,967
Grand total	262,608	1,110,638	968,455	466,967	2,808,669	32,489	2,841,158

Source : IATA Consultant

Remarques : il convient de multiplier le trafic par 2 pour obtenir le trafic total en nombre de passagers.

Les tableaux « Source : IATA Consultant » sont des extraits du rapport IATA Consultant, dactylographiés avec un clavier anglais. Par conséquent, les « , » sont à interpréter comme le séparateur des milliers.

- Deux régions sont principalement à l'origine de ces déplacements : la Région Bretagne avec 39,5% des déplacements et les Pays-de-la-Loire avec 34,5%. Les départements de Poitou-Charente⁷ pris en compte ainsi que ceux de Basse-Normandie⁸, contribuent plus faiblement au marché aérien de la zone étudiée, avec respectivement 16,6% et 9,3%.

- Pour ce qui concerne plus précisément l'aéroport de Nantes-Atlantique, son trafic est composé pour :

- 78,4% de passagers venant ou se rendant dans la Région Pays-de-la-Loire,
- 14,1% de passagers de la Région Bretagne,

⁷ Charente-Maritime, Deux-Sèvres, Vienne.

⁸ Moitié sud des départements de la Manche et du Calvados.

- 7,4% de passagers des départements de Poitou-Charente pris en compte,
- 0,1% de passagers des départements de Basse Normandie.

- Ces informations sont importantes car elles permettent de mieux connaître le comportement des passagers dans la zone d'attractivité de Notre-Dame-des-Landes, les trajets, les aéroports qu'ils utilisent, et la destination de leurs déplacements. On observe ainsi que près de 1,6 millions de passagers de la zone étudiée embarquent dans les aéroports parisiens (dont près de 400 000 viennent des Pays-de-la-Loire, pourtant au cœur de la zone de chalandise de Nantes-Atlantique).

Estimations des marchés de voyages réguliers + charters par région d'origine et aéroport d'origine en 2001 (un sens)					
	Basse-Normandie	Bretagne	Pays-de-la-Loire	Poitou-Charentes	Total
Aéroports de la région					
Nantes-Atlantique	0.1%	14.1%	78.4%	7.4%	100.0%
Brest-Guipavas	0.0%	96.2%	3.6%	0.2%	100.0%
Rennes-St Jacques	0.5%	90.3%	8.8%	0.4%	100.0%
Lorient	0.0%	97.7%	2.0%	0.2%	100.0%
Quimper-Pluguffan	0.1%	97.9%	1.9%	0.1%	100.0%
Caen	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Dinard-Pleurtuit	4.7%	86.3%	9.0%	0.1%	100.0%
La Rochelle	0.0%	0.6%	1.6%	97.8%	100.0%
Poitiers	0.2%	0.0%	5.1%	94.6%	100.0%
Lannion	0.0%	99.7%	0.3%	0.0%	100.0%
Angers	0.0%	4.0%	94.1%	1.8%	100.0%
St Brieuc	0.0%	96.9%	3.1%	0.0%	100.0%
Total	2.9%	48.7%	41.7%	6.7%	100.0%
Aéroports des régions périphériques	7.3%	2.0%	3.6%	87.1%	100.0%
Aéroports parisiens	22.8%	31.2%	25.9%	20.1%	100.0%
Grand total	9.1%	41.8%	35.6%	13.5%	100.0%

Source : analyses IATA

Ces informations permettent d'appréhender les « réservoirs » additionnels de clientèle des aéroports nantais. Ce sont pour Nantes-Atlantique et Notre-Dame-des-Landes :

