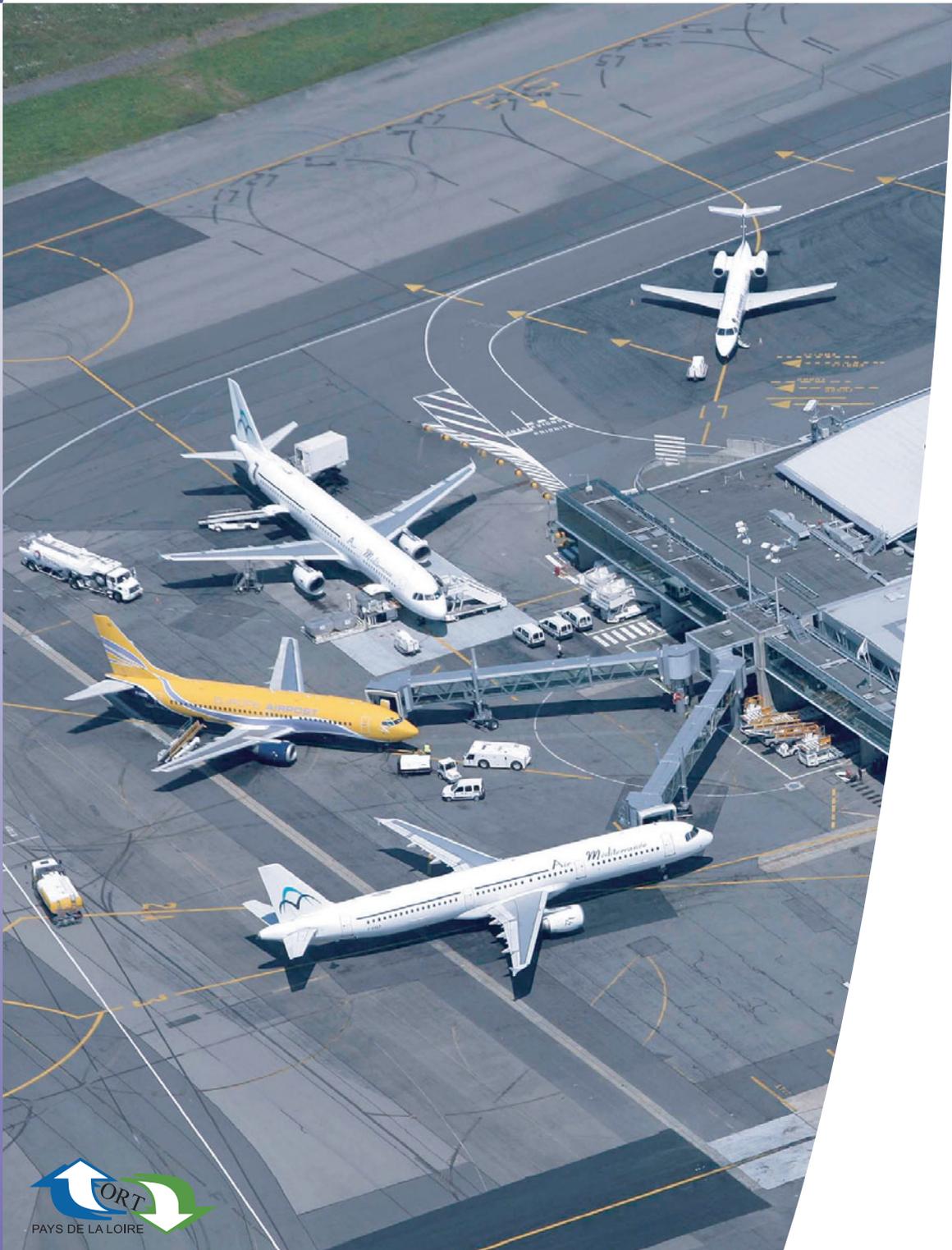


La situation des transports en Pays de la Loire

Les flux aériens de voyageurs et de marchandises en 2011



**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**

Collection

n° 41



Les collections « Transports » de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

La collecte, l'analyse et la diffusion des statistiques dans le domaine des transports font partie du champ d'intervention de la DREAL des Pays de la Loire. Cette mission s'effectue au travers de deux grandes catégories de publications numériques :

1. Une note de conjoncture trimestrielle

Titre de la collection :

La conjoncture des transports en Pays de la Loire

Contenu : suivi et analyse de l'évolution récente des principaux indicateurs du secteur des transports en Pays de la Loire.

2. Des bilans thématiques annuels

Titre de la collection :

La situation des transports en Pays de la Loire

Contenu : publication apériodique, à double timbre DREAL / O.R.T., analysant les résultats statistiques annuels d'un thème donné du secteur des transports.



Document consultable et téléchargeable sur le site de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement à l'adresse suivante : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>

Sommaire

Synthèse – En 2011, l’aéroport de Nantes a battu son record de fréquentation	3
1 – Les sites aéroportuaires en Pays de la Loire	4
1.1 – Dix-sept aéroports dans la région	4
1.2 – Un paysage régional modifié par la décentralisation des aéroports	5
1.3 – Une grande variété de plates-formes	7
2 – Les trafics aéroportuaires de voyageurs	8
2.1 – Une forte progression des trafics de passagers sur longue période	8
2.2 – Nantes Atlantique : le dixième aéroport français et le premier du grand ouest	9
2.3 – En 2011, le trafic de voyageurs de Nantes Atlantique a progressé de 7 %	10
2.4 – Les autres aéroports ligériens ne représentent que 1 % du trafic de passagers de la région	15
3 – Les trafics aéroportuaires de marchandises	19
3.1 – Un quintuplement des tonnages transportés en 20 ans	19
3.2 – Un trafic concentré sur 2 sites	19
3.3 – La mono-activité de l’aéroport de Saint-Nazaire Montoir	21
3.4 – La stagnation du trafic sur la plate-forme nantaise	22
4 – Les trafics aéroportuaires de mouvements	23
4.1 – Le nombre de mouvements a presque doublé depuis 1990	23
4.2 – Nantes Atlantique représente 92 % du nombre de vols des aéroports de la région	23
4.3 – A Nantes Atlantique, seulement 3 % des mouvements sont des vols de fret	24
4.4 – En 2011, l’emport moyen « global » a diminué de 5 % dans les Pays de la Loire	25
Annexes statistiques et méthodologiques	27
Glossaire	27
Sources statistiques	29
Examen comparatif des sources DGAC et UAF	30

Avertissement

Les données statistiques de certains tableaux et graphiques du document, notamment ceux présentant les séries temporelles des aéroports de la région et des principales plates-formes françaises, proviennent de deux sources connexes : la source DGAC (Direction générale de l’aviation civile) pour les années 1990 à 2010 et la source UAF (Union des aéroports français) pour l’année 2011. La juxtaposition des deux sources est liée à l’indisponibilité des données 2011 de la DGAC au moment de l’élaboration du présent document.

Si, sur longue période, la confrontation des statistiques de trafic selon les deux sources a fait apparaître, pour la plupart des aéroports analysés, de très faibles écarts (cf. l’annexe de la page 30), il convient de garder à l’esprit que les pourcentages d’évolution entre les années 2010 et 2011 sont donnés à titre indicatif, étant susceptibles dans certains cas de ne pas refléter fidèlement la réalité des flux.

Synthèse – En 2011, l'aéroport de Nantes a battu son record de fréquentation

La région des Pays de la Loire compte dix-sept aéroports. Ils forment un ensemble contrasté, comprenant des terrains en herbe recevant exclusivement de l'aviation légère, des structures accueillant quelques milliers de passagers commerciaux par an et un aéroport international, Nantes Atlantique, qui a dépassé en 2011 le cap des trois millions de voyageurs.

L'aéroport de Nantes représente ainsi 99 % du trafic aérien de passagers de la région. Depuis 1990, il affiche la deuxième meilleure progression des aéroports français (+ 205 %). En 2011, la plate-forme, avec 3,2 millions de passagers (+ 7 % par rapport à 2010), a pourtant perdu un rang au classement des aéroports français de passagers (dixième place).

Nantes Atlantique est particulièrement bien placé sur le segment des vols non-réguliers, où il s'affiche au deuxième rang national hors aéroports franciliens, avec 700 000 passagers accueillis en 2011. Néanmoins, ce créneau est en perte de vitesse depuis quelques années en raison de la création de liaisons régulières vers des destinations touristiques.

En 2011, la croissance de l'aéroport de Nantes a été portée par l'activité régulière internationale (+ 21 %) et nationale (+ 8 %). Avec la réouverture de la liaison Nantes / Orly, les vols vers les deux aéroports parisiens ont drainé près de 400 000 voyageurs en 2011, repassant devant Lyon et Marseille au palmarès des liaisons les plus fréquentées au départ de Nantes.

Trafic commercial des aéroports des Pays de la Loire en 2011

	Passagers locaux	Tonnage de fret	Nombre de mouvements
Ancenis	53	-	38
Angers Loire Aéroport	5 287	5	541
Cholet Le Pontreau	196	-	37
Île-d'Yeu Grand-Phare	784	-	216
La Roche-sur-Yon	393	-	140
Laval Entrammes	1 172	-	482
Le Mans Arnage	6 434	-	936
Nantes Atlantique	3 158 040	8 131	45 494
Saint-Nazaire Montoir	14 499	17 417	1 572
Ensemble	3 186 858	25 553	49 456

Sources : Union des aéroports français

Les plates-formes secondaires des Pays de la Loire sont surtout ouvertes au trafic d'affaire non-régulier (vols à la carte pour les entreprises et les particuliers). Les trois principales d'entre-elles sont par ordre décroissant de

fréquentation Saint-Nazaire Montoir, Le Mans Arnage et Angers Loire Aéroport. Leur trafic cumulé a tout juste dépassé 25 000 passagers en 2011.

L'activité « passagers » du site Saint-Nazaire Montoir (14 500 voyageurs) est tournée vers les déplacements professionnels des salariés de l'usine Airbus, située à proximité de la piste, tandis que l'aéroport de Mans (6 500 passagers) est principalement utilisé à l'occasion d'événements sportifs. Celui d'Angers, le plus récent des Pays la Loire, a connu l'an passé une augmentation importante de son activité à 5 300 passagers locaux (+ 60 % par rapport à 2010). Mais il a terminé l'année 2011 sans lignes régulières après l'arrêt définitif au second semestre des liaisons opérées par la compagnie italienne Air Vallée.

Les autres plates-formes de la région ouvertes à la circulation aérienne publique (Ancenis, Châteaubriant Pouancé, Cholet Le Pontreau, Fontenay-le-Comte, Île-d'Yeu Grand-Phare, La Baule Côte d'Amour, La Roche-sur-Yon Les Ajoncs, Laval Entrammes, Les Sables-d'Olonne Talmont, Montaigu Saint-Georges et Saumur Saint-Florent) traitent tout au plus quelques centaines de passagers commerciaux chacune par an. Elles se sont spécialisées sur le créneau de l'aviation sportive et de loisir, étant en général dotées de pistes engazonnées spécifiquement destinées aux mouvements non commerciaux.

Le fret aérien est dans les Pays de la Loire une activité en forte progression mais demeure marginal en volume, comparé aux autres modes de transport. Il s'est réparti en 2011 sur les plates-formes de Saint-Nazaire Montoir et Nantes-Atlantique, respectivement 7^{ème} et 13^{ème} aéroports métropolitains de marchandises. La hausse tendancielle des trafics, observée depuis 1990, est imputable au site nazairien dont l'activité est dédiée à l'acheminement de tronçons d'avions pour le compte d'Airbus. L'activité de Nantes Atlantique est plus généraliste, illustrant les caractéristiques intrinsèques du transport aérien (acheminement express de produits à forte valeur marchande) et répondant par là même aux attentes des chargeurs de fret avionné.

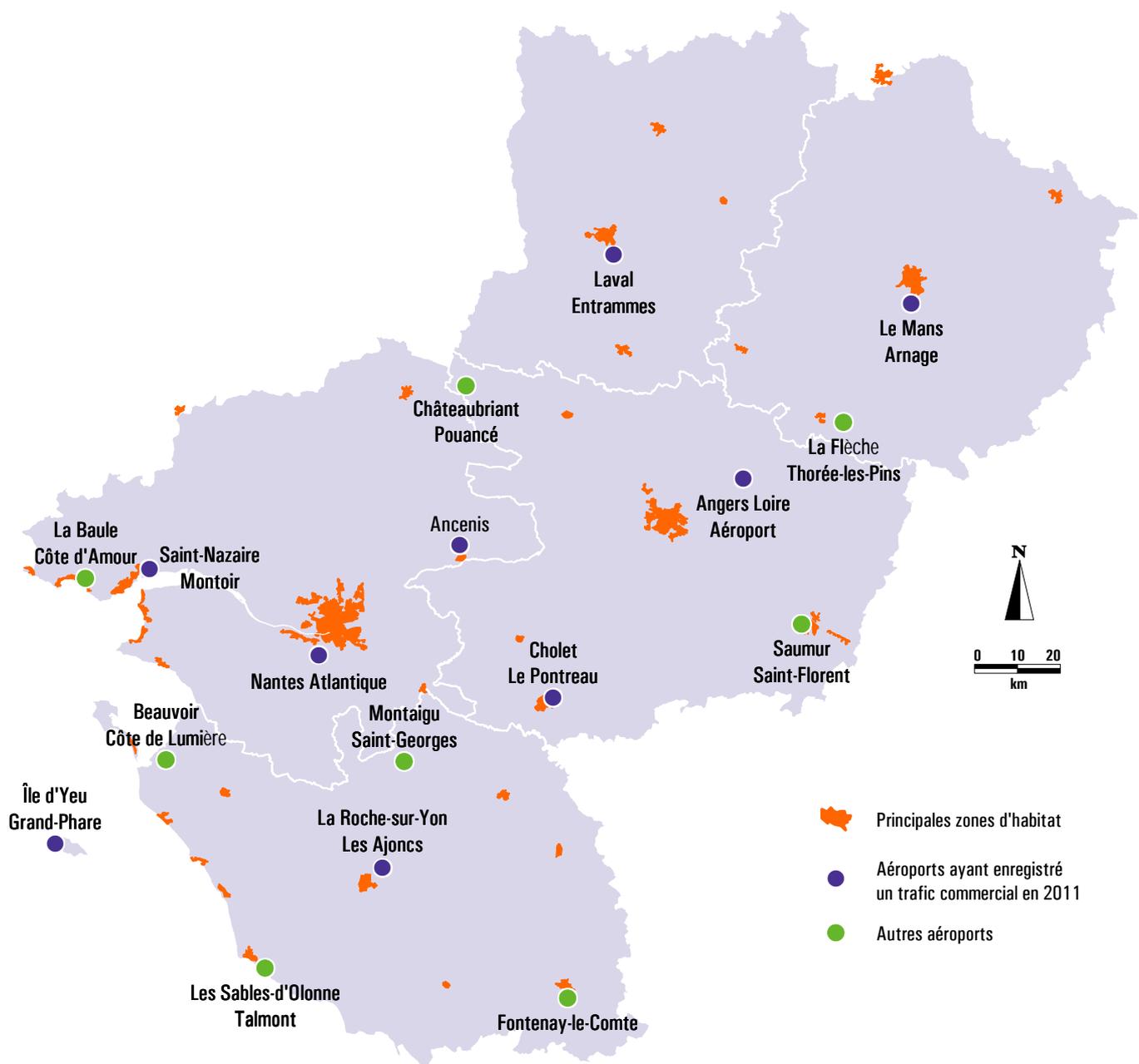
Le trafic de mouvements commerciaux a atteint en 2011 son plus haut niveau historique à près de 50 000 atterrissages ou décollages (+ 13 % par rapport en 2010). L'empont moyen qui avait nettement augmenté ces dernières années s'est contracté à 64 passagers par vol.

1 – Les sites aéroportuaires en Pays de la Loire

1.1 – Dix-sept aéroports dans la région

Les infrastructures aéroportuaires de la région des Pays de la Loire comprennent un site à vocation internationale (Nantes Atlantique) et seize autres aéroports dont seulement la moitié a enregistré en 2011 une activité commerciale de passagers, de fret ou de poste : Ancenis, Angers Loire Aéroport, Cholet Le Pontreau, Île-d'Yeu Grand-Phare, La Roche-sur-Yon Les Ajoncs, Laval Entrammes, Le Mans Arnage et Saint-Nazaire Montoir.

**Localisation des aéroports des Pays de la Loire
ouverts à la circulation aérienne publique ou à usage restreint
Situation au 1^{er} juillet 2011**



Sources : IGN (BD CARTO), DGAC

Ont été représentés sur cette carte les sites aéroportuaires de la région dont la création et la mise en service ont été autorisées par la DGAC (Direction générale de l'aviation civile). Sont retenus tous les aéroports remplissant l'une de ces trois conditions : être ouverts à la circulation aérienne publique, agréés à usage restreint ou réservés aux administrations de l'État (cf. glossaire en page 27). Les aérodromes privés en sont donc exclus.

