



DE LA SATURATION ANNONCÉE ET AFFIRMÉE À L'ANALYSE " VÉRITÉ " 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-Là saturation possible

5- Le bassin de clientèle

6-Conclusion

1- LES TROIS PÉRIODES

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 %.

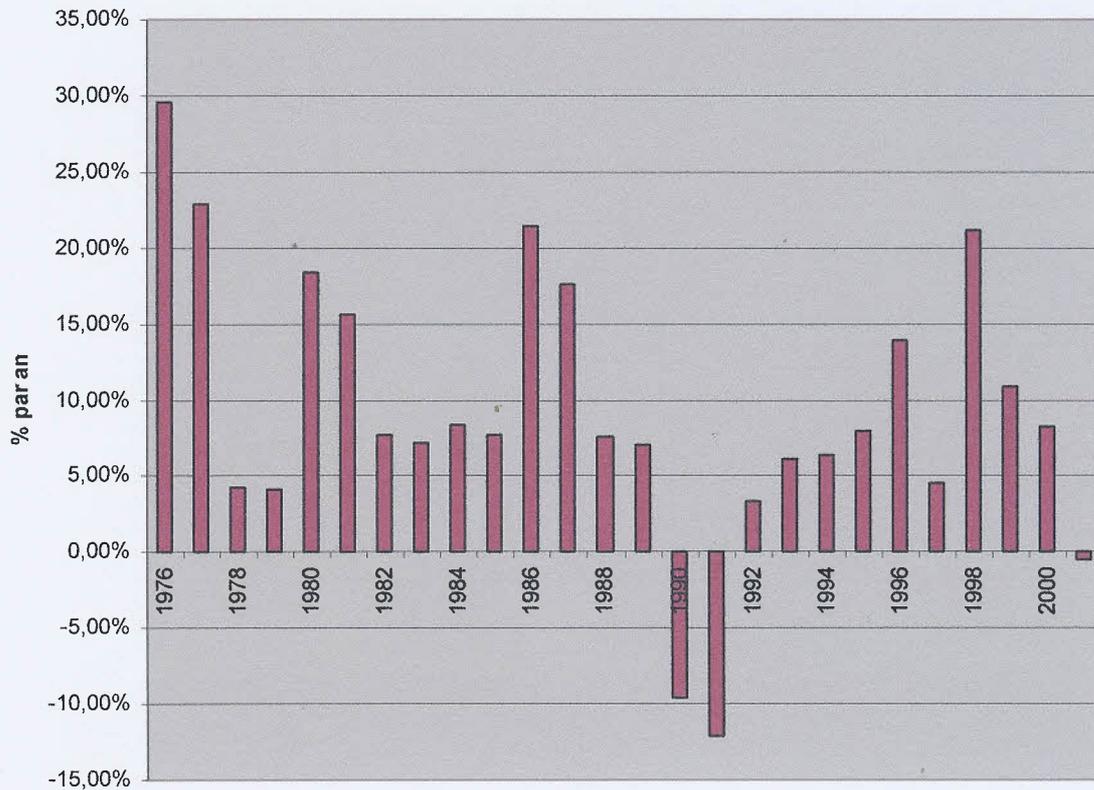
Trois périodes sont identifiées :

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

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.