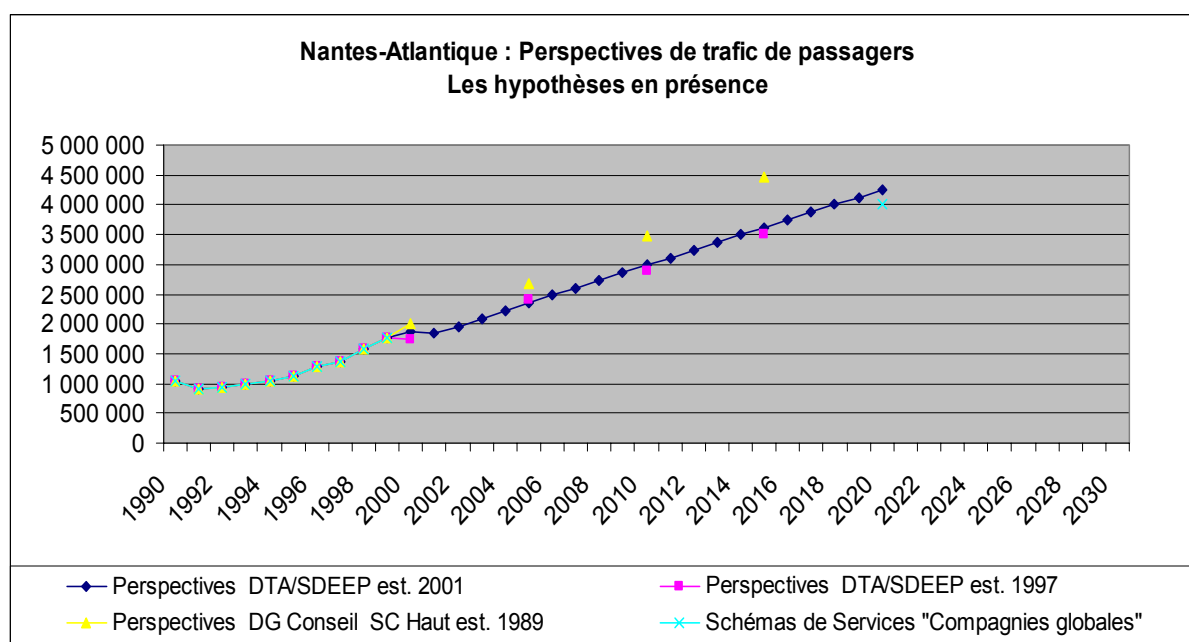
- les passagers de leur propre Région Pays-de-la-Loire : 20% des passagers utilisent les aéroports parisiens (près de 400 000 personnes),
- une partie des passagers de la région Bretagne ; actuellement, seuls 12% des passagers résidant en Bretagne utilisent Nantes-Atlantique (260 000 passagers),
- les passagers de Poitou-Charente (dans la limite des départements retenus) : 14,7% des déplacements se font par Nantes, l'essentiel se faisant par les aéroports parisiens : 49,1% ; ils représentent près de 140 000 passagers aériens.

2.4 Les perspectives de trafic sur Nantes-Atlantique

2.4.1 Généralités

Au cours des années récentes, plusieurs études (réalisées par DG Conseil et la Direction Générale de l'Aviation Civile - DTA/SDEEP -) ont été menées pour évaluer les perspectives de trafic de l'aéroport de Nantes-Atlantique et par conséquent, celles de Notre-Dame-des-Landes. Non seulement ces études donnaient des prévisions de trafic du même ordre de grandeur, de plus, les prévisions se confirment⁹ pour les années actuelles. Cette convergence des analyses s'explique, à notre sens, par la robustesse et la régularité du développement du trafic de cette plate-forme, soutenues largement par un contexte économique, social et démographique tout à fait favorable.

Trafic de passagers	1990	1995	2000	2010	2010	t.c.a.m. 2010/2000	t.c.a.m. 2020/2010
Perspectives DTA/SDEEP est. 2001	1 035 991	1 134 762	1 878 778	3 000 000	4 300 000	4,8%	4,2%
Perspectives DTA/SDEEP est. 1997	1 035 991	1 134 762	1 878 778	2 900 000	n.d.	4,4%	n.d.
Perspectives DG Conseil SC Haut est. 1989	1 035 991	1 134 762	1 878 778	3 470 000	n.d.	6,3%	n.d.
Schémas de Services "Compagnies globales"	1 035 991	1 134 762	1 878 778	n.d.	4 000 000	n.d.	3,9%



En résumé, ces tendances sont suffisamment robustes à ce jour, les projets de la Chambre de Commerce et d'Industrie et des compagnies sur cette plate-forme suffisamment connus, pour ne pas remettre en cause les perspectives décrites à ce jour.

On a donc retenu, comme hypothèse de base à l'horizon 2020, une perspective de 4,0 millions à 4,3 millions de passagers pour Nantes-Atlantique (+3,8% à +4,1% l'an sur la période 2001-2020).

⁹ On note toutefois une légère sous-estimation des prévisions faites par la SDEEP en 1997 : le trafic en 2000 est supérieur de 7% à ce qu'il était prévu pour cette année là ; en 2001, le trafic réalisé est totalement conforme avec la prévision réalisée (1,9 millions de passagers).

2.4.2 Perspectives de trafic par segment de marché

Le développement à long terme étant ainsi cadré, il convient d'évaluer également les perspectives de trafic à partir d'une analyse désagrégée, c'est-à-dire par marché.

