



Préfecture
de la région
Pays de la Loire

Direction
de l'Aviation
Civile Ouest

Direction
régionale
de l'Équipement
Pays de la Loire

PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS POSEES PAR LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Question 6.3.3

Conséquences pour les autres aéroports :

Quelles conséquences négatives pour RENNES et son aéroport peut-on craindre avec le transfert de l'aéroport à notre Dame des Landes et son développement ?

REPONSE

Notre Dame des Landes et les autres aéroports

L'attractivité du futur aéroport de Notre Dame des Landes différera de celle de Nantes Atlantique, d'une part en raison d'une zone de chalandise différente, et d'autre part en raison d'une offre de desserte aérienne qui devrait être supérieure.

Le tableau ci-dessous, issu de l'étude IATA montre, pour la zone d'étude, la répartition des voyageurs par aéroport de départ, en 2001, puis en 2020 pour les deux scénarios de développement de Notre Dame des Landes.

Scénario 1 = transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, avec même typologie de trafic

Scénario 2 = transfert de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes, avec une dimension internationale accrue

Scénario	Nantes /Atlantique /NDDL	Rennes	Brest	Paris	Autres aéroports de l'ouest	Total
Situation 2001	34 %	7 %	13 %	33 %	13 %	100 %
2020 scénario 1	40 %	7 %	13 %	25 %	15 %	100 %
2020 scénario 2	40 %	6 %	12 %	22 %	13 %	100 %

- L'effet induit de Notre Dame des Landes se fera principalement sentir, au niveau du report de trafic sur les aéroports parisiens. **Compte-tenu de l'offre de la future plate-forme, de nombreux voyageurs partant auparavant des aéroports parisiens, devraient débiter leur voyage à Notre Dame des Landes**
- Un effet pourrait également se faire sentir sur les aéroports de l'ouest (Brest et Rennes mis à part), **sans pour autant remettre en cause leur développement**
-
- Brest, de par sa position géographique excentrée a une zone de chalandise propre, et a développé les vols charters et low cost. Il joue la complémentarité avec Nantes (liaison Brest-Nantes dans le cadre du « rendez-vous atlantique ») , **l'impact de Notre Dame des Landes sur Brest est donc à considérer comme nul** .

Cas particulier de Rennes :

Rennes bénéficie d'une zone de chalandise propre importante (1,4 millions d'habitants à moins d'une heure) et a développé un trafic d'affaire spécifique basé sur de nombreux vols directs à destination des principales villes françaises. Par ailleurs, le fret représente une forte part de l'activité de la plate-forme (en 2002, 10^{ème} rang français).

Le trafic de Rennes à l'horizon 2020 a été estimé (IATA-Consultant) à :

833 000 passagers dans l'hypothèse d'un maintien de Nantes Atlantique
822 200 passagers dans l'hypothèse du scénario 1
763 000 passagers dans l'hypothèse du scénario 2

L'impact de Notre Dame des Landes sur le trafic de Rennes peut être considéré comme nul dans le scénario 1, le scénario 2 limitent la croissance de Rennes sans remettre en cause son développement.