Aéroports des Pays de la Loire dont la mise en service a été autorisée par le ministère en charge des transports Situation au 1^{er} juillet 2011

Aéroport	Type
Ancenis	Ouvert à la circulation aérienne publique
Angers Loire Aéroport	Ouvert à la circulation aérienne publique
Beauvoir Côte de Lumière	Agrée à usage restreint
Châteaubriant Pouancé	Ouvert à la circulation aérienne publique
Cholet Le Pontreau	Ouvert à la circulation aérienne publique
Fontenay-le-Comte	Ouvert à la circulation aérienne publique
Île-d'Yeu Grand-Phare	Ouvert à la circulation aérienne publique
La Baule Côte d'Amour	Ouvert à la circulation aérienne publique
La Flèche Thorée-Les-Pins	Agrée à usage restreint
La Roche-sur-Yon Les Ajoncs	Ouvert à la circulation aérienne publique
Laval Entrammes	Ouvert à la circulation aérienne publique
Le Mans Arnage	Ouvert à la circulation aérienne publique
Les Sables-d'Olonne Talmont	Ouvert à la circulation aérienne publique
Montaigu Saint-Georges	Ouvert à la circulation aérienne publique
Nantes Atlantique	Ouvert à la circulation aérienne publique
Saint-Nazaire Montoir	Ouvert à la circulation aérienne publique
Saumur Saint-Florent	Ouvert à la circulation aérienne publique

Source : Journal officiel de la République française

Quinze aéroports de la région sont ouverts à la circulation aérienne publique (cf. tableau ci-contre). Sur ces sites, le trafic commercial, défini comme l'acheminement de voyageurs ou de marchandises pour compte d'autrui dans un but lucratif, y est donc autorisé, quelle que soit la fréquence des mouvements. Les vols commerciaux peuvent ainsi être réguliers (selon un horaire publié et avec une fréquence systématique) ou non réguliers (on les appelle aussi vols nolisés ou vols charters).

L'aéroport de Beauvoir-sur-Mer (85), ouvert à la circulation aérienne publique depuis sa création en juillet 1994, est devenu à usage restreint le 8 juin 2010. A l'inverse, depuis le 17 septembre 2010, l'aéroport de Châteaubriant Pouancé (49), jusqu'alors réservé à l'aviation générale¹, est ouvert à la circulation aérienne publique.

1.2 – Un paysage régional modifié par la décentralisation des aéroports

Depuis 2005, une réforme de grande ampleur a bouleversé le panorama aéroportuaire français, qui n'avait pratiquement pas été modifié depuis l'après-guerre. Elle a conduit à la décentralisation des aéroports à vocation locale ou régionale (la cession du patrimoine aéroportuaire accompagnant le transfert de compétence), à la disparition de la possibilité qu'avait l'État de donner en concession les aéroports régionaux d'intérêt national aux chambres de commerce et d'industrie (CCI) et à la création des premières sociétés aéroportuaires.

Cette réforme avait pour objectif de recentrer l'État sur ses fonctions régaliennes (régulateur et garant de la sécurité et la sûreté du transport aérien) et de moderniser la gestion des aéroports français. En 2005, l'État était encore propriétaire de 150 sites aéroportuaires, à l'intérêt local ou régional, et n'apparaissait plus le mieux à même d'en évaluer les enjeux stratégiques et les opportunités d'évolution. Par ailleurs, les collectivités territoriales apportaient, depuis de nombreuses années, la quasi-totalité des financements nécessaires à l'équilibre économique et le développement de ces plates-formes. Ces 150 aéroports se répartissaient à parts égales entre ceux gérés en régie par l'État, ceux exploités dans le cadre d'une délégation de service public, par une chambre consulaire dans la quasi-totalité des cas, et ceux ayant déjà fait l'objet d'un transfert de compétences à une collectivité territoriale, mais sans changement de propriété.

La réforme a entériné le rôle prépondérant des collectivités territoriales dans le développement et le financement des aéroports à vocation locale. Elle a introduit l'obligation d'une transparence accrue notamment avec la mise en concurrence pour leur exploitation.

A partir de 2005, l'État a ainsi engagé le transfert aux collectivités locales (collectivités territoriales ou leurs groupements), sur candidatures de celles-ci, de la plupart des aéroports civils lui appartenant. La cession des terrains et des équipements appartenant à l'État s'est opérée à titre gratuit. Elle a abouti en 2007 aux changements de propriété suivants : 10 aéroports

¹ L'aviation générale est un terme générique qui regroupe toutes les activités aériennes civiles autres que le transport commercial : aviation sportive (voltige, vol à voile) ou de loisir (tourisme), travail aérien (secours, évacuations sanitaires, formation des pilotes, épandage agricole, lutte contre l'incendie, photographie et cartographie, surveillance aérienne par les douanes ou la police, etc.), aviation d'affaire privée, etc.

ont été transférés à des régions, 18 à des départements, 53 à des groupements de communes, 29 à des syndicats mixte ou de gestion et 40 à des communes.

En Pays de la Loire, le transfert de compétence aux collectivités locales a concerné cinq sites aéroportuaires qui ont changé de propriétaire aux dates suivantes : Angers Loire Aéroport et Montaigu Saint-Georges le 31 décembre 2006, Le Mans Arnage et Saumur Saint-Florent le 1^{er} janvier 2007 et La Flèche Thorée-Les Pins le 1^{er} mars 2007. Les autres aérodromes à vocation locale ou régionale des Pays de la Loire ne rentraient pas dans le champ d'application de la loi car ils avaient été créés par une autre entité que l'État.

Les collectivités désormais propriétaires ont, pour certaines d'entre elles, fait appel à candidature pour déléguer la gestion de leur aéroport. En Pays de la Loire, deux nouveaux acteurs sont apparus : l'un, Vinci, issu du secteur de la construction et des travaux publics, est le premier opérateur européen de concessions d'autoroutes ; l'autre, Keolis, est une filiale de la SNCF spécialisée dans les transports routiers de voyageurs.

Propriétaires et gestionnaires des aéroports des Pays de la Loire en 2011

Aéroport	Propriétaire	Gestionnaire (et son groupe d'appartenance)
Ancenis	CC du Pays d'Ancenis	Société d'Exploitation de l'Aéroport du Pays d'Ancenis (Vinci Airports)
Angers Loire Aéroport	CA Angers Loire Métropole	Société de Gestion de l'Aéroport Angers-Marcé (Keolis Airport)
Beauvoir Côte de Lumière	SIVU pour l'aérodrome de Beauvoir Fromentine	SIVU pour l'aérodrome de Beauvoir Fromentine
Châteaubriant Pouancé	Commune de Pouancé	Commune de Pouancé
Cholet Le Pontreau	Commune de Cholet	Commune de Cholet
Fontenay-le-Comte	Aéro-club de Fontenay-le-Comte	Aéro-club de Fontenay-le-Comte
Île-d'Yeu Grand-Phare	Commune de l'Île-d'Yeu	Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vendée
La Baule Côte d'Amour	SIVU de l'aéroport de La Baule Pornichet Le Pouliguen	SIVU de l'aéroport de La Baule Pornichet Le Pouliguen
La Flèche Thorée-Les-Pins	Commune de La Flèche	Commune de La Flèche
La Roche-sur-Yon	Commune de La Roche-sur-Yon	Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vendée
Laval Entrammes	SM de l'aérodrome de Laval et de la Mayenne	SM de l'aérodrome de Laval et de la Mayenne
Le Mans Arnage	SM du circuit des 24 Heures du Mans	Chambre de Commerce et d'Industrie du Mans et de la Sarthe
Les Sables-d'O. Talmont	Commune des Sables d'Olonne	Commune des Sables d'Olonne
Montaigu Saint-Georges	CC Terres de Montaigu	CC Terres de Montaigu
Nantes Atlantique	État	Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)
Saint-Nazaire Montoir	État	Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)
Saumur Saint-Florent	Commune de Saumur	Chambre de Commerce et d'Industrie de Maine-et-Loire

CA : Communauté d'agglomération / CC : Communauté de communes / SIVU : Syndicat intercommunal à vocation unique / SM : Syndicat mixte

Sources : Direction générale de l'aviation civile, Union des aéroports français

Les aéroports à vocation nationale ou internationale ont été exclus du processus de décentralisation. Nantes Atlantique et Saint-Nazaire Montoir¹ ont ainsi fait partie des treize aéroports de France métropolitaine conservés par l'État. En revanche, la gestion de ces grands aéroports régionaux, confiée jusqu'en 2005 à des chambres de commerce et d'industrie dans le cadre de concessions délivrées par l'État, a été progressivement transférée à des sociétés spécialement constituées, le plus souvent créées sous statut privé². C'est désormais le principe de mise en concurrence qui est appliqué à l'échéance des concessions avec les CCI.

Nantes Atlantique a ainsi changé de gestionnaire en 2011, devenant le premier aéroport français détenu par l'État à être concédé à une société à capitaux privés. Pendant 60 ans, il avait été exploité par la chambre de commerce et d'industrie de Nantes et de Saint-Nazaire. Depuis le 1^{er} janvier 2011, le gestionnaire est la société Aéroports du Grand Ouest, détenue à 85 % par le groupe Vinci. Aéroports du Grand Ouest gère aussi l'aéroport de Saint-Nazaire et est en charge de la construction puis de l'exploitation de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (pour une durée de 55 ans), dont l'ouverture est prévue en 2017.

¹ Saint-Nazaire Montoir doit son statut d'aéroport à vocation nationale au caractère stratégique de son activité fret opérée pour le compte d'Airbus.

² La gestion des aéroports à vocation nationale n'a pas été intégralement transférée au secteur privé. La mise en concurrence a certes induit une ouverture à des acteurs privés, mais la gestion peut aussi en théorie être assurée par le secteur public (collectivité locale, CCI, EPIC, ...).

1.3 – Une grande variété de plates-formes

On relève aujourd'hui un seul aéroport d'importance dans la région, celui de Nantes Atlantique. La plate-forme nantaise est complétée par huit aéroports spécialisés dans les vols non-réguliers destinés en priorité à une clientèle d'affaire. Parallèlement à cette offre commerciale, huit autres aérodromes sont tournés vers l'aviation légère et sportive : Beauvoir Côte de Lumière, Châteaubriant Pouancé, Fontenay-le-Comte, La Baule Côte d'Amour, La Flèche Thorée-Les-Pins, Les Sables d'Olonne Talmont, Montaigu Saint-Georges et Saumur Saint-Florent.

Les aéroports de la région couvrent environ 15 km², soit 0,05 % de la superficie totale des Pays de la Loire. A titre de comparaison, d'après l'enquête Teruti-Lucas (Agreste), 1 350 km² sont occupés par les routes et surfaces bitumées (4,2 % de la surface régionale).

Caractéristiques physiques des infrastructures des principaux aéroports des Pays de la Loire

	Emprise domaniale (ha)	Surface des pistes (m ²)	Surface de l'aérogare (m ²)	Surface des aires de stationnement des avions (m ²)	Surface des hangars des avions (m ²)	Somme des surfaces utiles (ha)	Nombre de places de parking des voitures	Capacité annuelle de traitement (milliers de passagers)
Ancenis	80	30 000	120	8 700	1 200	4,0	140	NC
Angers Loire Aéroport	200	81 000	1 000	10 000	2 000	9,4	200	50
Cholet Le Pontreau	47	121 400	-	-	-	12,1	50	NC
Île-d'Yeu Grand-Phare	59	59 500	50	6 000	570	6,6	30	20
La Baule Côte d'Amour	60	23 750	-	-	-	2,4	100	NC
La Roche-sur-Yon	125	118 200	86	600	1 500	12,0	40	20
Laval Entrammes	76	207 300	100	5 500	2 700	21,6	50	20
Le Mans Arnage	140	120 500	1 000	123 000	4 700	24,9	100	NC
Nantes Atlantique	340	130 500	43 512	105 000	3 685	28,3	6 971	3 500
Saint-Nazaire Montoir	275	108 000	614	15 600	10 000	13,4	50	150
Saumur Saint-Florent	88	101 700	260	20 000	3 410	12,5	15	NC
Ensemble	1 490	1 101 850	46 742	294 400	29 765	147,3	7 746	3 760

NC : Non communiqué

Source : Union des aéroports français

Construit sur une surface totale de 340 hectares, Nantes Atlantique dispose d'une piste unique de 2 900 mètres, la plus longue de la région, qui lui permet d'être le seul aéroport des Pays de la Loire à pouvoir accueillir tous les types d'avions utilisés par les compagnies. Selon les données de l'Union des Aéroports Français, la capacité de traitement de la plate-forme nantaise, estimée à 3,5 millions de passagers par an, représente 93 % de la capacité totale des Pays de la Loire. Avec un nombre de places de parking proche de 7 000 emplacements, Nantes Atlantique accueille également l'essentiel (90 %) de l'offre de stationnement des aéroports de la région.

Caractéristiques des pistes des principaux aéroports des Pays de la Loire

	Piste 1				Piste 2				Piste 3			
	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Surface (m ²)	Revêtement	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Surface (m ²)	Revêtement	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Surface (m ²)	Revêtement
Ancenis	1 200	25	30 000	Bitume								
Angers Loire Aéroport	1 800	45	81 000	Bitume								
Cholet Le Pontreau	1 380	30	41 400	Bitume	1 000	80	80 000	Herbe				
Île-d'Yeu Grand-Phare	1 230	25	30 750	Bitume	575	50	28 750	Herbe				
La Baule Côte d'Amour	950	25	23 750	Bitume								
La Roche-sur-Yon	1 540	30	46 200	Bitume	900	80	72 000	Herbe				
Laval Entrammes	1 530	30	45 900	Bitume	1 230	80	98 400	Herbe	630	100	63 000	Herbe
Le Mans Arnage	1 430	30	42 900	Bitume	970	80	77 600	Herbe				
Nantes Atlantique	2 900	45	130 500	Bitume								
Saint-Nazaire Montoir	2 400	45	108 000	Bitume								
Saumur Saint-Florent	1 450	30	43 500	Bitume	970	60	58 200	Herbe				

Source : Union des aéroports français

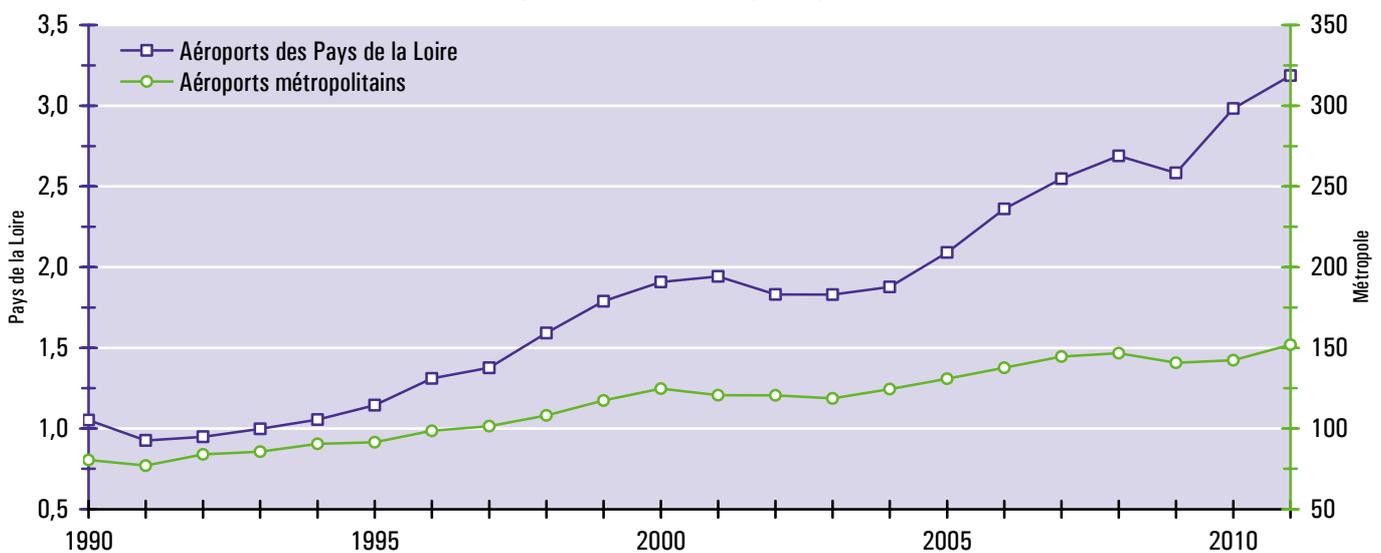
2 – Les trafics aéroportuaires de voyageurs

2.1 – Une forte progression des trafics de passagers sur longue période

Depuis 1990, les trafics aéroportuaires de voyageurs ont été multipliés par trois dans les Pays de la Loire (+ 203 %). Dans le même temps, la fréquentation des aéroports métropolitains n'a progressé que de 76 %. Cette performance, qui s'inscrit dans un contexte général très favorable au transport aérien (ouverture des économies régionales aux marchés internationaux, développement du tourisme, libéralisation du transport aérien européen en 1997¹ et dynamisme des compagnies aériennes entraînant une baisse du prix des billets) peut s'expliquer localement par trois phénomènes distincts :

- augmentation importante de l'offre au départ de Nantes avec notamment le développement des compagnies à bas coûts,
- dynamisme économique et démographique des Pays de la Loire,
- attrait touristique de la région.

Trafic aérien de voyageurs (en millions de passagers commerciaux locaux)



Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

Le transport aérien est néanmoins un secteur vulnérable à la conjoncture économique et géopolitique. Si, comme évoqué plus haut, les évolutions socio-économiques de long terme sont structurellement propices au développement des trafics aéroportuaires, l'histoire récente a mis en évidence des retournements de situation et des inflexions de tendance, en relation avec des événements locaux, nationaux ou planétaires.