Depuis 10 ans, plus particulièrement, la structure du trafic de Nantes-Atlantique a considérablement évolué : la part de trafic de passagers vers Paris a diminué considérablement au profit d'une diversification du réseau vers la province et vers le Maghreb ; la part de l'Europe, quant à elle, est restée stable, tout comme celle du trafic avec l'Outre-Mer et le reste du monde. La question qui se pose alors, étant donné que la prévision de trafic sur le volume total n'est pas à remettre en question, est d'explicitier en termes de nature de marché, comment ce trafic pourrait être segmenté dans l'avenir.

Les principes conducteurs de cette réflexion peuvent être les suivants :

- concernant la liaison avec Paris, l'attractivité de la capitale devrait se maintenir malgré le processus de décentralisation ; mais la performance du réseau LGV, aussi bien pour les trajets ville à ville que pour les correspondances à CDG, ne pourront que peser sur l'évolution du trafic ;
- concernant les déplacements vers la province, la position excentrée de Nantes est favorable à un maintien du dynamisme de ce segment de marché, tant il est vrai que le développement de liaisons LGV concurrentes reste limité ; le seul facteur en mesure de modifier cette évolution serait la mise en œuvre de très bonnes interconnexions TGV par le barreau sud de Paris ;
- les perspectives de développement des liaisons avec l'Europe sont quant à elles très favorables.

Aéroport de Nantes-Atlantique : perspectives de trafic par faisceau (hypothèse : 4 millions de passagers en 2020)

Nb. de passagers	1986	1990	1995	2000	2001	2010	2020
Paris Charles de Gaulle	89 449	79 301	97 542	290 961	299 063	357 000	480 000
Paris Orly	391 077	325 202	262 214	9 079	96	-	-
Europe régulier	33 090	62 990	84 451	167 703	146 234	247 000	365 000
Europe non régulier	116 489	128 532	178 852	238 218	264 408	352 300	450 000
Outre-Mer	-	15 797	31 779	47 316	24 799	67 500	115 000
Maghreb	60 592	62 268	53 502	232 793	243 034	345 000	465 000
Province	251 262	330 423	358 713	807 068	850 385	1 320 000	1 950 000
Autres	7 193	31 478	57 709	85 640	91 382	142 000	210 000
Total	949 152	1 035 991	1 124 762	1 878 778	1 919 401	2 830 800	4 035 000

Source : DGAC

Les facteurs de développement sont :

- l'ouverture de cette zone de l'Ouest atlantique vers les autres régions d'Europe et notamment vers l'Est ;
- la position excentrée de la zone économique Ouest Atlantique vis-à-vis des bassins économiques traditionnels en France et dans l'U. E. ;
- la diversification des déplacements touristiques des européens ;
- la même observation vaut pour le trafic avec le Maghreb compte tenu de sa composition ;
- quant au trafic avec l'Outre-Mer, il devrait continuer de se développer ; il s'agit d'un marché touristique très porteur ;
- enfin, l'aéroport de CDG devrait continuer à capter l'essentiel de la demande de déplacements intercontinentaux.

Si les évolutions de trafic de passagers sont en grande partie fonction de variables économiques bien connues, et à ce titre assez fiables même sur le long terme, celles en termes de mouvements sont plus aléatoires. En effet, l'organisation des réseaux, la taille des modules utilisés relèvent de la stratégie des compagnies aériennes, qui relèvent davantage du court-moyen terme que du long terme.

Le lien utilisé pour passer d'une prévision en passagers à une prévision en mouvements est de raisonner sur l'évolution de l'emport moyen (nombre de passagers par vol).

Dans un scénario tendanciel, l'emport moyen progresse de 45 passagers par vol en 1990 et 48 passagers par vol en 2001 à 57 à 60 passagers par vol en 2020.

La progression de cet emport reste globalement faible, de l'ordre de 1,2% l'an. Elle est en effet limitée par celle des vols vers la province et vers l'Europe, où la fréquence des vols demeure privilégiée par les compagnies par rapport à l'augmentation de la taille des appareils.

Au total, le nombre de mouvements sur la plate-forme progresse assez lentement (+2,9% l'an en t.c.a.m. pour la période 2001-2020) passant de 40 107 mouvements en 2001 à 70 000 passagers en 2020, sur la base d'une prévision de 4 millions de passagers en 2020. Dans l'hypothèse –la plus probable– d'un trafic de 4,3 millions de passagers en 2020, le nombre de mouvement, sur la base d'un emport moyen de 60 passagers par vol, atteint 80 000 en 2020 (+3,7% l'an sur la période 2001-2020).

2.4.3 Les évaluations de IATA Consultant

Cette convergence dans la prévision de trafic pour Nantes-Atlantique se retrouve, de manière tout à fait récente, avec l'étude menée par IATA Consultant¹⁰ dans le cadre de la préparation du débat sur le projet de Notre-Dame-des-Landes.

