

Le schéma de composition général de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac : prévision de trafic aérien

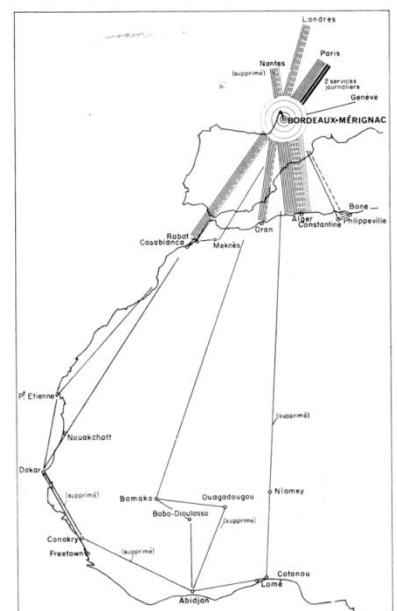
présenté par Arthur EUDES sous la tutelle de Caroline CAYZAC, chef de projet chez setec international.



Résumé : Le schéma de composition général de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est considéré comme étant un plan directeur du développement des infrastructures et des installations de la plateforme aéronautique. Dans sa globalité, le schéma de composition général s'étend sur 4 axes de développement : un volet sur infrastructures aéronautiques, un volet sur l'accessibilité terrestre, un volet économique et un volet sur le développement durable. Mais au-delà de cet aspect technique, il révèle d'un vrai aspect politique. Plus précisément ce travail de fin d'étude s'intéresse à l'analyse du trafic aérien à l'ADBM (aéroport de Bordeaux-Mérignac) et aux prévisions de trafic aérien à horizon 20 millions de passagers et ou horizon 2048.

L'objectif principal de cette étude et modélisation était de pousser les prévisions jusqu'à horizon 2048 mais avec l'idée de savoir quand l'aéroport atteindrait les 20 millions de passagers. Un objectif ambitieux.

Dans un premier temps, il fallait mettre en place un certain nombre d'hypothèses pour que la modélisation soit cohérente avec la réalité. Les mouvements environnementaux comme le « flygskam » - honte de prendre l'avion en suédois - l'influence de la LGV Paris-Bordeaux ou encore le développement du marché du low cost étaient des hypothèses importantes à déceler et à prendre en compte dans la partie de modélisation. Cette phase d'analyse a permis d'avoir un aperçu du comportement des passagers lorsqu'ils utilisent l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et ainsi de pouvoir se rendre compte de l'étendue de sa zone d'influence.



A cette phase d'analyse s'en est suivie une phase de modélisation. Une modélisation en deux étapes, une modélisation économétrique et de prévision. Le modèle d'économétrie a révélé que les certaines variables explicatives comme les variations de PIB étaient extrêmement corrélées avec les variations de trafic internationaux, ce qui aurait amené à des prévisions bien trop grandes pour ce que l'ADBM peut raisonnablement envisager. Ce modèle a néanmoins fait ressortir que les évolutions de trafic dépendent en grande partie de ce que les compagnies aériennes (LLC ou FSC) proposent comme offre commerciale. Ce sont les ouvertures de lignes qui sont plus responsable du développement du trafic (le trafic international) et plutôt que l'évolution du PIB français ou encore l'évolution de la population de la zone de chalandise.

Surtout que sur une période d'étude aussi longue (horizon 2048) d'innombrables évènements peuvent arriver (décisions politiques, innovations techniques, mouvements environnementaux ...) qui rendent les prévisions fragiles. De plus pour assurer une prévision sur 30 années, il aurait été nécessaire d'avoir un historique aussi long. Cependant n'ayant seulement que des données depuis 2001, les prévisions sont encore plus fragilisées.

Ces prévisions ont néanmoins une grande importance car elles donnent au moins un ordre de grandeur dans un cadre rigoureux. Elles permettent d'apporter une vision sur d'autres sujets techniques comme le futur dimensionnement de l'aéroport. Elles sont les fondations pour mettre en question l'aéroport au sujet :

- De ses infrastructures existantes : l'aéroport doit savoir s'il doit envisager de déployer de nouvelles pistes par exemple.
- Le trafic routier induit : la prévision de trafic aérien induit inévitablement du trafic routier. Ce trafic routier dépendant des infrastructures et du réseau mis en place aux alentours de l'aéroport. La mise en place de nouveau parking, de nouvelles voies, de repenser la multi modalité entre les bus, les tramways et les voitures...

Pour finir, bien que la prévision de trafic aérien semble être une tâche spécifique et particulière, cette dernière est cependant nécessaire et inévitable pour évaluer au mieux le développement de l'aéroport. Un développement qui ne s'arrête pas seulement aux passagers mais qui s'étend à de multiples centres d'intérêts. Cela peut aller du réseau routier, au dimensionnement de nouvelles infrastructures, du développement d'hôtels, de commerces, de loisirs et en somme de toute l'activité économique qui est située sous zone d'influence de l'aéroport de Bordeaux.