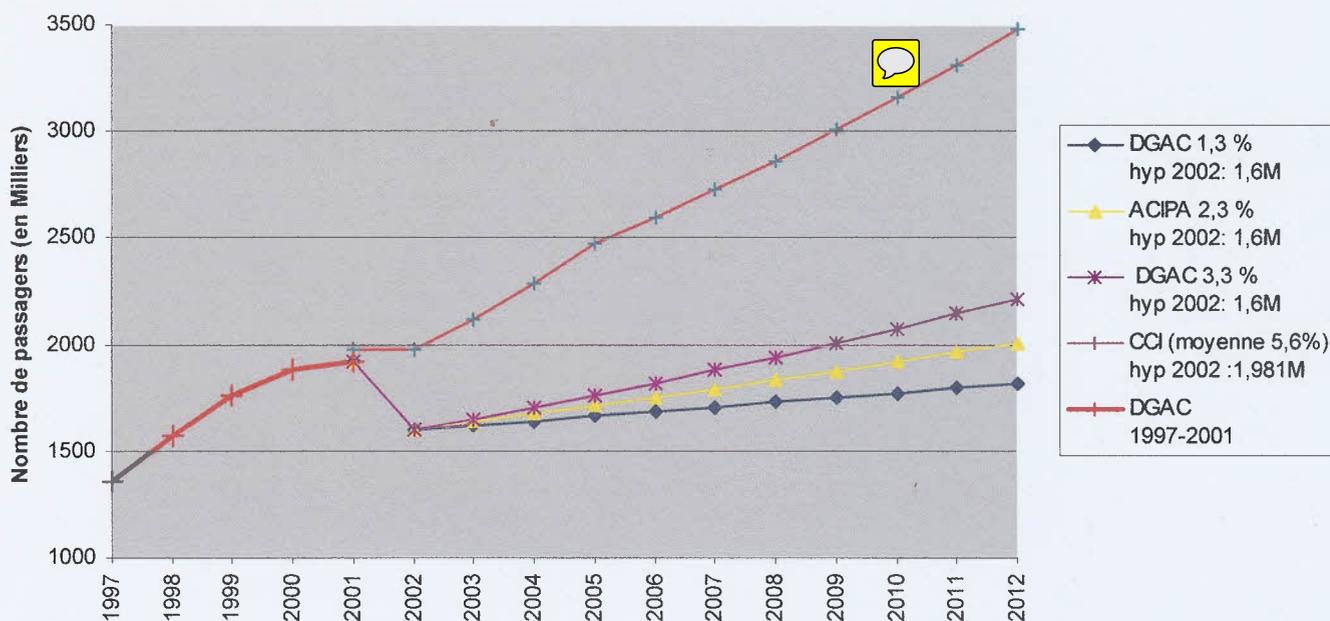
Les différents acteurs du aérien se montrent très réservés et très prudents quant à une prospective à court terme, à fortiori à moyen et long terme.

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,..)

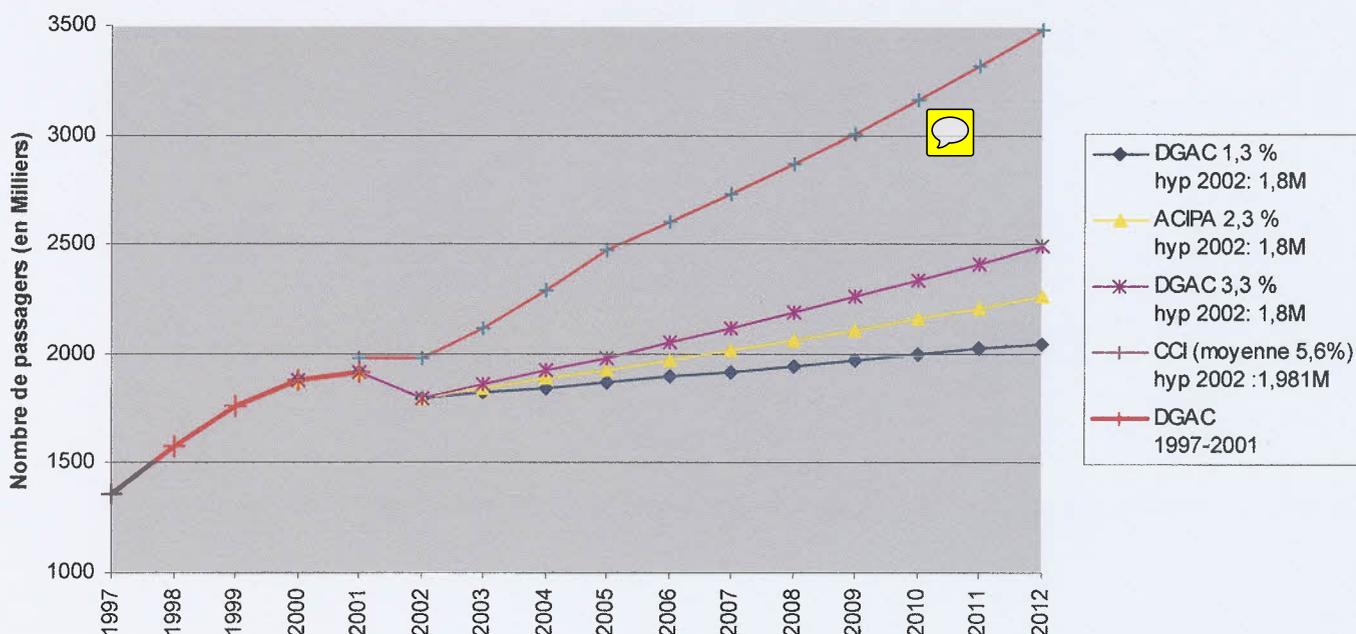
Tous ces facteurs, également partagés par les deux constructeurs AIRBUS et BOEING conduisent, sans beaucoup se tromper, à **une période de régression, au mieux de stabilité, d'au moins quatre ans** avant de retrouver les taux de développement antérieurs et à la condition majeure qu'aucun séisme international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