IATA Consultant évalue les perspectives du trafic sur Nantes-Atlantique sur la base :

- des prévisions faites pour la France à partir des dernières enquêtes menées auprès des compagnies aériennes au 3^{ème} trimestre 2002,
- des particularités de l'environnement de Nantes-Atlantique en termes de démographie, de croissance économique, d'emploi, de déplacements domicile-travail, de commerce extérieur, de concurrence intermodale et de développement touristique de la zone géographique étudiée.

Les particularités prises en compte indiquent une croissance démographique potentiellement plus rapide que dans les autres régions, notamment grâce aux flux migratoires, une économie particulièrement dynamique dont la part dans l'économie nationale (13,1% en 2000) devrait progresser au cours des prochaines années, un maintien du fort dynamisme des échanges extérieurs, un taux de départ en vacances plus élevé, un attrait de cette région se renforçant encore comme destination touristique et enfin, une concurrence modale significative.

¹⁰ Déjà cité : « Etude de quantification de trafics potentiels de Nantes-Notre-Dame-des-Landes » - IATA Consultant - Novembre 2002.

Perspectives de trafic de passagers : région de l'étude et métropole

Nb. de passagers	2001	2010	t.c.a.m.	2015	t.c.a.m.	2020	t.c.a.m.
Métropole	95 590 000	136 680 000	4,1%	161 931 000	3,4%	189 227 000	3,2%
Région d'étude	5 598 000	8 527 000	4,8%	10 184 000	3,6%	11 936 000	3,2%
Nantes-Atlantique	1 919 400	2 914 100	4,7%	3 594 200	4,3%	4 279 700	3,6%
Rennes	396 600	721 700	6,9%	841 200	3,1%	1 033 200	4,2%
Brest	712 700	1 101 100	5,0%	1 360 300	4,3%	1 572 500	2,9%

t.c.a.m. : taux de croissance annuel moyen

Source : "Etude de quantification de trafics potentiels de Nantes-NDDL" IATA Consultant - Novembre 2002 - Chiffres arrondis

Ainsi, partant de perspectives de croissance de trafic pour l'ensemble de la métropole (3,7% l'an sur la période 2001-2020), puis de la zone étudiée (4,1% l'an sur la même période), l'étude menée par IATA Consultant, à l'appui des données du BSP, indiquent un trafic de près de 4,3 millions de passagers pour Nantes-Atlantique en 2020 (4,3% l'an sur la période 2000-2020), de 1 million pour Rennes (5,2% l'an sur la période 2000-2020), et de près de 1,6 million pour Brest (4,3% l'an).

Prévisions du trafic passagers de Nantes - Scénario Nantes-Atlantique								
	Intérieur		Intra-communautaire		Extra-Communautaire		Total international	
	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.
2001	1,101.5		146.2		24.8		171.0	
2010	1,461.3	3.2%	311.6	8.8%	105.8	17.5%	417.4	10.4%
2015	1,771.6	3.9%	429.9	6.6%	173.9	10.4%	603.8	7.7%
2020	2,065.2	3.1%	558.4	5.4%	262.4	8.6%	820.8	6.3%
	Total régulier		Charter		Total reg+charter			
	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.		
2001	1,272.6		646.8		1,919.4			
2010	1,878.8	4.4%	1,013.6	5.1%	2,892.4	4.7%		
2015	2,375.4	4.8%	1,218.9	3.8%	3,594.2	4.4%		
2020	2,885.9	4.0%	1,393.8	2.7%	4,279.7	3.6%		

Gravity model-Scen03-v2.xls

Selon ces prévisions, le poids de Nantes-Atlantique dans le total du trafic de passagers de la zone étudiée progresserait légèrement de 34% en 2001 à 35% en 2020, au détriment du trafic capté par les aéroports parisiens (33% en 2001 à 26% en 2020) ; le trafic de correspondance devrait également contribuer à cette croissance : le taux de correspondance passant de 3,1% en 2001¹¹ à près de 4,9% en 2020. A titre de comparaison, on estime la part du trafic de correspondance à Lyon à 10,8% du trafic total en 2001 (pour un trafic total de 6 millions de passagers) et à 8,3% pour Nice (pour un trafic total de près de 9 millions de passagers).

2.5 Comparaison des prévisions selon les différentes estimations

La prise en compte des perspectives établies par IATA Consultant, par une méthode basée sur des données particulières et qui lui sont propres (les données BSP), conduit à des estimations globalement équivalentes à celles établies auparavant. Ainsi à l'horizon 2020, l'écart entre ces analyses est de l'ordre de 10% : 4,0 millions de passagers pour l'hypothèse retenue dans le cadre des Schémas de Services Collectifs de Transport, 4,3 millions de passagers dans l'hypothèse de la DGAC faite en 2001 et dans l'étude de IATA Consultant en novembre 2002.