Ainsi, en Pays de la Loire, plusieurs phénomènes ont affecté le trafic aérien au cours des deux dernières décennies :

- le repli enregistré en 1990 et 1991 est la conséquence de la guerre du Golfe et de l'arrivée du TGV Atlantique en 1989 ;
- le recul puis la stagnation de la fréquentation au début des années 2000 sont liés aux attentats du 11 septembre 2001 commis sur le sol américain et aux difficultés de la compagnie Air Littoral (entraînant sa disparition en 2004), qui était à l'époque l'une des principales compagnies françaises, fortement implantées à Nantes Atlantique ;
- la dernière période de décline des trafics aéroportuaires date de 2009, année de récession économique.

¹ À l'intérieur de l'Union Européenne, les services aériens ont totalement été libéralisés en 1997. Le principe de base est celui de libre prestation de services et de droit d'établissement pour toute compagnie établie dans un état membre. Depuis avril 1997, l'accès incondicional de tous les marchés intracommunautaires est ainsi accordé à toutes les compagnies aériennes de l'Union européenne.

2.2 – Nantes Atlantique : le dixième aéroport français et le premier du grand ouest

Le paysage aéroportuaire français se caractérise par un écart très marqué entre les sites parisiens (Roissy, Orly et Le Bourget) et les autres plates-formes métropolitaines. Malgré le développement des aéroports de province favorisé par la libéralisation du marché intra-communautaire, la répartition de la fréquentation se fait encore largement en faveur du système aéroportuaire francilien. Le trafic de voyageurs accueilli par Aéroports de Paris (ADP), 88 millions de passagers commerciaux locaux en 2011, est ainsi supérieur au trafic cumulé des autres aéroports métropolitains (64 millions de passagers). Les principales plates-formes de province sont situées dans le sud de la France et/ou dans les agglomérations les plus éloignées de Paris.

Classement 2011 des 20 premiers aéroports français métropolitains de voyageurs

Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
1	Paris Charles de Gaulle	22 094	27 995	48 141	53 381	60 496	57 689	57 952	60 908
2	Paris Orly	24 206	26 577	25 380	24 850	26 188	25 087	25 138	27 137
3	Nice Côte-d'Azur	5 601	6 080	9 361	9 741	10 365	9 813	9 585	10 406
4	Lyon Saint-Exupéry	3 734	4 291	5 933	6 463	7 797	7 573	7 793	8 318
5	Marseille Provence	4 674	4 874	6 343	5 700	6 810	7 135	7 337	7 224
6	Toulouse Blagnac	3 098	3 659	5 247	5 747	6 294	6 228	6 322	6 916
7	Bâle - Mulhouse	1 810	2 303	3 702	3 265	4 291	3 821	4 090	5 025
8	Bordeaux Mérignac	2 441	2 439	3 008	3 062	3 502	3 268	3 602	4 023
9	Beauvais Tillé	136	77	381	1 850	2 485	2 592	2 931	3 677
10	Nantes Atlantique	1 036	1 135	1 879	2 072	2 662	2 561	2 954	3 158
11	Montpellier Méditerranée	1 092	1 235	1 734	1 304	1 255	1 222	1 178	1 308
12	Ajaccio Campo Dell'Oro	818	818	1 067	977	1 070	1 085	1 110	1 171
13	Lille Lesquin	784	777	990	835	1 008	1 134	1 149	1 148
14	Strasbourg Entzheim	1 519	1 768	2 012	1 923	1 293	1 074	1 034	1 066
15	Biarritz - Anglet - Bayonne	555	529	778	816	1 024	999	989	1 033
16	Bastia Poretta	725	701	833	820	932	1 010	1 006	1 024
17	Brest Bretagne	497	525	741	754	860	867	894	975
18	Pau Pyrénées	529	513	611	729	816	620	672	640
19	Toulon Hyères	706	681	702	534	627	573	499	577
20	Tarbes Lourdes Pyrénées	444	485	433	461	676	479	435	450
Total des aéroports de métropole		86 310	91 525	124 726	130 919	146 722	140 704	142 282	151 958

Unité : millier de passagers locaux (hors transit direct)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

En matière de transport de voyageurs, l'aéroport Nantes Atlantique se place comme le premier aéroport du quart nord-ouest de la France, devant notamment les aéroports bretons de Brest (17^{ème} rang métropolitain) et Rennes (21^{ème} place). Cependant, il n'est plus que le dixième aéroport français (un rang qu'il avait déjà occupé en 2009), dépassé en 2011 par celui de Beauvais Tillé¹. L'écart avec les aéroports de taille inférieure s'est en revanche creusé. La fréquentation de Montpellier Méditerranée, classé onzième, ne représente ainsi que 41 % de celle de Nantes Atlantique.

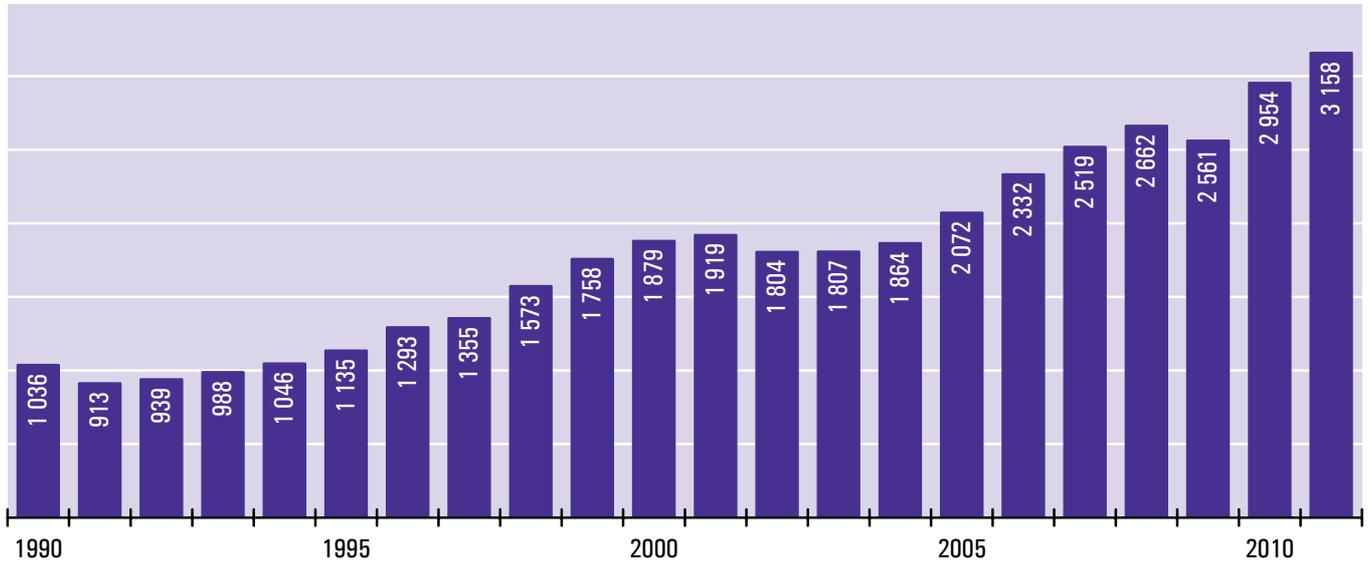
La plate-forme nantaise, de loin la plus fréquentée des Pays de la Loire, a enregistré depuis 1990 la deuxième meilleure progression des vingt premiers aéroports métropolitains : son trafic de passagers a triplé (+ 205 %), seul l'aéroport de Beauvais a fait mieux sur cette période.

¹ L'aéroport de Beauvais Tillé, situé à une heure en voiture de Paris (70 kilomètres), a connu ces dernières années une croissance exponentielle de sa fréquentation. Son trafic a été multiplié par soixante depuis 1996. Il est constitué presque exclusivement de vols effectués par des compagnies à bas coûts.

2.3 – En 2011, le trafic de voyageurs de Nantes Atlantique a progressé de 7 %

Nantes Atlantique, 8^{ème} aéroport de province, tire parti de l'attraction économique et démographique du grand ouest. Seul site d'importance des Pays de la Loire pour le trafic de passagers, il a proposé en 2011 la quasi intégralité des vols réguliers au départ de la région, les autres aéroports ligériens étant spécialisés sur le segment des vols d'affaires à la demande.

Trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique (hors transit)

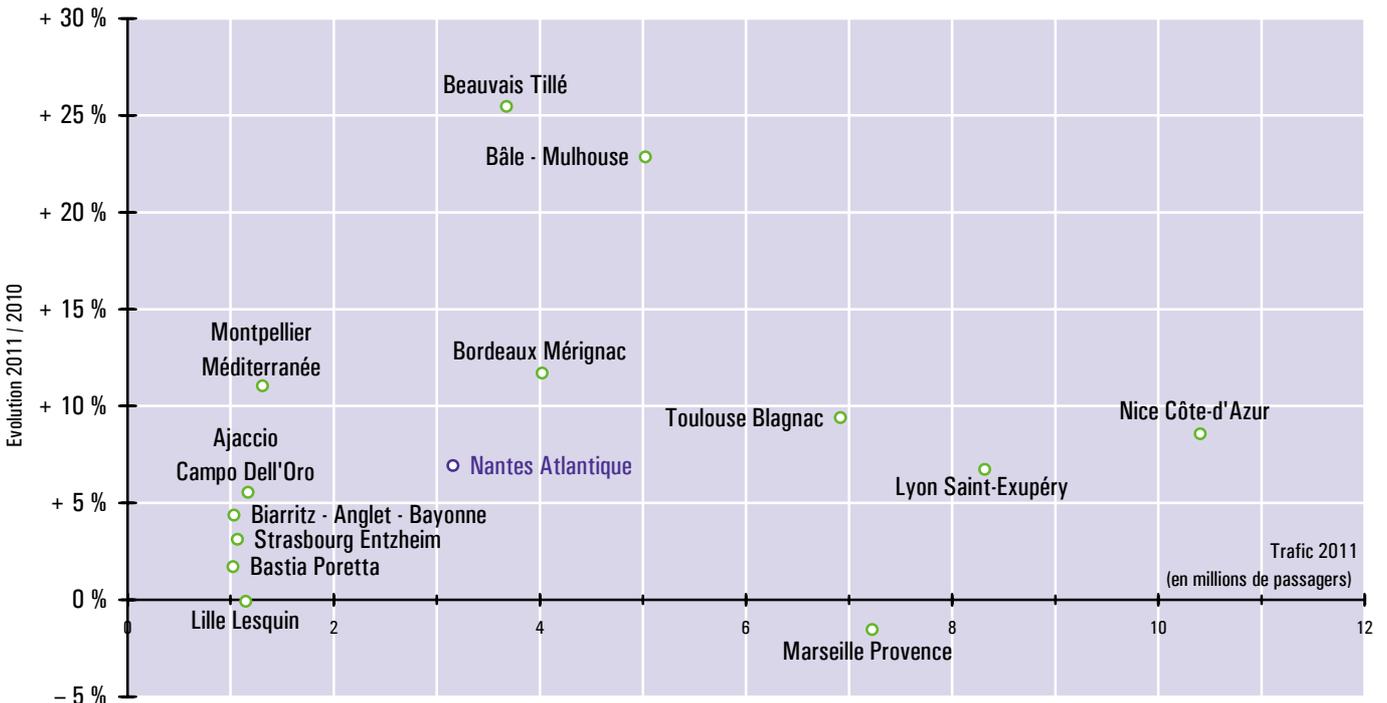


Unité : millier de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

L'aéroport a, en 2011, dépassé pour la première fois la barre des trois millions de passagers locaux et signé un nouveau record de fréquentation à 3 160 000 voyageurs (+ 7,1 % par rapport à 2010). Cette croissance est du même niveau que celle observée en moyenne sur l'ensemble des aéroports métropolitains.

Evolution entre 2010 et 2011 de la fréquentation des aéroports de province de plus d'un million de passagers



Champ : passagers commerciaux locaux (non compris transit, vols militaires, aviation sportive et de loisirs)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données 2010), Union des aéroports français (données 2011)

Au cours des vingt dernières, l'essor de l'activité de Nantes Atlantique a été porté par les liaisons internationales, dont la fréquentation a été multipliée par 5,4. Leur développement a concerné les vols réguliers comme les vols vacances :

- l'arrivée des compagnies à bas coûts a entraîné l'ouverture d'un nombre très important de vols réguliers (Îles Britanniques, Maghreb, ...).
- l'aéroport est devenu, au cours des années 2000, pour les vols charters le deuxième aéroport de province derrière celui de Lyon ; les liaisons non-régulières représentent ainsi plus d'un cinquième du trafic commercial de l'aéroport contre un dixième en moyenne pour l'ensemble des autres aéroports français.

Trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Lignes régulières	803 997	806 498	1 282 908	1 341 081	1 858 814	1 788 925	2 159 068	2 427 684
Vols nationaux	735 323	721 996	1 097 362	1 156 065	1 209 311	1 223 467	1 443 421	1 558 782
Vols internationaux	68 674	84 502	185 546	185 016	649 503	565 458	715 647	868 902
Lignes non régulières	235 022	342 930	593 189	712 484	779 417	749 251	761 729	701 205
Vols nationaux	16 114	48 668	43 649	15 671	21 130	18 484	22 035	21 605
Vols internationaux	218 908	294 262	549 540	696 813	758 287	730 767	739 694	679 600
Ensemble hors transit *	1 039 019	1 149 428	1 876 097	2 053 565	2 638 231	2 538 176	2 920 797	3 128 889
Vols nationaux	751 437	770 664	1 141 011	1 171 736	1 230 441	1 241 951	1 465 456	1 580 387
Vols internationaux	287 582	378 764	735 086	881 829	1 407 790	1 296 225	1 455 341	1 548 502
Transit (compté une fois)	11 864	90 731	84 552	70 105	69 181	89 512	76 571	88 163
Ensemble avec transit *	1 050 883	1 240 159	1 960 649	2 123 670	2 707 412	2 627 688	2 997 368	3 217 052

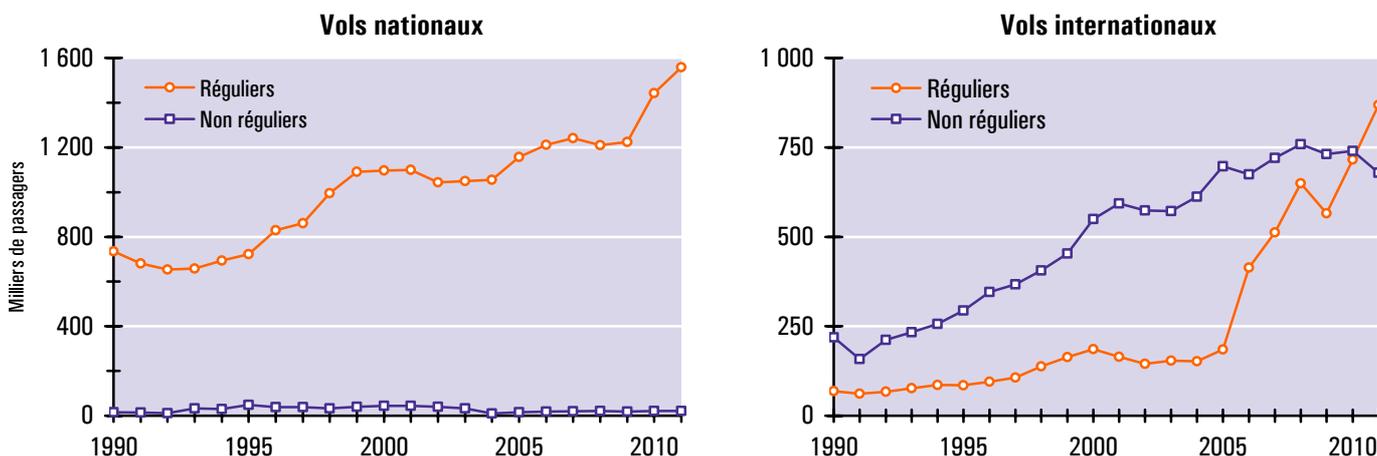
* Non compris en 2011 29 060 voyageurs non ventilés par ailleurs, correspondant à des déroutements et à des escales techniques.

Unité : passager commercial (non compris vols militaires, aviation sportive et de loisirs)

Source : Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)

Sur la même période (1990 / 2011), le trafic domestique a doublé. La diversification et le développement des liaisons avec les aéroports de province ont permis de compenser la diminution importante du trafic sur Paris liée à la mise en service du TGV Atlantique en octobre 1989.

Trafic de passagers (hors transit) de l'aéroport Nantes Atlantique



Source : Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)

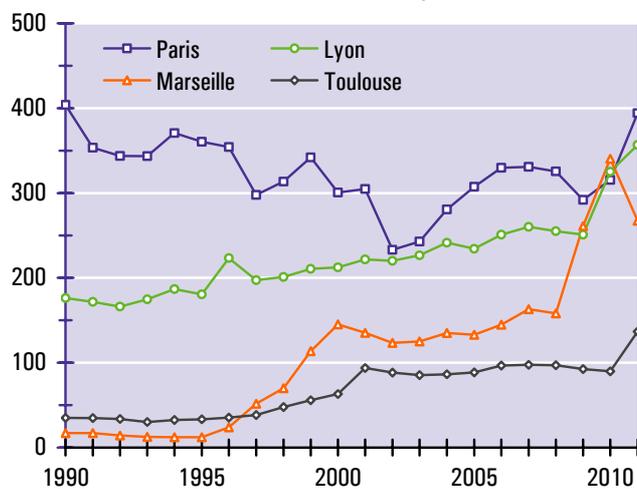
Les vols non-réguliers ne représentent plus que 22 % du trafic de passagers de Nantes Atlantique, contre 35 % en 2005. Le recul de leur fréquentation, observé depuis 2009, provient de la conjonction de plusieurs phénomènes :

- l'ouverture de lignes régulières vers des destinations touristiques (Djerba, Marrakech, Tunis, ...), historiquement exclusivement desservies par vols charters ;
- les tensions politiques et menaces terroristes en Afrique du nord (« printemps arabe » et attentat de Marrakech), jusqu'alors principale destination des charters au départ de Nantes ;
- le recentrage des touristes ligériens vers le marché domestique, en liaison avec la crise économique.