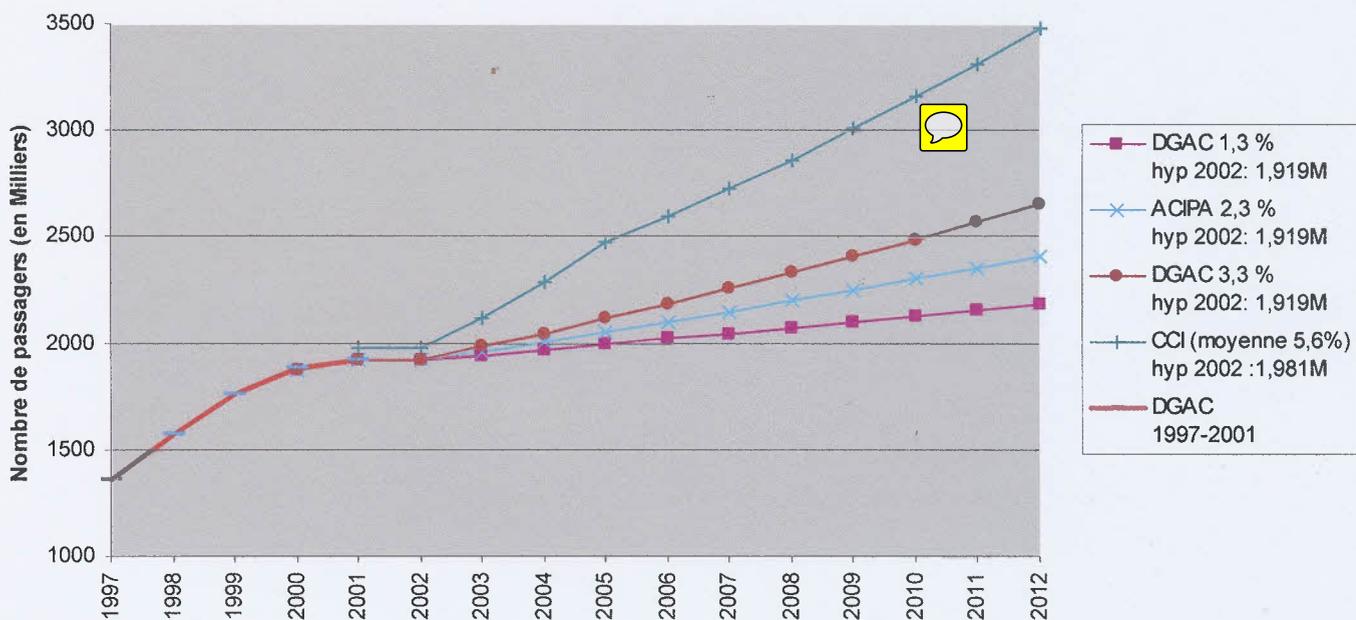
Document ACIPA

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 ?