¹¹ Estimation faite sur la base des données BSP (concernant la vente des agences de voyages).

Perspectives de trafic de passagers à Nantes-Atlantique : comparaison des principales différentes estimations

Nb. de passagers	2000 (chiffres arrondis)	2010	t.c.a.m.	2020	t.c.a.m.
DG Conseil Sc Haut est. 1989	1 900 000	3 470 000	6,2%	n.d.	n.d.
DTA/SDEEP est. 2001	1 900 000	3 000 000	4,7%	4 300 000	3,7%
Schémas de Services Sc "Compagnies globales"	1 900 000	n.d.	n.d.	4 000 000	3,8%
Iata Consultant Novembre 2002	1 900 000	n.d.	n.d.	4 300 000	4,2%

t.c.a.m. : taux de croissance annuel moyen

Pour ce qui concerne la prévision de trafic par faisceau, sans pouvoir comparer de manière très stricte les perspectives de chacune des approches car les découpages sont différents, on peut relever cependant quelques divergences. Par exemple, les estimations de IATA Consultant sont moins favorables aux perspectives de trafic intérieur : 2 065 000 passagers en 2020, un chiffre à comparer avec l'estimation faite par les services de l'Etat : 2 430 000 passagers. Cette différence sur le réseau intérieur est compensée, dans l'estimation de IATA Consultant, par une perspective plus ambitieuse quant au trafic international (y compris intra-communautaire).

3. Les perspectives de Nantes-Notre-Dame-des-Landes à 2010, 2015 et 2020 et au-delà

Elles sont basées sur celles établies pour Nantes-Atlantique.

3.1 Les premières estimations

La DGAC a réalisé en première approche des estimations du trafic pour le projet de Nantes-Notre-Dame-des-Landes en intégrant le trafic supplémentaire induit par le positionnement de la future plate-forme – qui modifierait ainsi la répartition du trafic actuel entre les aéroports de Bretagne – et compte tenu des projets d’infrastructures terrestres aux horizons considérés. En effet, la qualité de l’accessibilité de la plate-forme (et de celle-ci aux aéroports parisiens) influe sur les contours et le volume de la clientèle de la zone de chalandise, donc l’importance du trafic induit et de structure.

Cette première analyse menée en l’absence d’une connaissance fine des bassins de population dans les isochrones à 30, 45, 60, 90, 120 minutes et de l’origine et de la destination réelles des passagers actuels (information fournie par les données BSP et utilisées par l’étude IATA Consultant) a conduit à une estimation de trafic induit supplémentaire par le positionnement de Notre-Dame-des-Landes de l’ordre de 300 000 à 600 000 passagers annuels, soit 8% à 15% du trafic « naturel », à l’horizon 2020.

Au total, selon cette estimation, le trafic de Notre-Dame-des-Landes à l’horizon 2020 atteindrait :

- de 4,3 millions à 4,6 millions de passagers en 2020, sur la base d’un trafic de 4,0 millions de passagers à Nantes-Atlantique ;
- de 4,6 millions à 4,9 millions de passagers en 2020, sur la base d’un trafic de 4,3 millions de passagers à Nantes-Atlantique.

A très long terme, sur la base d’un taux de croissance annuel moyen, le trafic de cette plate-forme, toutes choses égales par ailleurs, pourrait atteindre près de 9 millions de passagers à l’horizon 2050¹².

L’étude menée par IATA Consultant complète ces estimations.

3.2 Les estimations de IATA Consultant

Elles sont basées sur les données du BSP (Bank Settlement Plan)¹³. Pour mémoire, ces données correspondent à l’exploitation des informations contenues sur les billets vendus par les agences de voyages. Ces informations sont : le lieu d’achat du billet, la destination finale y compris les correspondances s’il y a lieu), la classe tarifaire. Ces données permettent donc de connaître l’origine du passagers (assimilée au lieu d’achat) et la destination de celui-ci y compris l’aéroport où il a pris une correspondance.