Les vols nationaux non réguliers concernent la desserte saisonnière de la Corse. Avec trois aéroports reliés en direct (Ajaccio, Bastia et Calvi), ils sont empruntés par plus de 20 000 passagers par an.

Le classement des principales liaisons desservies par Nantes Atlantique a longtemps été marqué par la suprématie des aéroports parisiens (Charles de Gaulle et Roissy). Mais cette hiérarchie a évolué lors des trois dernières années. Le trafic vers les agglomérations françaises les plus peuplées a ainsi connu des changements conséquents à partir de 2009, en relation avec l'offensive des compagnies à bas coûts sur Lyon, Marseille et Toulouse (cf. encadré de la page 14), Air France n'étant plus en situation de monopole sur ces trois liaisons.

Fréquentation des principales relations du trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique (en milliers de voyageurs)



Sources : DGAC (données des années 1990 à 2010), AGO (données 2011)

La ligne Nantes / Lyon, dont la fréquentation est ancienne et solidement établie, a profité en 2010 et 2011, d'une augmentation du nombre de sièges offerts, provoquée par l'arrivée de la compagnie anglaise Easyjet en novembre 2009. En l'espace de deux ans, le trafic de la ligne a progressé de 42 % (+ 30 % en 2010 puis + 10 % en 2011) pour atteindre 357 000 passagers l'an dernier.

De la même façon, les liaisons desservant Marseille, qui enregistraient avant 1996 un trafic voisin de 15 000 passagers par an, avant de voir leur trafic multiplié par huit en cinq ans pour se stabiliser jusqu'en 2008 autour de 150 000 passagers annuels, ont connu une nouvelle et spectaculaire progression en 2009 (+ 65 %) et 2010 (+ 30 %), à mettre en relation avec l'ouverture par Ryanair de sa ligne Nantes / Marseille en mars 2009.

Si les lignes desservant la cité phocéenne sont désormais opérées par deux compagnies (Air France et Ryanair), leur fréquentation a néanmoins souffert en 2011 (- 21 %) de l'interruption puis de la réouverture en cours d'année des vols de la compagnie irlandaise¹, décisions prises à la suite de la fermeture de sa seule base française située à Marignane (Bouches-du-Rhône), à proximité de l'aéroport Marseille Provence².

En 2010, avec la montée en puissance de l'activité des compagnies à bas coûts sur les lignes transversales, Paris avait perdu temporairement sa première place au classement des destinations, l'aéroport Charles de Gaulle étant devancé par ceux de Marseille et Lyon.

L'an passé, les destinations franciliennes sont redevenues leaders en terme de fréquentation. 2011 a en effet constitué la première année pleine d'exploitation de la ligne desservant l'aéroport d'Orly, exploitée par la compagnie flamande VLM Airlines, filiale du groupe Air France. La relation a été réactivée en octobre 2010 dans le but d'améliorer les correspondances à destination des départements d'outre-mer, Nantes et sa région représentant un marché important vers les Antilles et l'île de la Réunion. La ligne avait été abandonnée en octobre 1996 en raison de la concurrence du TGV Atlantique. Elle a transporté 81 000 passagers en 2011. Au total, le trafic de passagers vers les deux aéroports parisiens s'est accru de 25 % l'an passé à 395 000 voyageurs.

Toulouse, avec 137 000 passagers transportés, est devenue en 2011 la 4^{ème} destination de Nantes Atlantique, rang précédemment occupé par Nice. Le surcroît d'offre à l'origine de la progression de la fréquentation de la ligne (+ 52 % par rapport à 2010) s'explique par l'arrivée de la compagnie Easyjet en mai 2011.

¹ La ligne Nantes / Marseille a été réouverte d'abord temporairement (du 14 avril au 4 septembre 2011), puis de façon définitive à partir de la fin octobre. Pendant cette période, Air France avait renforcé ses fréquences vers la cité phocéenne.

² Les vols de Ryanair au départ de Marseille sont aujourd'hui opérés par des avions basés à l'étranger (Rome, Dublin et Londres), afin de contourner un décret français sur l'emploi des personnels navigants, qui impose le paiement des impôts et des cotisations sociales en France. Plutôt que de s'y conformer, la société irlandaise avait fermé le 11 janvier 2011 sa base de Marignane après sa mise en examen pour travail dissimulé et emploi illicite de personnels navigants.

Structure du trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique en 2011

	Vols réguliers	Vols non-réguliers	Total	Evolution 2011/2010
Lyon Saint-Exupéry	356 725		356 725	+ 10 %
Paris Charles de Gaulle	313 433		313 433	+ 3 %
Marseille Provence	267 350		267 350	- 21 %
Toulouse Blagnac	136 835		136 835	+ 60 %
Marrakech (Maroc)	85 144	41 049	126 193	- 13 %
Genève (Suisse)	102 418		102 418	+ 34 %
Londres (Royaume-Uni)	98 321		98 321	+ 60 %
Nice Côte-d'Azur	92 872		92 872	+ 0 %
Djerba (Tunisie)	34 557	56 716	91 273	- 28 %
Paris Orly	80 833		80 833	+ 716 %
Amsterdam (Pays-Bas)	67 543		67 543	+ 44 %
Antalya (Turquie)	3 821	60 031	63 852	+ 36 %
Héraklion (Grèce)	13 819	48 832	62 651	+ 1 %
Montpellier Méditerranée	61 773		61 773	+ 4 %
Tunis (Tunisie)	34 574	18 263	52 837	- 22 %
Madrid (Espagne)	52 411		52 411	+ 9 %
Dublin (Eire)	52 403		52 403	- 2 %
Palma de Majorque (Espagne)	14 210	37 775	51 985	+ 41 %
Strasbourg Entzheim	51 676		51 676	+ 2 %
Casablanca (Maroc)	51 654		51 654	+ 6 %
Bordeaux Mérignac	45 745		45 745	+ 13 %
Agadir (Maroc)	29 880	12 721	42 601	+ 28 %
Monastir (Tunisie)	13 609	26 959	40 568	- 40 %
Bâle - Mulhouse	36 744		36 744	+ 99 %
Lille Lesquin	35 990		35 990	+ 13 %
Barcelone (Espagne)	32 921		32 921	+ 87 %
Fuerteventura (Espagne)		30 098	30 098	+ 285 %
Birmingham (Royaume-Uni)	29 877		29 877	- 13 %
Ajaccio Campo Dell'Oro	7 970	20 499	28 469	+ 13 %
Saint-Denis (RE)	28 294		28 294	+ 23 %
Rome - Venise (Italie)		27 541	27 541	- 1 %
Tenerife (Espagne)		27 030	27 030	+ 34 %
Funchal (Portugal)	4 744	20 948	25 692	+ 58 %
Dakar (Sénégal)		25 261	25 261	+ 9 %
Bodrum (Turquie)		25 148	25 148	+ 29 %
Malaga (Espagne)	1 894	22 717	24 611	+ 7 %
Izmir (Turquie)		23 827	23 827	+ 61 %
Manchester (Royaume-Uni)	20 531		20 531	+ 1612 %
Rhodes (Grèce)		20 508	20 508	+ 24 %
Milan (Italie)	19 792		19 792	+ 41 %
Montréal (Canada)	19 519		19 519	- 1 %
Dubrovnik (Croatie)		19 494	19 494	- 3 %
Athènes (Grèce)		19 376	19 376	- 13 %
Clermont-Ferrand	17 356		17 356	- 18 %
Hurghada (Égypte)		17 343	17 343	- 29 %
Shannon (Eire)	16 906		16 906	+ 4 %
Palerme (Italie)	3 415	12 148	15 563	+ 24 %
Punta Cana (Rép. Dominicaine)	14 324		14 324	+ 10 %
Leeds-Bradford (Royaume-Uni)	13 745		13 745	- 17 %
Olbia (Italie)		12 750	12 750	+ 53 %
Porto (Portugal)	11 002	975	11 977	- 3 %
Séville (Espagne)	8 995	581	9 576	+ 3626 %
Prague (Rép. Tchèque)	4 410	3 607	8 017	+ 40 %
Autres liaisons	37 649	69 008	106 657	- 34 %
Ensemble	2 427 684	701 205	3 128 889	+ 7 %

Unité : nombre de passagers commerciaux locaux

Source : Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)

En 2011, parmi les composants de l'activité de Nantes Atlantique, celui des vols réguliers, qui représente les trois quarts du trafic de l'aéroport, s'est montré le plus dynamique. En 2011, la hausse de trafic a atteint 12 % (+ 8 % sur les vols nationaux et + 21 % sur les vols internationaux), grâce à l'excellente tenue des lignes desservant les aéroports de Lyon, Toulouse, Amsterdam, Londres et Genève. Cette forte croissance est le fruit de l'extension du réseau, de la multiplication des promotions et du regain de fréquentation de la clientèle affaires.

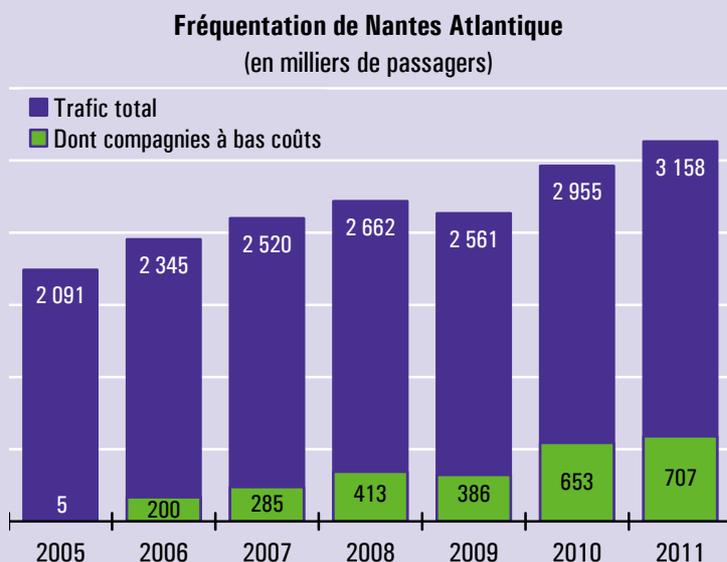
A contrario, la clientèle des vols non-réguliers a marqué le pas (- 8 % sur un an), en relation avec le contexte géopolitique des pays arabes. En 2011, les événements ayant affecté les pays du Maghreb ont en effet entraîné une recomposition des vols vacances au départ de Nantes. Ainsi la Tunisie n'est plus la destination favorite : avec la « révolution du jasmin », son flux habituel de 180 000 passagers annuels a fondu de 42 % en 2011. Le Maroc et l'Égypte ont enregistré des baisses voisines, respectivement - 41 % et - 48 %. Ces trafics se sont reportés en partie vers les pays du sud de l'Europe : l'Espagne (+ 47 %), la Turquie (+ 29 %), l'Italie (+ 15 %) et le Portugal (+ 50 %).

Sur le segment des vols réguliers internationaux, depuis 2008, les aéroports londoniens (Gatwick et London-City) ne sont plus la destination la plus fréquentée. La progression du trafic entre Nantes et Londres, reliées par ligne directe depuis 1974, a certes progressé de 60 % en 2011 à près de 100 000 passagers ; mais la liaison avait perdu les deux tiers de sa fréquentation en 2009 suite au retrait des compagnies à bas coûts (Ryanair puis Easyjet). Genève est devenu, en 2011, la ligne régulière internationale la plus utilisée, dépassant pour la première fois la barre des 100 000 voyageurs.

Zoom – Les compagnies à bas coûts

Les compagnies aériennes à bas coûts (en anglais low cost airlines) sont des sociétés spécialisées dans la commercialisation de vols, en général sur les court et moyen courriers, à des tarifs inférieurs à ceux proposés par les opérateurs classiques. Ces compagnies ont adopté un mode de gestion (basé sur la vente de billet principalement via internet, la limitation ou la suppression des services annexes au sol et en vol, une flotte composée d'un seul type d'appareil, des personnels multi-fonctions, ...) leur permettant de réduire leurs coûts d'exploitation.

En 2011, neuf compagnies à bas coûts ont desservi l'aéroport Nantes Atlantique par des liaisons régulières : Eastern Airways, Easyjet, Flybe, Jet 4 You, Ryanair, Smart Wings, Transavia, Windjet et XL Airways. Si l'émergence du « low cost » à Nantes date de décembre 2005 (Ryanair), 2009 a constitué une date charnière pour Nantes Atlantique, marquée par l'ouverture du trafic national aux compagnies à bas coûts (Ryanair sur Marseille et Easyjet sur Lyon).



Source : Union des aéroports français

De 5 000 passagers transportés la première année, l'activité « low cost » a connu une croissance très vive pour atteindre un trafic de 707 000 voyageurs en 2011. L'augmentation enregistrée l'an passé (+ 8 %) est néanmoins plus faible que celle des années précédentes (+ 25 % en moyenne annuelle). Les compagnies à bas coûts représentent désormais 22 % du trafic total de Nantes Atlantique, une part nettement supérieure à celle de 2006 (8 %) mais voisine de la moyenne française du « low cost » (20 % en 2010).

En terme de nombre de passagers transportés, Ryanair et Easyjet arrivent au 2^{ème} et 3^{ème} rang des compagnies présentes à Nantes Atlantique, derrière le groupe Air France et ses filiales (Régional CAE, Brit Air, ...). Arrivée en 2010, Transavia, filiale hollandaise d'Air France-KLM, occupe par le nombre de lignes régulières le 1^{er} rang des compagnies à bas coûts à Nantes Atlantique. Elle ne dessert que des destinations touristiques (Marrakech, Djerba, Monastir, Crète, ...). En 2011, elle a transporté environ 150 000 voyageurs au départ ou à destination de Nantes.

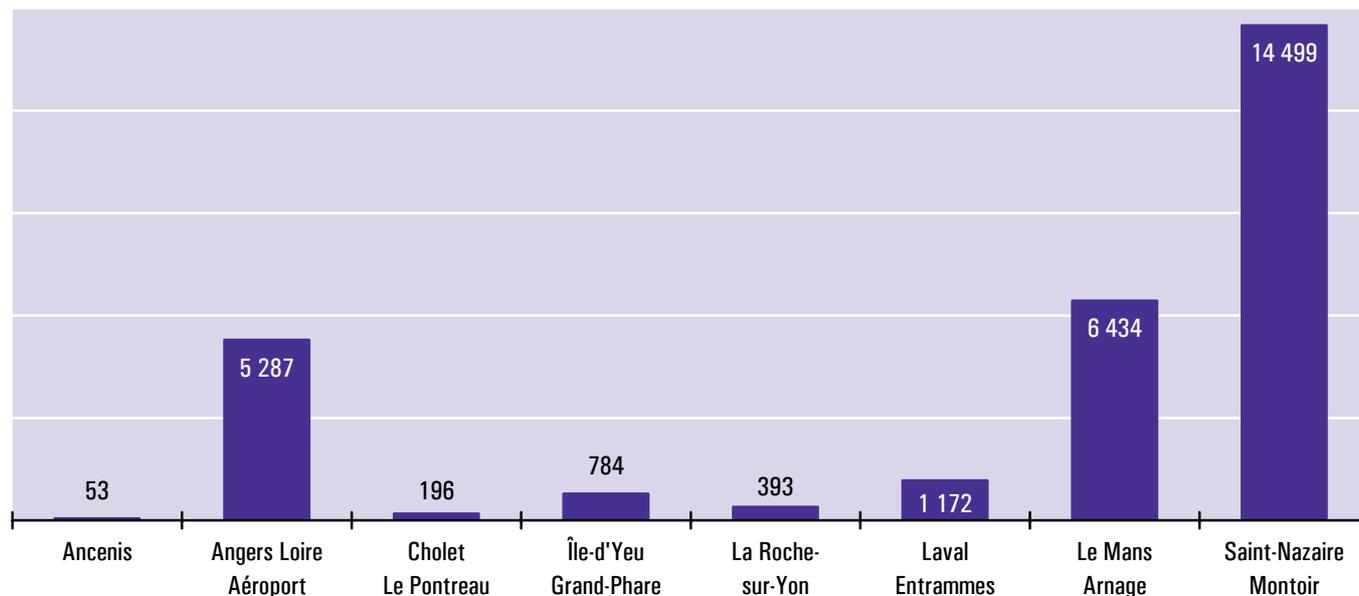
Si l'arrivée des compagnies à bas coûts a entraîné une démocratisation des vols par les prix (une clientèle nouvelle, comme les étudiants ou les familles, ayant pu accéder au transport aérien) et a permis le développement de plusieurs aéroports provinciaux (Beauvais, Carcassonne, Bergerac, ...), elle est aussi source d'instabilité en raison de la fragilité économique des plus petites d'entre-elles et d'une certaine versatilité commerciale. En Pays de la Loire, la volte-face de Ryanair sur la liaison Nantes / Marseille et le retrait soudain d'Air Vallée de l'aéroport d'Angers en sont des illustrations récentes.