¹² Sur la base d’un t.c.a.m. de 3% sur la période 2020-2050

¹³ Pour des informations plus précises concernant ces données, se reporter à la synthèse disponible sur le site internet du débat « www.debat-aeroport-nantes.org » ou au rapport rédigé par IATA Consultant

Ces estimations sont construites en 2 étapes, chacune d'elles apportant des réponses aux interrogations suivantes :

- compte tenu des infrastructures terrestres prévues, quelles seront les conséquences du déplacement de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des-Landes, en termes de trafic de la plate-forme, compte tenu de la modification de la zone de chalandise ?
- la zone de chalandise de Nantes-Notre-Dame-des-Landes étant plus large que celle de Nantes-Atlantique, quel sera l'impact auprès des compagnies aériennes et quel l'intérêt ces dernières trouveront-elles à mettre en place un réseau de liaisons aériennes plus diversifié ?

3.2.1 Perspectives de trafic pour Notre-Dame-des-Landes : impact du déplacement de l'aéroport (scénario dit « Notre Dame des Landes »)

Les perspectives de trafic de Nantes-Atlantique et de Nantes-Notre-Dame-des-Landes sont différentes en raison d'une part de la zone de chalandise propre à chacune des plates-formes, d'autre part, en raison de la qualité de la desserte aérienne, estimée meilleure à Nantes-Notre-Dame-des-Landes qu'à Nantes-Atlantique.

- La zone de chalandise du projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes sera différente de celle de Nantes-Atlantique aujourd'hui, de par le positionnement respectif de ces plates-formes.

Ainsi, le temps d'accès à l'aéroport nantais sera inférieur pour les habitants des départements situés au nord de la Loire, ainsi de -23% pour les habitants de Rennes, 20% pour les habitants de Vannes, et de -10% pour les habitants de Quimper.

Différence dans les temps d'accès routier entre Nantes-Atlantique et NDDL							
Région	Sous-région	Ville de référence	Temps de parcours routiers (en minutes)				
			Nantes-Atlantique (2002)	Nantes-NDDL (2015)	Différence	Nantes-NDDL (2020)	Différence
Basse-Normandie	Basse Normandie - Autres	Avranches					
Basse-Normandie	Calvados - Caen	Caen					
Bretagne	Côte-d'Armor	Saint-Brieuc					
Bretagne	Finistère - Autres	Quimper					
Bretagne	Finistère - Brest	Brest					
Bretagne	Ille-et-Vilaine - Autres	Fougères					
Bretagne	Ille-et-Vilaine - Rennes	Rennes					
Bretagne	Morbihan - Autres	Vannes					
Bretagne	Morbihan - Lorient	Lorient					
Pays-de-la-Loire	Loire Atlantique - Autres	St. Nazaire					
Pays-de-la-Loire	Loire Atlantique - Nantes	Nantes					
Pays-de-la-Loire	Maine-et-Loire	Angers					
Pays-de-la-Loire	Mayenne	Laval					
Pays-de-la-Loire	Sarthe	Le Mans					
Pays-de-la-Loire	Vendée	La Roche-sur-Yon					
Poitou-Charentes	Charente-Maritime	La Rochelle					
Poitou-Charentes	Deux-Sèvres	Niort					
Poitou-Charentes	Vienne	Poitiers					

Source : ISIS

Pour d'autres populations, notamment celles au sud de la Loire, le temps d'acheminement sera plus long : +33% pour les habitants de la Roche-sur-Yon, +19% pour les habitants de Niort, etc..

Cette modification des temps d'accès pèse sur l'attractivité de l'aéroport, concouramment avec la position concurrentielle de l'offre aérienne de la plate-forme. Ainsi, pour les Rennais, l'impact d'une réduction du temps d'accès de 23% à l'aéroport nantais, est significatif : l'attractivité du réseau desservi au départ de l'aéroport de Nantes-NDDL sera telle pour un Rennais qu'un déplacement aérien ne pouvant se faire par Rennes ou via Paris, se fera d'autant plus facilement par Nantes-Notre-Dame-des-Landes que la plate-forme est plus proche pour les Rennais que celle de Nantes-Atlantique.

En ce qui concerne l'agglomération nantaise proprement dit, on a appliqué une hypothèse particulière : malgré une augmentation moyenne du temps d'accès de 15mn à 25mn, tous les voyageurs de cette zone reporteraient de manière automatique leur voyage au départ de la plate-forme de Notre-Dame-des-Landes.

Ainsi, dans un marché de la zone de chalandise étudiée estimé à 8,6 millions de voyageurs aériens en 2010, 10,3 millions en 2015 et 12,1 millions en 2020, l'impact de la localisation modifie le volume de trafic traité par Notre-Dame-des-Landes et par chacun des aéroports et, en conséquence leur rôle respectif.

Les perspectives établies selon IATA Consultant sont alors les suivantes :

- le trafic sur Nantes-Notre-Dame-des-Landes atteindrait 4,0 millions de passagers en 2015 et 4,8 millions en 2020, estimation correspondant à l'hypothèse haute des prévisions établies en première analyse par les services de la DGAC. Pour mémoire, celles-ci indiquaient une fourchette entre 4,3 millions et 4,9 millions en 2020.

Prévisions du trafic passagers de Nantes - Scénario NDDL								
	Intérieur		Intra-communautaire		Extra-Communautaire		Total international	
	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.
2001	1,101.5		146.2		24.8		171.0	
2010	1,601.7	4.2%	341.5	9.9%	116.0	18.7%	457.5	11.6%
2015	1,964.0	4.2%	476.6	6.9%	192.7	10.7%	669.4	7.9%
2020	2,328.6	3.5%	629.6	5.7%	295.9	9.0%	925.5	6.7%
	Total régulier		Charter		Total reg+charter			
	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.		
2001	1,272.6		646.8		1,919.4			
2010	2,059.2	5.5%	1,110.9	6.2%	3,170.1	5.7%		
2015	2,633.4	5.0%	1,349.2	4.0%	3,982.6	4.7%		
2020	3,254.1	4.3%	1,566.7	3.0%	4,820.8	3.9%		

Gravity model-V3.xls

Source : IATA Consultant

- au-delà de l'effet volume, c'est également la structure du trafic qui devrait évoluer au profit du trafic tant intra-communautaire qu'extra-communautaire. La

part du trafic international dans le trafic total passerait ainsi de 8,9% actuellement à 14,3% en 2010 et 19,1% en 2020.

- enfin, une des autres caractéristiques de ce scénario est la valeur retenue par IATA Consultant pour le taux de correspondance : 4,9% du trafic de passagers en 2020 après avoir atteint 3,8% en 2010 et 4,3% en 2015.

Ce faisant, Nantes-Notre-Dame-des-Landes capterait une part de la demande de voyages aériens (40%) plus importante que Nantes-Atlantique aujourd'hui (34% des voyages aériens de la zone géographique) et les aéroports parisiens perdraient de leur attractivité, ne captant plus que 25% des voyages aériens de la zone géographique (contre 33% en 2001).

Modification de la répartition de la demande par aéroport : 2001 et 2020

Scénario « Notre Dame des Landes »

	Nantes-Atl. /NDDL	Rennes	Brest	Paris	Autres *	Total
Situation en 2001	34%	7 %	13%	33%	13%	100%
Situation en 2020	40%	7%	13%	25%	15%	100%

* Lorient, Quimper, Caen, Dinard, La Rochelle, Poitiers, Lannion, Angers, St Brieuc, ...

Source : IATA Consultant

3.2.2 Perspectives de trafic pour Notre-Dame-des-Landes : impact du déplacement et d'une importance accrue de la dimension internationale de l'aéroport (Scénario dit « Notre-Dame-des-Landes Grand Ouest »).

Selon la même méthodologie, IATA Consultant introduit dans ce scénario un intérêt plus marqué des compagnies aériennes pour Notre-Dame-des-Landes, se traduisant notamment par le développement d'un « hub régional », et estime pour 2020, une nouvelle répartition des voyages aériens entre les aéroports concernés.

Selon ces hypothèses, le trafic de passagers atteindrait 5,6 millions de passagers en 2020, le taux de correspondance serait de 8,0% (contre 4,4% en 2010, 6,0% en 2015). Le trafic intra-communautaire et international de Nantes-Notre-Dame-des-Landes atteindraient 30% du trafic total de la plate-forme.

Prévisions du trafic passagers de Nantes - Scénario NDDL du Grand Ouest								
	Intérieur		Intra-communautaire		Extra-Communautaire		Total international	
	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.
2001	1,101.5		146.2		24.8		171.0	
2010	1,594.6	4.2%	607.4	17.1%	241.4	28.8%	848.9	19.5%
2015	2,043.3	5.1%	824.9	6.3%	372.4	9.1%	1,197.4	7.1%
2020	2,450.9	3.7%	1,159.4	7.0%	543.3	7.8%	1,702.7	7.3%
	Total régulier		Charter		Total reg+charter			
	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.	(000)	% d'acc.		
2001	1,272.6		646.8		1,919.4			
2010	2,443.5	7.5%	1,086.7	5.9%	3,530.2	7.0%		
2015	3,240.7	5.8%	1,292.4	3.5%	4,533.0	5.1%		
2020	4,153.6	5.1%	1,496.3	3.0%	5,649.9	4.5%		

Gravity model-V4-Scen02.xls

Ce faisant, l'importance des voyages aériens traitée directement par Notre-Dame-des-Landes augmenterait de manière significative, sa part atteignant 46% en 2020 (contre 34% en 2001). Ce gain se ferait au détriment de l'attractivité des aéroports parisiens qui ne capteraient plus que 22% des voyages aériens de la zone étudiée (contre 33% actuellement).