De plus, conformément aux pratiques en vigueur dans les aéroports européens, les compagnies à bas coûts demandent aux collectivités locales un soutien financier (réduction de redevances aéroportuaires, participation aux frais de promotion, etc) lors de la phase de lancement de leurs lignes, considérant qu'elles génèrent un apport important de clients et par là même des retombées financières non négligeables. Nantes et Angers sont déjà entrés depuis plusieurs années dans cette politique d'accompagnement.

2.4 – Les autres aéroports ligériens ne représentent que 1 % du trafic de passagers de la région

En 2011, en plus de Nantes Atlantique, huit autres plates-formes situées dans les Pays de la Loire ont réalisé un trafic commercial de voyageurs (cf. carte de la page 4). Ces aéroports ont traité, l'an passé, un trafic commercial de 29 000 passagers, soit 0,9 % de la fréquentation totale de la région. Les trois premiers d'entre-eux, dans l'ordre Saint-Nazaire Montoir, Le Mans Arnage et Angers Loire Aéroport, ont accueilli chacun entre 5 000 et 15 000 passagers locaux. La fréquentation unitaire des autres structures n'a pas dépassée 1 200 voyageurs en 2011.

Trafic de passagers des aéroports des Pays de la Loire (hors Nantes Atlantique) en 2011



Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Source : Union des aéroports français

Parmi ces huit aéroports, seul celui d'Angers a réalisé en 2011 un trafic régulier. Les autres plates-formes de la région n'ont accueilli que des vols non réguliers à vocation professionnelle, touristique ou d'agrément¹. Ces liaisons ponctuelles fonctionnent sur le même principe que le transport routier à la demande. Elles sont assurées par des compagnies aériennes dites d'affrètement à destination d'une clientèle variée (particuliers à hauts revenus, cadres d'entreprise, clubs sportifs, établissements scolaires, touristes, ...) qui en apprécient la flexibilité et la souplesse d'utilisation.

Le recours à ces aéroports est fortement dépendant de la vitalité économique de leur zone de chalandise. Ainsi, à Saint-Nazaire et Ancenis, une partie importante de l'activité des compagnies utilisant les plates-formes locales consiste à réaliser en vols charter les voyages d'affaires du personnel dirigeant des entreprises Airbus et Manitou.

Les vols réalisés sont en majorité des voyages à courte distance. Seulement 19 % des 29 000 passagers ayant transité en 2011 par ces huit aéroports sont sortis des frontières nationales. Le Mans Arnage et Angers Loire Aéroport se sont partagés à parts sensiblement égales l'acheminement de ces 5 500 passagers.

Trafic de passagers des aéroports des Pays de la Loire en 2011

	Vols intérieurs	Vols internationaux	Ensemble
Ancenis	33	20	53
Angers Loire Aéroport	2 994	2 293	5 287
Cholet Le Pontreau	126	70	196
Île-d'Yeu Grand-Phare	784	-	784
La Roche-sur-Yon	376	17	393
Laval Entrammes	845	327	1 172
Le Mans Arnage	3 795	2 639	6 434
Nantes Atlantique	1 596 038	1 562 002	3 158 040
Saint-Nazaire Montoir	14 424	75	14 499
Total Pays de la Loire	1 619 415	1 567 443	3 186 858

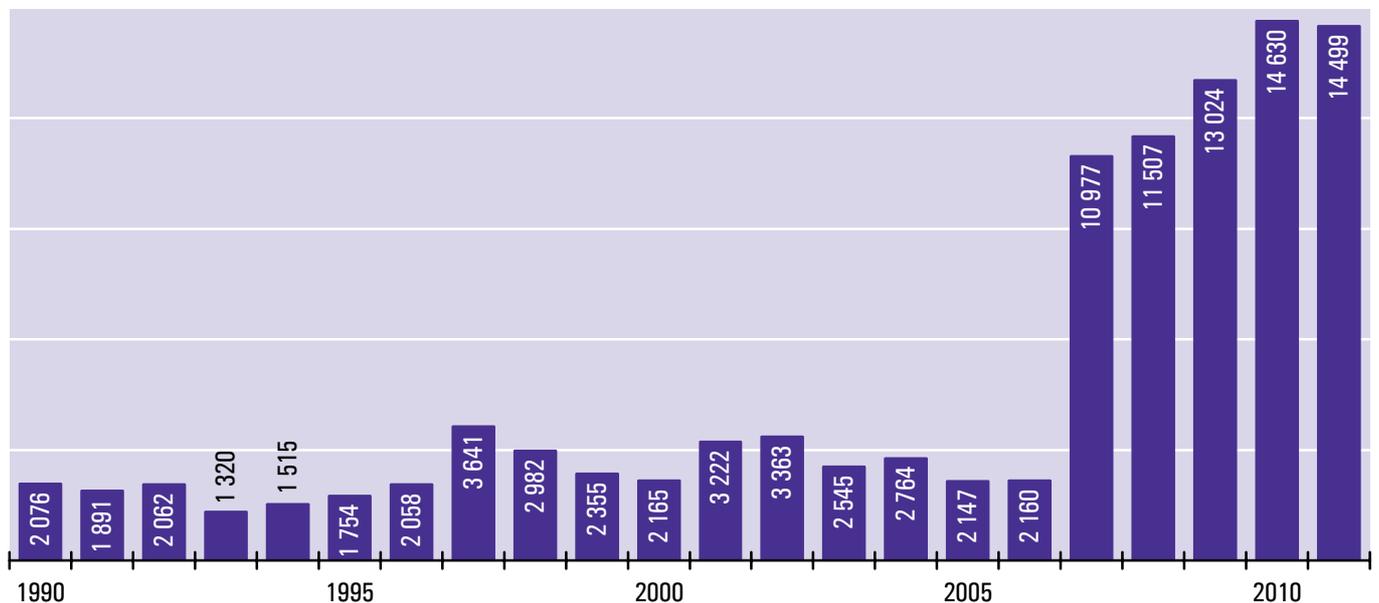
Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Source : Union des aéroports français

¹ Une liaison régulière entre Île-d'Yeu Grand-Phare et Nantes Atlantique est apparue en 2005 mais a été abandonnée l'année suivante, la compagnie qui l'exploitait, Atlantic Air Lift, ayant cessé toute activité au cours du premier trimestre 2007.

L'aéroport de Saint-Nazaire Montoir est depuis 2007 le 2^{ème} site aéroportuaire de la région en terme de trafic de voyageurs. En 2011, il a enregistré une fréquentation de près de 15 000 passagers, en léger repli par rapport à l'année précédente (- 0,9 %). L'essentiel de ce trafic se fait avec l'aéroport de Toulouse Blagnac, où se trouve le siège social de la société Airbus. La liaison Saint-Nazaire / Toulouse draine environ 10 000 passagers par an, principalement des salariés du constructeur aéronautique, qui transitaient jusqu'en 2006 par Nantes Atlantique pour leurs déplacements professionnels.

Trafic de passagers de l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir

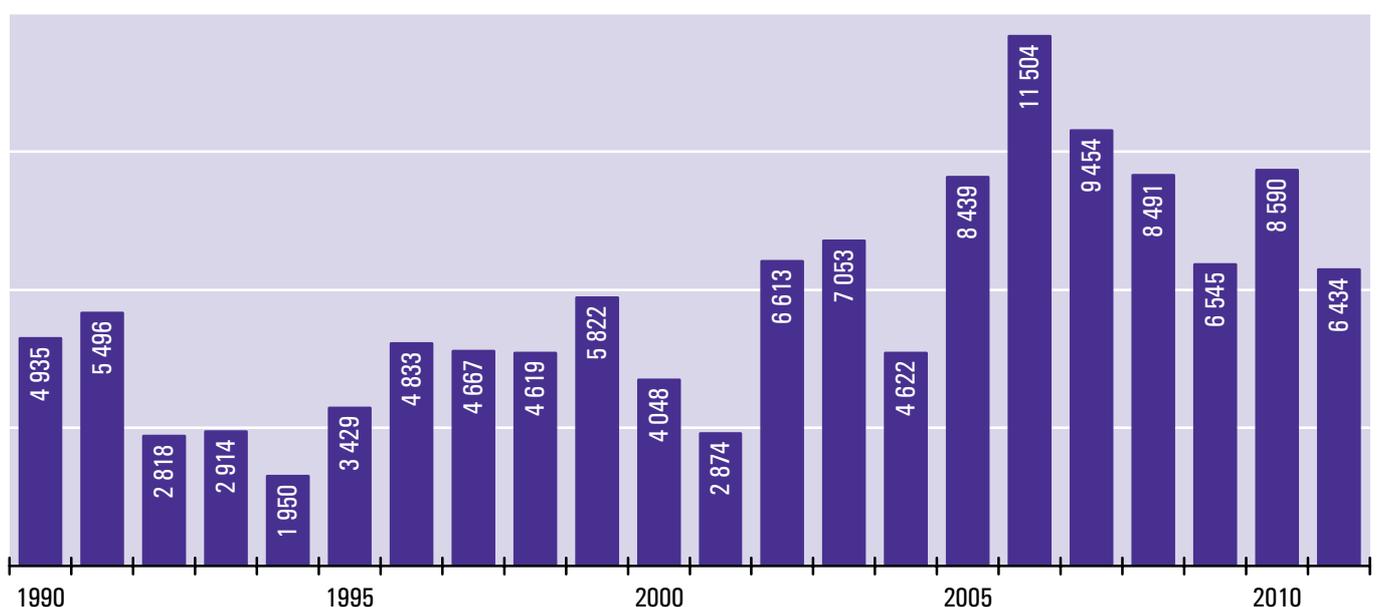


Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

Situé à proximité d'Antarès, du MM Arena et du circuit Bugatti, l'aéroport du Mans-Arnage est principalement utilisé à l'occasion d'évènements sportifs. Il sert en particulier à l'acheminement de pilotes, de mécaniciens et d'invités lors des 24 heures auto et moto ou du grand prix de France moto. Il fait aussi l'objet de vols affrétés par les clubs sportifs du Mans : les joueurs professionnels de football pour des déplacements nationaux, l'équipe de basket pour des rencontres européennes. En l'état actuel des choses, son développement paraît limité en raison de la proximité géographique (et les faibles temps de parcours ferroviaires) entre l'agglomération du Mans et les aéroports parisiens.

Trafic de passagers de l'aéroport du Mans Arnage



Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

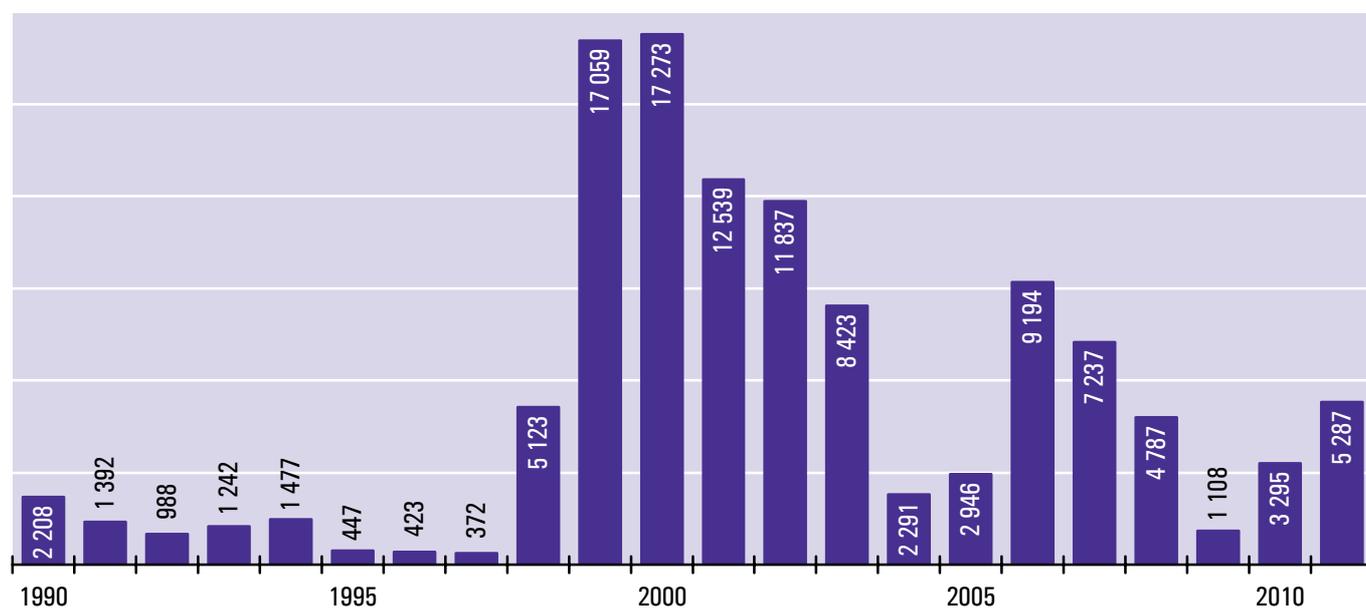
Angers Loire Aéroport, créé en 1998 en remplacement du site exigu d'Avrillé, est situé sur la commune de Marcé au nord ouest de l'agglomération. La plate-forme se positionne comme un outil complémentaire à l'aéroport Nantes Atlantique. Elle a été, au début des années 2000 (quand Air France opéra une liaison bi-quotidienne vers le hub de Clermont-Ferrand), le deuxième aéroport de la région en terme de trafic de passagers.

S'il est avec Nantes Atlantique le seul site de la région à avoir proposé en 2011 des lignes régulières, Angers Loire Aéroport présente néanmoins plusieurs autres caractéristiques susceptibles de freiner la croissance de son activité :

- une longueur de piste insuffisante, l'empêchant de recevoir les avions de plus de 200 places, qui sont l'apanage des compagnies à bas coûts (alors que l'accueil des gros porteurs nécessite 2 100 mètres de longueur, la piste actuelle, longue de 1 800 mètres, n'est utilisée que sur 1 650 mètres pour des raisons de sécurité liées à la proximité du réseau routier) ;
- son éloignement du centre-ville d'Angers (22 kilomètres) et la difficulté actuelle de s'y rendre en transport collectif (routier ou ferroviaire) depuis les agglomérations d'Angers et du Mans ;
- la réticence des compagnies aériennes à s'installer sur la plate-forme en raison du nombre très important de tentatives avortées d'ouverture et de pérennisation de lignes régulières lors des dernières années.

En 2011, il a accueilli 5 300 passagers locaux, loin de sa capacité théorique (50 000 voyageurs). Pour la seconde année consécutive, la fréquentation a cru significativement (+ 197 % en 2010 puis + 60 % en 2011). Cette embellie, qui fait suite au point bas de 2009 (1 100 passagers), est à rapprocher de l'arrivée de la compagnie italienne Air Vallée et l'ouverture de destinations régulières nationales (Nice) et internationales (Barcelone, Munich, Aoste). Cependant, malgré un taux de remplissage des appareils satisfaisant, la compagnie a mis fin à ces liaisons au second semestre de 2011, en raison d'un litige commercial avec l'exploitant de l'aéroport, Keolis Airport¹.

Trafic de passagers d'Angers Loire Aéroport (site d'Avrillé jusqu'en 1997)



Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

Si l'aéroport n'a connu aucune activité régulière au cours des premiers mois de l'année 2012, la compagnie British Airways via sa filiale BA Cityflyer exploitera à compter de mai une liaison saisonnière entre Angers Loire Aéroport et Londres City, à raison de trois vols hebdomadaires. En raison des faibles retombées économiques attendues, le Conseil général de Maine-et-Loire a décidé de ne pas accompagner le soutien financier adossé à la création de la ligne, destiné à couvrir une partie des frais de la promotion marketing.

¹ Ce litige était la conséquence de dysfonctionnements d'exploitation liée à la maintenance prolongée d'un avion ayant entraîné de nombreuses annulations de vols au cours de l'été.

Zoom – Les transports par hélicoptère en Pays de la Loire

En dehors du transport sanitaire d'urgence opéré par le SAMU et de l'activité de quelques compagnies proposant des survols à la demande de sites touristiques, baptêmes de l'air et prises de vues aériennes, les principaux flux de transports par hélicoptère dans les Pays de la Loire concernent l'Île d'Yeu, seule territoire de la région habitée à l'année non reliée au continent par des liaisons routières. En plus de son aéroport, l'île dispose à cet effet d'un héliport, propriété de la commune et situé à Port-Joinville en zone urbanisée, au cœur du centre commerçant.

Une liaison régulière de transport public de passagers relie ainsi les héliports de Port-Joinville et de Fromentine (commune de La Barre de Monts), distants de 22 kilomètres. La traversée dure 10 minutes. La ligne, qui a la particularité de fonctionner tous les jours de l'année, a été créée en 1987. Elle transporte en moyenne 15 000 passagers et 350 tonnes de fret par an. La fréquentation a chuté de 30 % entre 2005 et 2010 en lien avec la mise en service par la compagnie maritime Yeu Continent de deux navires à grande vitesse (NGV). La ligne est opérée depuis février 2008 par la compagnie Oya Vendée Hélicoptères avec le soutien financier du Conseil Général de Vendée.

Trafic de passagers de la ligne régulière par hélicoptère
Île d'Yeu - Fromentine



Unité : nombre de passagers commerciaux

Sources : Conseil Général de Vendée, DAC Ouest

Les deux hélicoptères de la compagnie réalisent également à la demande des vols « découverte » autour de l'île, des évacuations sanitaires vers les hôpitaux continentaux, des livraisons de médicaments pour les pharmacies, des prestations de levage et d'opérations offshore (travail à l'élingue) ainsi que l'acheminement de la presse, du courrier et de colis divers.

Héliport de Port-Joinville © Benoît Front



Héliport de Fromentine © Benoît Front

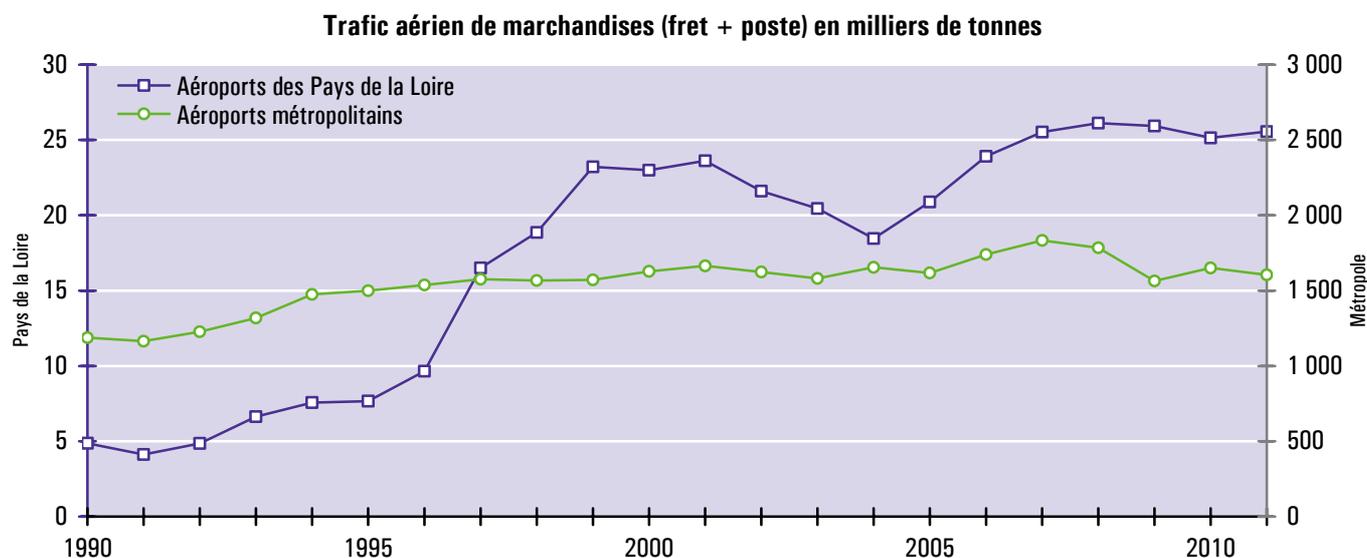


3 – Les trafics aéroportuaires de marchandises

3.1 – Un quintuplement des tonnages transportés en 20 ans

En 2011, le fret avionné s'est élevé dans les Pays de Loire à 25 600 tonnes de marchandises échangées. Ce volume d'activité, en forte progression sur longue période (multiplication par cinq depuis 1990), est néanmoins extrêmement faible comparé à celui des aéroports parisiens¹ ou celui réalisé par les autres modes. A titre de comparaison, les transports routiers ont réalisé en 2010 le chargement et le déchargement de 186 millions de tonnes de marchandises dans la région. Le trafic du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire a quant à lui dépassé les 30 millions de tonnes traitées en 2011.

Ce constat doit être relativisé dans la mesure où le fret avionné répond à des besoins spécifiques et est complémentaire des autres modes. Les produits transportés par avions sont souvent de grande valeur : le prix moyen d'une tonne de fret aérien est ainsi cinquante fois plus élevé que celui du fret routier et cent fois plus que celui du fret ferroviaire.



Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

L'augmentation spectaculaire du fret aérien, observée depuis une vingtaine d'années dans la région, est le reflet à la fois de la vitalité économique locale et de la généralisation du « juste à temps² » comme mode de gestion des entreprises industrielles et commerciales. Elle est également due au développement de la plate-forme de Saint-Nazaire Montoir, qui est devenue l'un des principaux aéroports français de fret.

3.2 – Un trafic concentré sur 2 sites

Dans le domaine du fret avionné, les aéroports les plus importants de la région sont ceux de Saint-Nazaire Montoir et de Nantes Atlantique, classés tous les deux dans les quinze premiers aéroports français. En 2011, une autre plate-forme régionale (Angers Loire Aéroport) a également eu une activité de fret ou de poste, mais pour un tonnage anecdotique (cinq tonnes). Contrairement aux années précédentes, le volume d'activité de l'aéroport du Mans Arnage a été nul.

**Trafic de marchandises
des aéroports des Pays de la Loire en 2011**

	Trafic de fret	Trafic postal	Ensemble
Angers Loire Aéroport	5	-	5
Nantes Atlantique	8 131	-	8 131
Saint-Nazaire Montoir	17 417	-	17 417
Total Pays de la Loire	25 553	-	25 553

Unité : tonne

Source : Union des aéroports français

¹ Cas unique dans les principaux pays européens, les plates-formes de la capitale concentrent plus de 80 % du fret avionné national.

² Le « juste à temps » est une méthode d'organisation logistique visant à améliorer la productivité globale d'une entreprise en réduisant le stock des composants et des produits à travers les différentes étapes de leur élaboration, de la matière première à la livraison des produits finis.

Classement 2011 des 20 premiers aéroports français métropolitains de marchandises

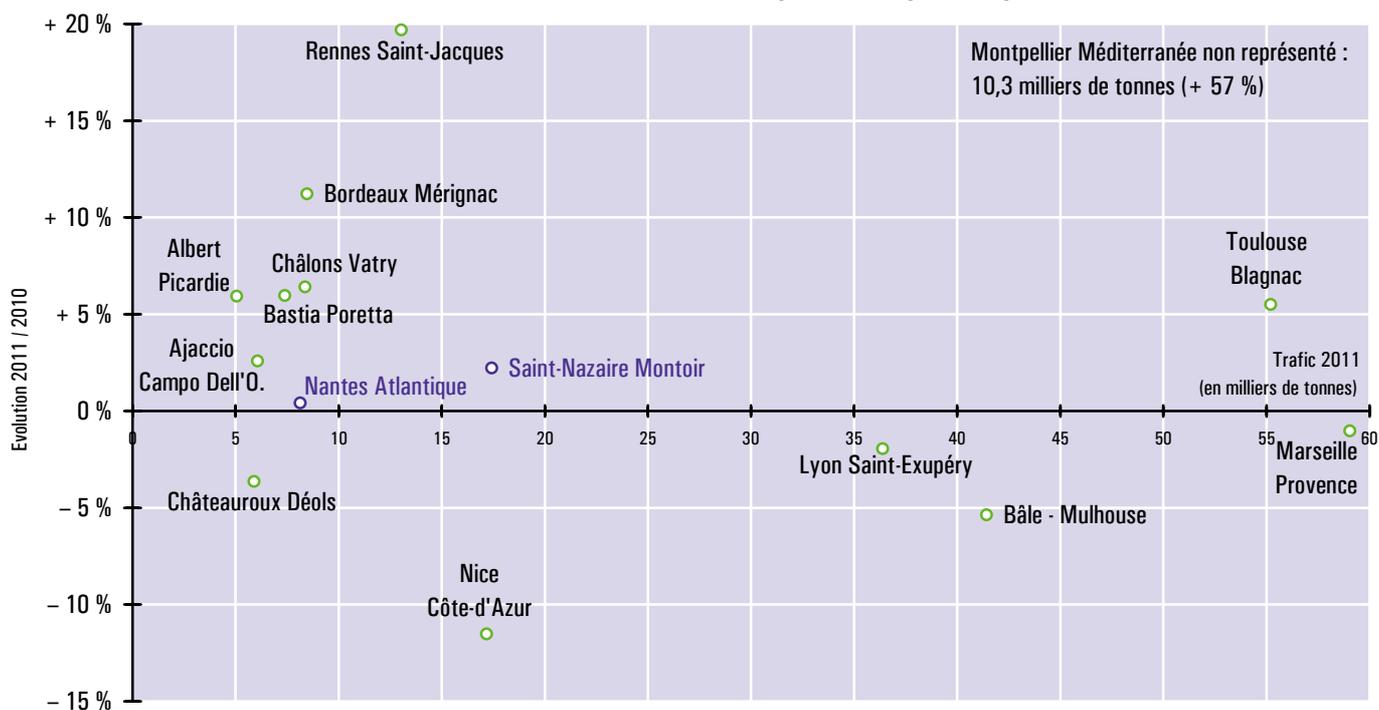
Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
1	Paris Charles de Gaulle	647,2	929,3	1 160,1	1 217,9	1 392,2	1 202,4	1 292,6	1 241,5
2	Marseille Provence	48,8	61,0	59,4	51,1	54,0	57,9	59,7	59,1
3	Paris Orly	287,8	291,3	102,1	80,0	72,1	63,4	53,8	55,4
4	Toulouse Blagnac	30,1	41,8	59,7	56,3	54,6	54,9	52,3	55,2
5	Bâle - Mulhouse	29,9	21,6	79,9	32,2	39,0	31,3	43,8	41,4
6	Lyon Saint-Exupéry	31,8	32,5	40,1	38,7	32,8	32,6	37,1	36,4
7	Saint-Nazaire Montoir	0,0	0,0	11,0	12,6	17,2	18,1	17,0	17,4
8	Nice Côte-d'Azur	29,0	25,8	21,3	14,8	10,6	13,8	19,4	17,2
9	Rennes Saint-Jacques	3,5	6,3	9,7	11,7	14,0	11,7	10,9	13,0
10	Montpellier Méditerranée	9,0	9,4	6,4	5,8	5,2	4,5	6,6	10,4
11	Bordeaux Mérignac	13,8	18,7	17,8	12,1	11,3	9,4	7,6	8,5
12	Châlons Vatry	-	-	1,0	37,6	39,6	22,1	7,9	8,4
13	Nantes Atlantique	4,8	7,6	12,0	8,6	8,9	7,8	8,1	8,1
14	Bastia Poretta	5,8	6,9	7,3	8,1	6,5	6,4	7,0	7,4
15	Ajaccio Campo Dell'Oro	6,7	6,9	7,0	6,8	5,1	5,4	5,9	6,1
16	Châteauroux Déols	3,7	0,5	2,0	6,5	6,2	8,3	6,1	5,9
17	Albert Picardie	-	-	-	-	4,1	4,7	4,8	5,1
18	Clermont-Ferrand Auvergne	5,1	2,2	2,1	4,7	1,3	1,4	1,8	2,2
19	Strasbourg Entzheim	7,2	11,1	3,9	3,6	3,3	3,1	3,1	2,0
20	Pau Pyrénées	2,4	2,4	1,3	1,9	2,6	1,5	1,8	1,8
Total des aéroports de métropole		1 188,0	1 499,8	1 627,9	1 617,3	1 833,7	1 564,8	1 650,1	1 604,2

Unité : millier de tonnes (trafic de fret et trafic postal)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

Dans un contexte de recul de l'activité des aéroports métropolitains de marchandises (- 2,8 %)¹, Saint-Nazaire Montoir et Nantes Atlantique ont enregistré de légères progressions de leur activité en 2011, respectivement + 2,2 % et + 0,4 %, voisines de celles des seules plates-formes de province (+ 1,2 %).

Evolution entre 2010 et 2011 du trafic de marchandises réalisé par les aéroports de province



Champ : trafic de fret et trafic postal (hors fret camionné) des aéroports de province ayant traité plus de cinq milles de tonnes de transport aérien

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données 2010), Union des aéroports français (données 2011)

¹ Le trafic de Paris Charles de Gaulle, 1^{er} aéroport français, a reculé de 4 % en 2011.

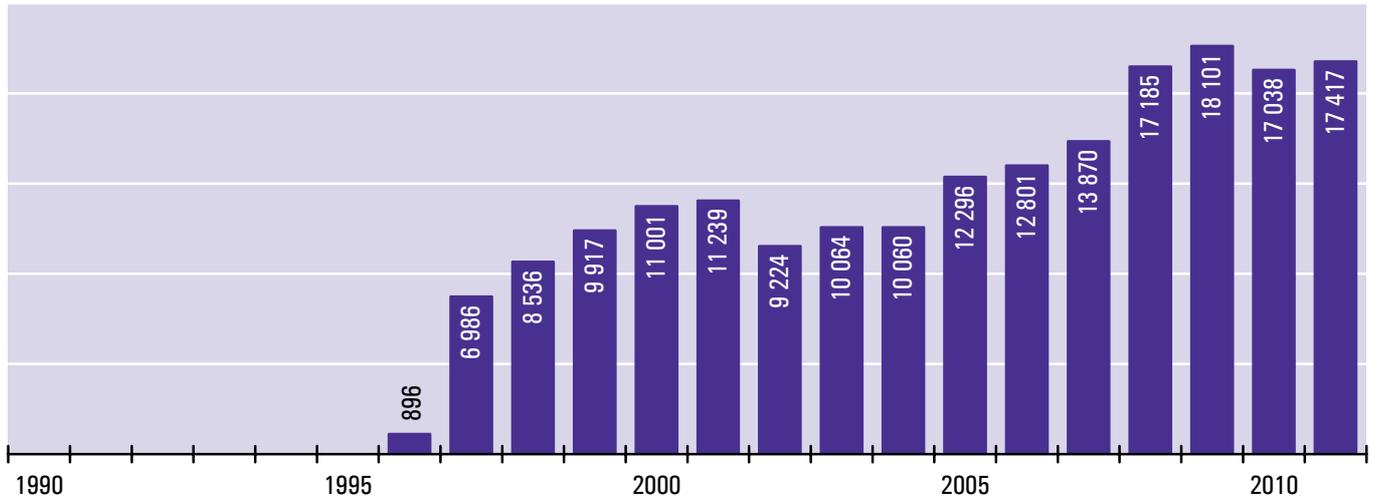
3.3 – La mono-activité de l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir

Saint-Nazaire Montoir occupe une position particulière puisqu'il est le premier aéroport régional en volume, depuis 2004, devant Nantes Atlantique, et le 7^{ème} français. Le site nazairien est un aéroport à vocation industrielle. Il est spécifiquement configuré pour l'acheminement de pièces manufacturées lourdes. Son activité est presque exclusivement dédiée aux besoins de la société Airbus. Le constructeur aéronautique reçoit et expédie ainsi plusieurs fois par semaine des tronçons d'avions, au moyen du gros porteur "Beluga", un Airbus A300-600ST spécialement destiné au transport de marchandises volumineuses.

Le trafic consiste en l'acheminement :

- de pointes avant et de tronçons de fuselage, provenant respectivement des usines de Méaulte (Somme) et d'Hambourg ;
- de sections centrales, fabriquées à quelques centaines de mètres de la piste nazairienne (usine de Gron), vers les sites d'assemblage d'Hambourg et de Toulouse.

Trafic de marchandises de l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir



Unité : tonne (trafic de fret et trafic postal)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

Le trafic, apparu en 1996, a connu une montée en charge progressive pendant une dizaine d'années, les rotations du cargo géant s'intensifiant pour répondre à l'augmentation des cadences de production d'Airbus. Depuis 2008, le trafic s'est stabilisé entre 17 et 18 milliers de tonnes. La croissance enregistrée en 2011 (+ 2,2 %) est liée à la mise en production de l'A350.

Chargement de tronçons d'Airbus sur l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir

© Benoit Marembert



3.4 – La stagnation du trafic sur la plate-forme nantaise

L'aéroport Nantes Atlantique dispose d'une aérogare de fret de 6 000 m² dont les deux tiers sont dédiés au stockage des marchandises. La capacité de traitement est de 50 000 tonnes par an. L'activité de fret avionné se répartit en trois catégories :

- le fret express qui emprunte les lignes régulières de marchandises de l'aéroport, exploitées sur des créneaux de nuit par l'intégrateur¹ DHL (filiale de la Deutsche Post), desservant quotidiennement les aéroports de Bordeaux, Bruxelles et Leipzig ;
- le fret cargo pour l'acheminement rapide de matériel lourd, d'animaux vivants ou de denrées périssables sur des vols charters, à bord d'appareils de grande capacité ;
- le fret mixte, transporté dans les soutes des avions de passagers.