Modification de la répartition de la demande par aéroport : 2001 et 2020

Scénario « Notre-Dame-des-Landes Grand Ouest »

	Nantes-Atl. /NDDL Grand Ouest	Rennes	Brest	Paris	Autres *	Total
Situation en 2001	34%	7%	13%	33%	13%	100%
Situation en 2020	46%	6%	12%	22%	13%	100%

* Lorient, Quimper, Caen, Dinard, La Rochelle, Poitiers, Lannion, Angers, St Brieuc, ...

Source : IATA Consultant

3.3 Synthèse des perspectives pour Nantes-Notre-Dame-des-Landes et les principaux aéroports de la zone étudiée

Le projet de Nantes-Notre-Dame-des-Landes apparaît selon ces estimations comme générateur de trafic induit.

Son positionnement géographique permet à la plate-forme du Grand Ouest d'être plus accessible pour les populations de zones urbaines telles que celles de Rennes ou de Vannes. Qui plus est, son potentiel plus important que celui de Nantes-Atlantique, est susceptible d'éveiller l'intérêt des compagnies aériennes, tentées alors d'y développer une base opérationnelle.

Synthèse des prévisions pour Nantes-Atlantique et Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Nb. de passagers (chiffres arrondis)	2001	2020
Nantes-Atlantique	1 919 400	4 280 000
Scénario "Notre-Dame-des-Landes"	1 919 400	4 820 800
Scénario "Notre-Dame-des-Landes Grand Ouest"	1 919 400	5 650 000

Source IATA Consultant

Au total, le gain de trafic lié au déplacement de la plate-forme du site actuel à Notre-Dame-des-Landes, pourrait être de 600 000 à 1,4 million de passagers en 2020, selon IATA Consultant.

Cette estimation est plus importante que celle faite par les services de la DGAC, qui était, rappelons-le, de l'ordre 300 et 600 000 passagers supplémentaires. Il convient de préciser à cet égard que l'estimation faite par IATA Consultant repose sur des données concernant mieux le marché réel du transport aérien et, notamment, l'organisation des déplacements aériens effectués par les populations de la zone géographique étudiée. En cela, cette estimation est a priori plus précise, plus pertinente car mieux fondée.

Néanmoins, il convient de considérer, que dans le scénario Notre-Dame-des-Landes Grand-Ouest, pour lequel le trafic induit atteint +1,4 million de passagers en 2020, l'impact du rôle des compagnies aériennes est déterminant.

**Perspectives de trafic de passagers des principaux aéroports de la zone géographique étudiée
compte tenu du marché des voyages aériens en 2020**

Nb. de passagers	2001	%	2020	%
"Notre-Dame-des-Landes Grand Ouest"	1 919 400	34%	5 649 900	47%
Brest	712 700	13%	1 530 100	13%
Rennes	396 600	7%	763 000	6%
Aéroports parisiens	1 831 600	33%	2 733 100	23%
Autres aéroports	757 100	13%	1 656 300	14%
Ensemble zone géographique	5 617 300	100%	12 079 400	100%

Source IATA Consultant

En cela, la probabilité de réalisation d'un tel scénario est plus aléatoire que celle du scénario Notre-Dame-des-Landes, principalement basé sur l'impact du déplacement de la plate-forme. Dans ce cas, le trafic induit est estimé à +600 000 de passagers en 2020, une hypothèse très robuste et par ailleurs plus proche de l'hypothèse faite par la DGAC (entre + 300 000 et + 600 000 passagers en 2020), dans ses premières estimations.

Il est à noter que ce trafic est induit au détriment du trafic capté par les aéroports parisiens (-211 000 passagers en raison du seul déplacement de la plate-forme ; - 40 200 passagers en raison du déplacement sur Notre-Dame-Des-Landes) et grâce à une stratégie plus favorable des compagnies aériennes à l'égard de la région Bretagne.

Il convient également de souligner que ce trafic induit entraînerait une moindre croissance du trafic de passagers pour l'aéroport de Rennes dont le trafic se situerait en 2020 à :

- 833 000 passagers dans l'hypothèse d'un maintien de Nantes-Atlantique,
- 822 200 dans l'hypothèse du déplacement de la plate-forme sur le site de Notre-Dame-des-Landes,
- 763 000 passagers dans l'hypothèse du déplacement et du bénéfice de l'intérêt des compagnies aériennes pour « Notre-Dame-des-Landes Grand Ouest ».