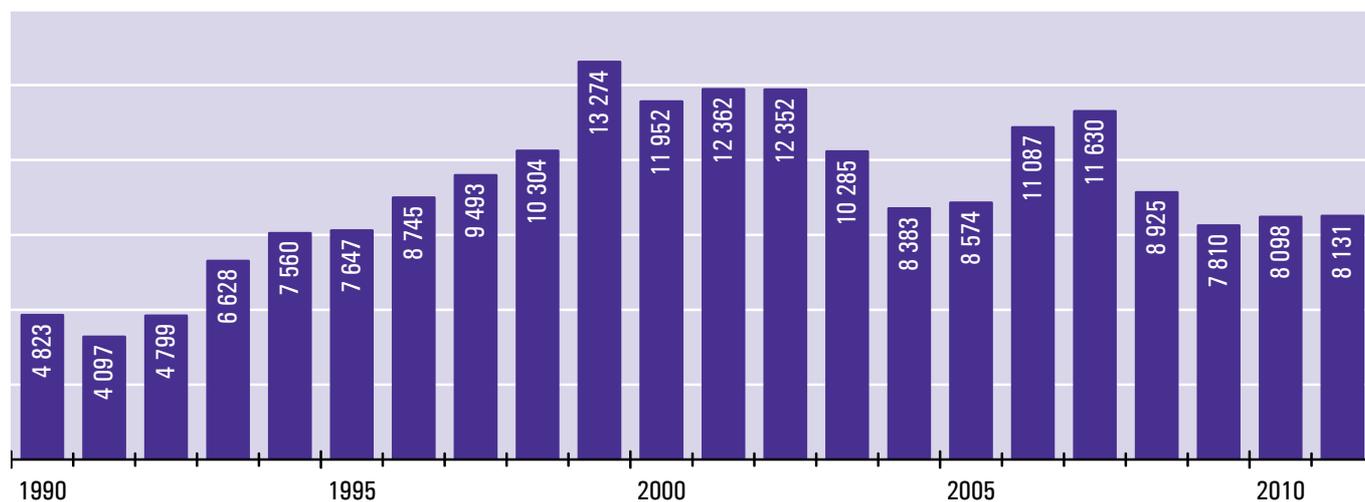
Comme en témoigne le graphique ci-dessous, le développement de l'activité marchandises de Nantes Atlantique (13^{ème} aéroport français) s'est opéré par périodes successives :

- entre 1991 à 1999, les trafics (activités fret et courrier confondues) ont été multipliés par trois ;
- de 2004 et 2007, l'aéroport a connu une nouvelle phase de forte croissance passant de 8,4 à 11,6 millions de tonnes grâce aux vols quotidiens des intégrateurs TNT et DHL.

Entre ces deux périodes, l'année 2003 a marqué une inflexion de tendance, en relation avec l'arrêt de l'activité courrier. Il n'y a en effet plus de trafic postal à Nantes Atlantique depuis la fermeture en juin 2003 de la ligne opérée par Europe Airport, suite à l'obligation faite aux compagnies aériennes de limiter les vols nocturnes sur les plates-formes françaises. Contrainte de revoir son schéma national de distribution du courrier, La Poste a reporté une partie de son activité sur les aéroports de Bordeaux Mérignac et Rennes Saint-Jacques. Elle a maintenant recours au mode ferroviaire sur les liaisons Paris / Nantes.

Sur le segment du fret express, la fermeture intervenue fin 2007 de la ligne Porto / Nantes / Liège opérée par la société TNT (l'intégrateur ayant transféré son activité nantaise sur l'aéroport de Rennes Saint-Jacques) a conduit à une baisse importante du fret avionné (- 23 % en 2008). Depuis 2009, le trafic de marchandises de l'aéroport est de l'ordre de huit milles tonnes par an.

Trafic de marchandises de l'aéroport Nantes Atlantique



Unité : tonne (trafic de fret et trafic postal)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

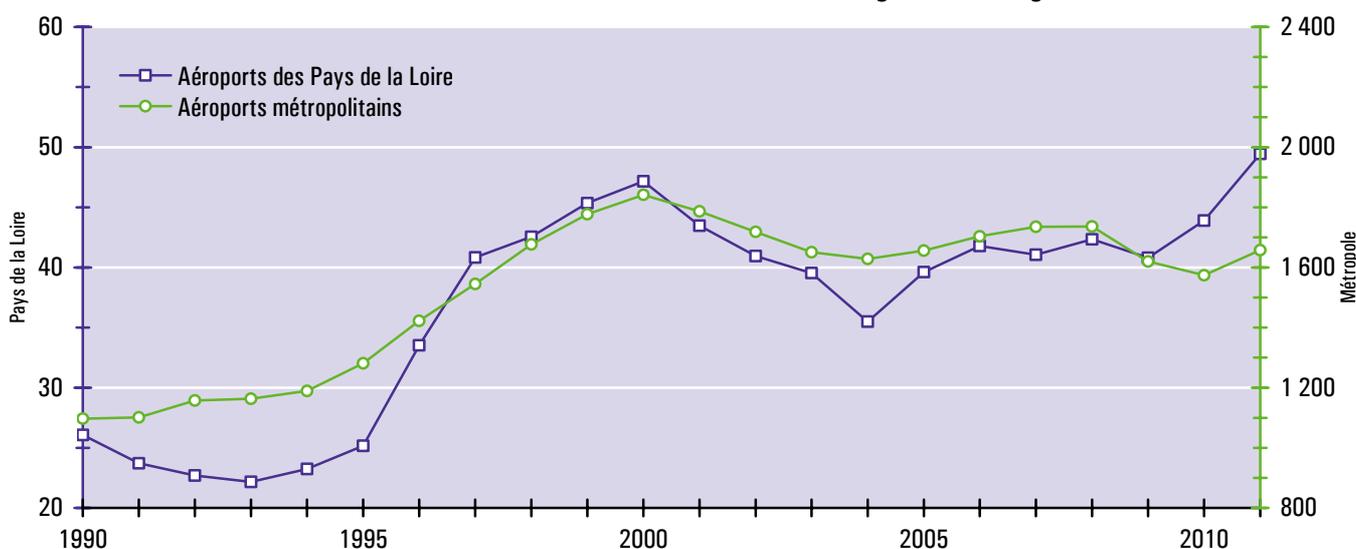
¹ Un intégrateur est un acteur du marché du transport aérien, possédant sa propre flotte d'appareils et qui contrôle l'ensemble de la chaîne logistique, y compris les pré et post acheminements terrestres.

4 – Les trafics aéroportuaires de mouvements

4.1 – Le nombre de mouvements a presque doublé depuis 1990

En terme de mouvements commerciaux (atterrissage ou décollage d'avions de passagers, de fret et de poste), l'analyse des données statistiques sur deux décennies fait apparaître de fortes évolutions. Depuis 1990, le nombre de mouvements a ainsi augmenté de 90 % dans les Pays de la Loire (+ 51 % en France métropolitaine). Néanmoins, cette croissance n'a pas été linéaire. Elle peut être découpée grossièrement par tranches quinquennales. C'est entre 1995 et 2000 que la progression a été la plus forte. Au cours des années qui ont suivi (de 2000 à 2004), le nombre de mouvements a diminué : à Nantes, l'activité était à cette époque tirée par les vols vacances, reposant sur l'affrètement d'avions de grande capacité ; à Angers, le nombre de vols réguliers était en très fort recul. Depuis le point bas de 2004, la croissance est de retour. Elle s'est amplifiée en 2010 et 2011.

Trafic aérien de mouvements (en milliers d'atterrissages ou décollages)



Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

4.2 – Nantes Atlantique représente 92 % du nombre de vols des aéroports de la région

En 2011, le nombre de décollages et d'atterrissages sur les aéroports des Pays de la Loire a dépassé le record de l'année 2000. Il s'est élevé à 49 500 mouvements commerciaux (contre 44 000 en 2010, soit une progression de 12 %). 92 % d'entre eux ont été réalisés sur l'aéroport de Nantes.

Ce dernier est, en terme de mouvements commerciaux, le 9^{ème} aéroport français et le 7^{ème} de province, rangs qu'il n'a cessé d'occuper depuis l'année 2007. Nantes Atlantique dépasse largement l'aéroport de Beauvais Tillé. Le trafic de passagers de la plate-forme picarde est certes supérieur à celui de Nantes mais il est réalisé par des compagnies à bas coûts qui utilisent des appareils de plus grande capacité que les transporteurs aériens « classiques ».

Trafic de mouvements
des aéroports des Pays de la Loire en 2010 et 2011

	2010	2011	Evolution
Ancenis	102	38	- 63 %
Angers Loire Aéroport	206	541	+ 163 %
Beauvoir Côte de Lumière	100	-	- 100 %
Cholet Le Pontreau	34	37	+ 9 %
Île-d'Yeu Grand-Phare	292	216	- 26 %
La Roche-sur-Yon	141	140	- 1 %
Laval Entrammes	445	482	+ 8 %
Le Mans Arnage	1 465	936	- 36 %
Nantes Atlantique	39 654	45 494	+ 15 %
Saint-Nazaire Montoir	1 566	1 572	+ 0 %
Total Pays de la Loire	44 005	49 456	+ 12 %

Unité : mouvement commercial de passagers, de fret et de poste (atterrissage ou décollage)
Sources : Direction générale de l'aviation civile, Union des aéroports français

Classement 2011 du trafic de mouvements des 12 premiers aéroports français métropolitains

Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
1	Paris Charles de Gaulle	232 810	325 293	508 517	513 648	551 144	517 989	491 890	506 888
2	Paris Orly	191 347	232 698	238 912	222 830	230 102	220 599	215 618	228 534
3	Nice Côte-d'Azur	121 666	123 136	205 507	156 570	166 061	148 901	144 119	156 637
4	Lyon Saint-Exupéry	65 754	75 503	124 344	123 437	127 029	120 175	116 624	117 979
5	Marseille Provence	61 006	72 414	100 046	87 824	96 352	96 336	97 057	95 924
6	Toulouse Blagnac	38 379	47 889	87 498	79 316	81 995	79 422	79 635	84 638
7	Bâle - Mulhouse	50 292	60 374	102 213	60 071	59 801	54 062	55 865	66 669
8	Bordeaux Mérignac	34 058	33 436	49 930	49 240	52 611	45 594	46 421	50 878
9	Nantes Atlantique	22 773	23 243	43 416	35 234	38 045	36 961	39 654	45 494
10	Beauvais Tillé	1 762	744	4 230	13 177	17 797	18 587	20 479	25 388
11	Strasbourg Entzheim	21 911	30 618	38 049	36 396	32 258	26 956	24 401	24 183
12	Lille Lesquin	18 222	17 479	24 663	16 525	17 575	17 269	17 241	17 355
Total des aéroports de métropole		1 096 903	1 281 372	1 841 511	1 655 863	1 736 526	1 619 975	1 573 830	1 657 851

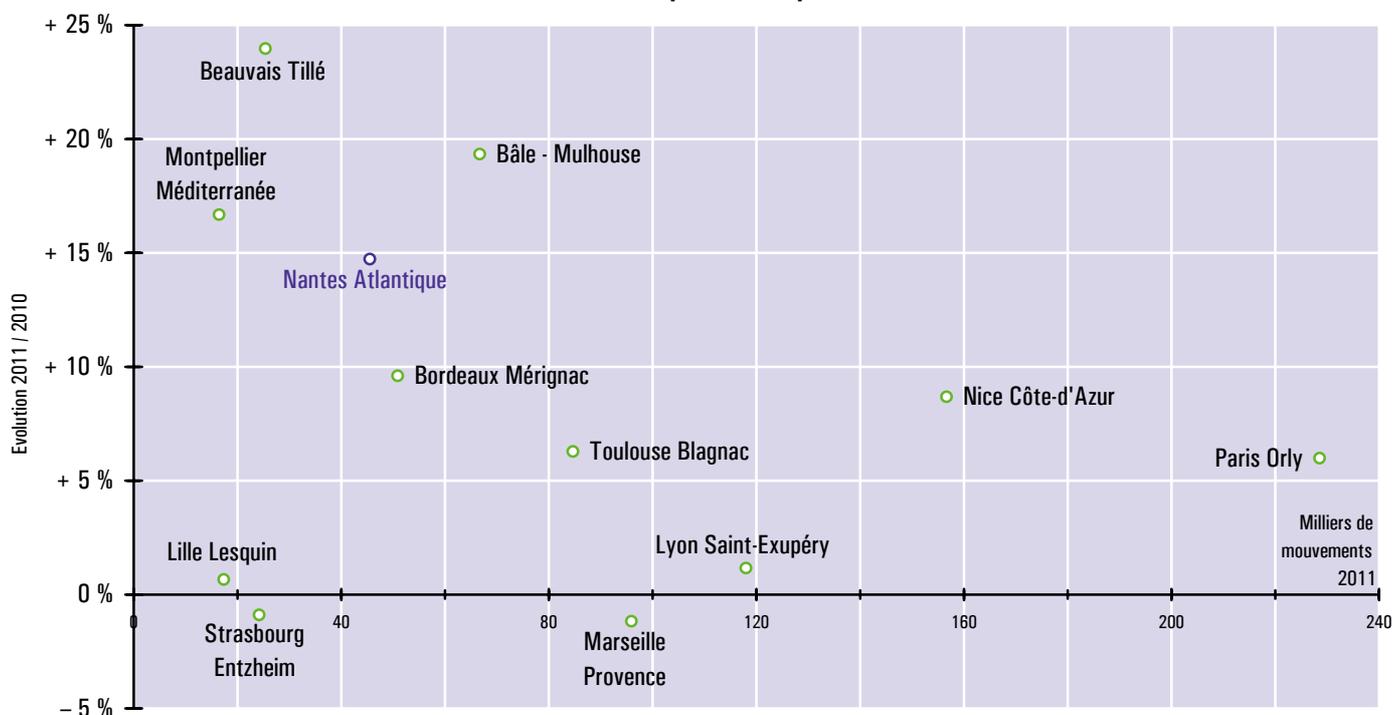
Unité : mouvement commercial de passagers, de fret et de poste (atterrissage ou décollage)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

4.3 – A Nantes Atlantique, seulement 3 % des mouvements sont des vols de fret

Le trafic de mouvements de l'aéroport de Nantes s'est accru de 15 % en 2011, une progression supérieure à celle de l'ensemble des plates-formes françaises (+ 5 %). Les 45 500 mouvements d'appareils enregistrés l'an passé à Nantes constituent le niveau d'activité le plus élevé jamais réalisé par l'aéroport. Le précédent record datait de 2000 avec 43 400 mouvements.

Evolution entre 2010 et 2011
du trafic de mouvements des aéroports métropolitains (hors Paris Charles de Gaulle)

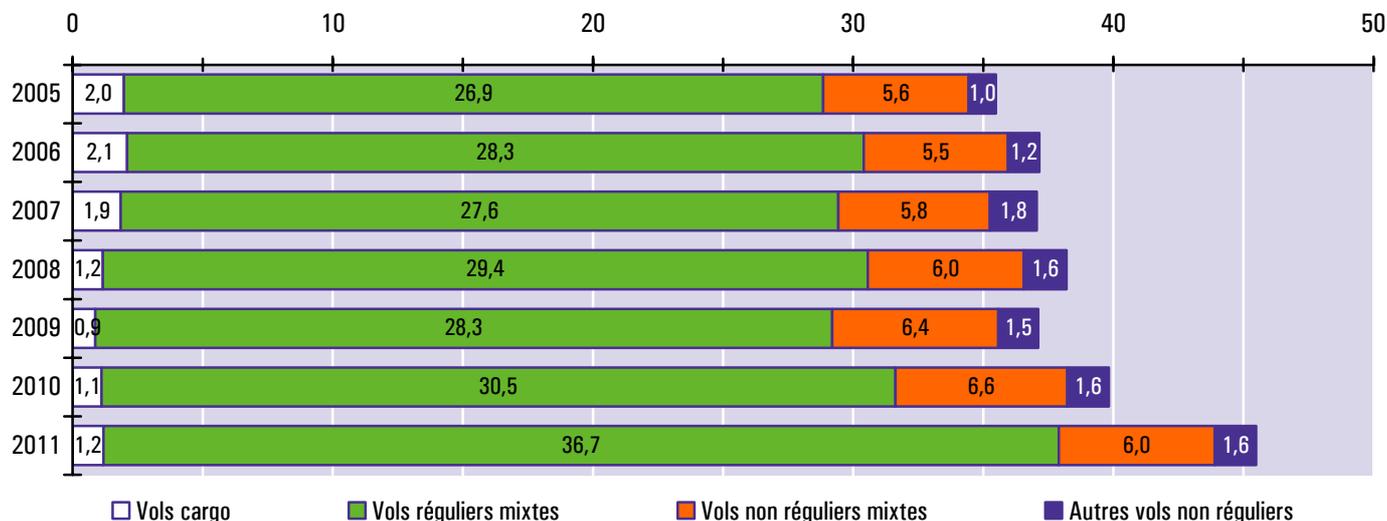


Champ : mouvement commercial de passagers, de fret et de poste des aéroports métropolitains ayant traité plus de quinze milles atterrissages ou décollages

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données 2010), Union des aéroports français (données 2011)

L'activité marchandise a une faible incidence sur le trafic de mouvements de la plate-forme nantaise. Le fret avionné étant transporté principalement dans les soutes des avions de passagers, il y a peu d'avions cargo (aéronefs utilisés spécifiquement pour le transport de marchandises), environ un millier par an, atterrissant ou décollant de Nantes.

Structure du trafic de mouvements de l'aéroport Nantes Atlantique
(en milliers d'atterrissages ou de décollages)

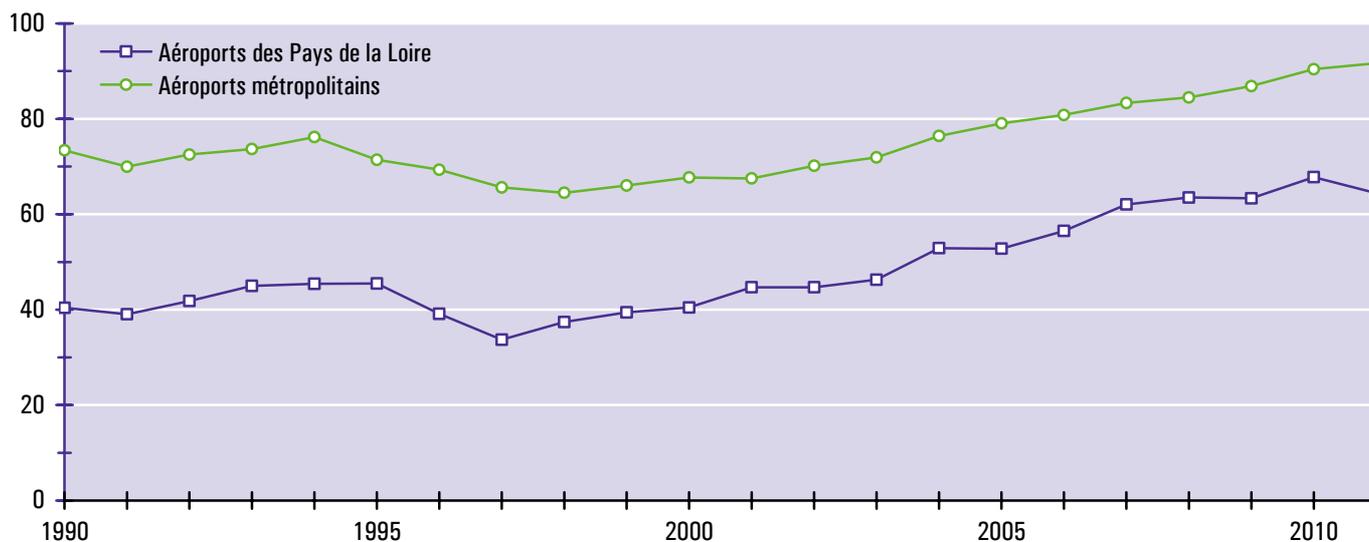


Unité : mouvement commercial (atterrissage ou décollage)
Source : Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)

4.4 – En 2011, l'empport moyen « global » a diminué de 5 % dans les Pays de la Loire

La croissance du nombre de mouvements observée en 2011 dans les aéroports des Pays de la Loire (+ 12 %) a été plus importante que celle du trafic de passagers (+ 7 %). Il en a résulté une baisse sensible de l'empport moyen global¹ qui s'explique par le recours à des avions de moins grande capacité en relation avec le recul de la fréquentation des vols vacances, observé sur l'aéroport de Nantes.

Empport moyen « global » des aéroports



Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

¹ Deux types d'empport moyen peuvent être calculés :

- un empport moyen « vrai ». Il s'agit de la division du nombre de passagers (hors transit) par le nombre de mouvements mixtes (c'est-à-dire de mouvements d'appareils commerciaux transportant des passagers) ;
- un empport moyen « global ». Il s'agit du rapport entre le nombre de passagers et le nombre de mouvements totaux (y compris les mouvements de fret et de poste). Dans ce document, faute de données disponibles sur le nombre de mouvements mixtes de tous les aéroports de la région, seul l'empport moyen « global » a été figuré.

L'export moyen « global » de l'aéroport de Nantes s'est établi à 69,4 passagers par vol en 2011 contre 74,5 l'année précédente, soit une diminution de 7 %. Dans le même temps, celui des aéroports métropolitains s'est légèrement amélioré à 92 passagers par vol. Parmi les douze premiers aéroports français métropolitains de voyageurs, Nantes Atlantique est la seule plate-forme dont l'export moyen a fortement diminué en 2011. Elle se situe désormais dans la moyenne des aéroports de province.

Export moyen « global » des 12 premiers aéroports français métropolitains de voyageurs

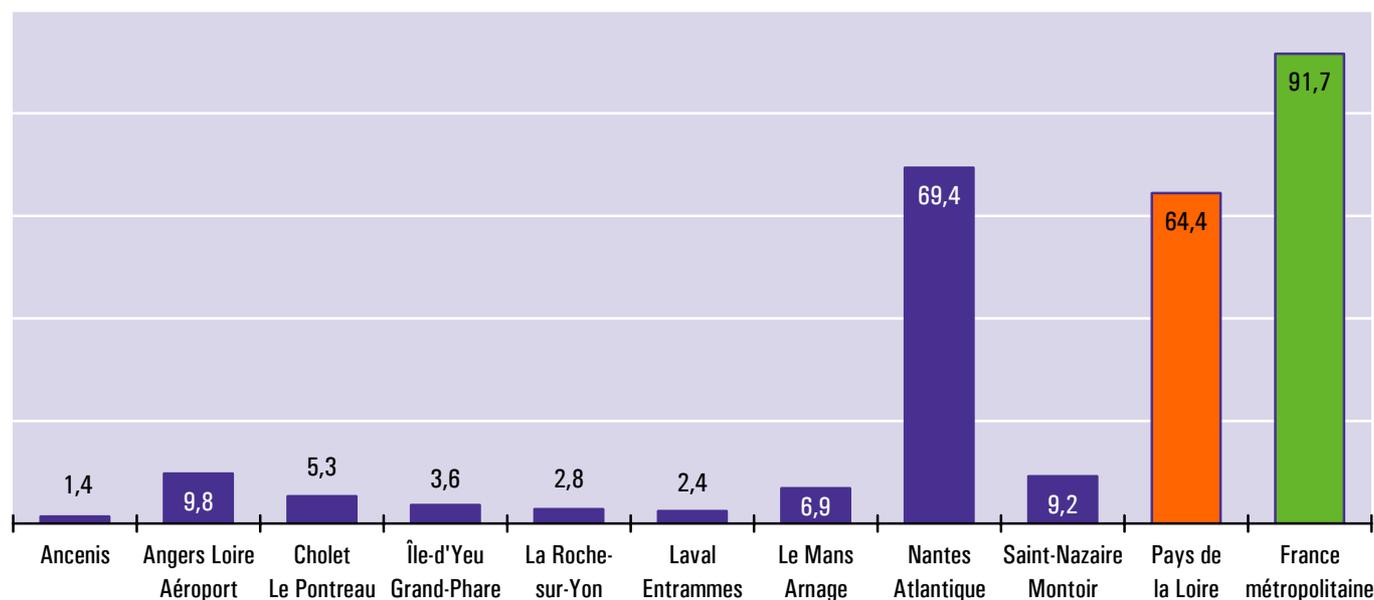
Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
1	Beauvais Tillé	77,2	104,0	90,2	140,4	139,6	139,4	143,1	144,8
2	Paris Charles de Gaulle	94,9	86,1	94,7	103,9	109,8	111,4	117,8	120,2
3	Paris Orly	126,5	114,2	106,2	111,5	113,8	113,7	116,6	118,7
4	Toulouse Blagnac	80,7	76,4	60,0	72,5	76,8	78,4	79,4	81,7
5	Bordeaux Mérignac	71,7	73,0	60,2	62,2	66,6	71,7	77,6	79,1
6	Bâle - Mulhouse	36,0	38,1	36,2	54,3	71,8	70,7	73,2	75,4
7	Marseille Provence	76,6	67,3	63,4	64,9	70,7	74,1	75,6	75,3
8	Lyon Saint-Exupéry	56,8	56,8	47,7	52,4	61,4	63,0	66,8	70,5
9	Nantes Atlantique	45,5	48,8	43,3	58,8	70,0	69,3	74,5	69,4
10	Nice Côte-d'Azur	46,0	49,4	45,6	62,2	62,4	65,9	66,5	66,4
11	Lille Lesquin	43,0	44,4	40,1	50,5	57,3	65,6	66,7	66,2
12	Strasbourg Entzheim	69,3	57,7	52,9	52,8	40,1	39,9	42,4	44,1
Total des aéroports de métropole		78,7	71,4	67,7	79,1	84,5	86,9	90,4	91,7

Unité : passager local par mouvement commercial de passagers, de fret et de poste (atterrissage ou décollage)

Sources : Direction générale de l'aviation civile (données des années 1990 à 2010), Union des aéroports français (données 2011)

L'export moyen « global » des autres aéroports de la région est naturellement très inférieur à celui de Nantes Atlantique car leur activité est essentiellement constituée de vols affrétés par des hommes d'affaires, ces derniers utilisant des avions de petite capacité.

Export moyen « global » des aéroports des Pays de la Loire en 2011



Unité : passager local par mouvement commercial de passagers, de fret et de poste (atterrissage ou décollage)

Source : Union des aéroports français

Annexes statistiques et méthodologiques

Glossaire

Aérodrome / aéroport / héliport / aérogare

Le Code de l'aviation civile définit l'**aérodrome** comme étant « tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manoeuvres des aéronefs y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ».

La notion d'**aéroport** est plus floue et ne fait pas l'objet d'une définition officielle. Il est cependant admis qu'un aéroport est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, c'est à dire sur lequel existe une activité commerciale de voyageurs ou de marchandises. Cette activité suppose la présence d'une aérogare.

L'**aérogare** est l'ensemble des bâtiments par lesquels transitent les passagers et le fret et où sont également situés les guichets des compagnies aériennes, les services administratifs de l'aéroport, les services de douane et de contrôle aérien.

Un aéroport assure à ses utilisateurs, à savoir les compagnies aériennes, un certain nombre de services et met à leur disposition des installations, notamment des aires de trafic et des aérogares, moyennant le paiement de redevances.

Un **héliport** est un aéroport destiné exclusivement aux hélicoptères. Il est de taille réduite et peut donc se situer au plus près des villes ou autres zones à desservir. Il ne doit pas être confondu avec l'hélicoptère, zone d'atterrissage pour hélicoptères présente notamment sur le toit des hôpitaux, qui ne fournit pas les services d'un héliport, tels l'approvisionnement en carburants, les services météo et le contrôle du trafic aérien.

Aviation générale / vols locaux / circulation aérienne publique

L'**aviation générale** est un terme générique qui regroupe toutes les activités aériennes civiles autres que le transport commercial : aviation sportive (voltige, vol à voile) ou de loisir (tourisme), travail aérien (secours, évacuations sanitaires, formation des pilotes, épandage agricole, lutte contre l'incendie, photographie et cartographie, surveillance aérienne par les douanes ou la police, etc.), aviation d'affaire privée, etc.

A l'exception du segment des vols d'affaire privés, l'aviation générale n'autorise en général que des vols locaux. Les **vols locaux** sont définis dans le Code de l'aviation civile comme des vols sans escale :

- dont les points de départ et d'arrivée sont identiques,
- de moins d'une ½ heure entre le décollage et l'atterrissage,
- durant lequel l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de quarante kilomètres de son point de départ.

Les aéroports ouverts à la **circulation aérienne publique** sont ceux sur lesquels est autorisé l'acheminement de voyageurs ou de marchandises pour compte d'autrui dans un but lucratif. Dans le domaine des transports aériens, les expressions "trafic commercial" et "circulation aérienne publique" ont une signification très proche. Dans le document, elles ont été utilisées indifféremment.

Selon le Code de l'aviation civile, les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

1. Les aérodromes réservés à l'usage exclusif d'administrations de l'État (peuvent s'y effectuer des vols gouvernementaux ou militaires ainsi que des missions à caractère sanitaire ou humanitaire).
2. Les aérodromes à usage restreint (ils sont affectés notamment aux vols de loisir, au fonctionnement d'écoles de pilotage ou de centres d'entraînement aérien, aux essais de prototypes ou aux opérations de travail aérien).
3. Les aérodromes à usage privé (aérodromes créés par des personnes physiques ou morales de droit privé, aéro-club par exemple, pour leur usage personnel ou celui de leurs employés et invités. Il leur est interdit de demander une rémunération pour l'utilisation de l'infrastructure).

Vol régulier / vol non régulier

Au sens du Code de l'aviation civile, un **vol régulier** présente chacune des deux caractéristiques suivantes :

- être effectué au moyen d'avions destinés à transporter des passagers, du fret ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des places sont mises à la disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
- être organisé de façon à assurer la liaison entre deux points ou plus soit selon un horaire publié à l'avance, avec une régularité ou une fréquence faisant partie d'une série systématique évidente.

La définition retenue par l'aéroport de Nantes Atlantique est plus précise : elle caractérise les vols réguliers comme les vols programmés annuellement à horaires et jours réguliers avec au minimum trois fréquences hebdomadaires permettant de répondre à une demande de type « Affaire » ou « Tourisme ».

Un **vol non régulier** (appelé aussi vol nolisé, vol charter, vol affrété ou vol à la demande) est un vol qui ne répond pas aux caractéristiques définies ci-dessus. Le transport non régulier consiste pour une compagnie aérienne à vendre un vol complet à une date et sur une destination donnée. Le vol est généralement acheté par des agences de voyage (ou des courtiers aériens) qui le revendent « sec » ou assorti d'autres prestations (hôtellerie, circuit touristique, etc.). Cette activité obéit, sur le plan réglementaire, aux mêmes contraintes que le transport aérien régulier.

Passagers commerciaux / Passagers locaux / passagers en transit

Un **passager commercial** désigne toute personne, à l'exclusion des membres d'équipage et des agents de sûreté ou de police, se déplaçant sur un avion exploité à des fins commerciales.

Les **passagers locaux** sont les passagers au départ ou à l'arrivée sur une plate-forme donnée, c'est à dire ceux commençant ou terminant un voyage à l'aéroport considéré. Ils se répartissent en passagers nationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport français, et passagers internationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport étranger.

Les **passagers en transit** sont ceux qui, effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport, continuent leur voyage sans changer d'avion et avec le même numéro de vol. Ils n'ont pas été pris en compte dans la publication (à l'exception du tableau de la page 11).

Double compte

Un passager effectuant un trajet entre Nantes et Lyon est compté comme un passager au départ de Nantes et un passager à l'arrivée à Lyon. Si on additionne le trafic des aéroports de Nantes et de Lyon, ce passager est donc comptabilisé deux fois.

La somme du trafic des aéroports de métropole intègre donc des passagers comptés deux fois (les passagers intérieurs des liaisons radiales et transversales). Ce raisonnement s'applique également pour le trafic de marchandises (fret et courrier).

Compagnies à bas coûts

En l'absence d'une définition juridique ou communément acceptée de ce modèle économique, la conjonction de plusieurs critères relatifs au mode d'exploitation d'une compagnie et aux services qu'elle propose à ses passagers peut être considérée comme révélatrice d'une activité à bas coûts : homogénéité de la flotte, forte utilisation des avions, liaisons point à point sans correspondance, utilisation d'aéroports secondaires, non attribution de sièges, restrictions pour les bagages, etc.

Fret avionné / fret camionné

Le **fret avionné** désigne tout bien, autre que le courrier, les provisions de bord et les bagages des passagers, transporté dans un avion. Il inclut la messagerie, les colis lourds et les valises diplomatiques. Tout fret, transporté sur les vols passagers ou les services cargo, est comptabilisé dans le présent document. Les opérations de camionnage effectuées avec une lettre de transport aérien sont en revanche exclues.

Les **vols camionnés** appelés également vols de surface consistent à acheminer par la route du fret entre deux aéroports. Ils sont régis par une lettre de transport aérien qui garantit une exploitation et un statut identique à celui des vols avionnés (notamment en termes d'assurance). Le fret camionné préparé à Nantes est destiné à être chargé principalement sur des vols au départ de Roissy (aéroport de Paris Charles de Gaulle).

Mouvement d'appareil / mouvement commercial

Un **mouvement d'appareil** est un atterrissage ou un décollage d'aéronef.

Un **mouvement commercial** est un vol de transport aérien public, activité réglementée, défini dans le Code de l'aviation civile comme consistant à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux. Il nécessite une licence d'exploitation de transporteur aérien, attribuée par la DGAC au vu des garanties morales, financières et techniques présentées par la compagnie.

Vol mixte / vol cargo

Les **vols mixtes** sont les mouvements des appareils commerciaux transportant des passagers (la majorité du fret avionné est acheminé dans les soutes des avions de passagers).

Les vols spécifiques de fret sont appelés **vols cargo**.

Sources statistiques

Trois principales sources statistiques distinctes ont alimenté le présent document.

Le bulletin statistique annuel de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)



Les données figurant dans le recueil sont établies par traitement des formulaires de trafic transmis par les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports, en application de l'arrêté du 1^{er} juillet 2008 relatif à la communication de données d'ordre statistique.

La DGAC indique que les données fret des aéroports parisiens sont incomplètes (sous-estimation qui peut aller jusqu'à 30 %).

Le bulletin de la DGAC est habituellement disponible au second semestre de l'année n+1. L'édition la plus récente, datée de décembre 2011, couvre ainsi l'année 2010. Les résultats 2011 figurant dans le présent document proviennent de l'exploitation des statistiques de l'Union des aéroports français.

L'examen des différences entre les données des deux sources est abordé page suivante.

Les statistiques annuelles de l'Union des aéroports français (UAF)



L'UAF est un syndicat professionnel créé en 1938. Il regroupe 137 membres qui exploitent plus de 150 aéroports en France, soit la quasi-totalité du trafic commercial national.

Il édite depuis 2004 les « Résultats d'activité des aéroports français » qui fournissent les données statistiques annuelles (voyageurs et marchandises) de chacune des plates-formes adhérentes. Le document est diffusé traditionnellement au printemps mais l'UAF met à disposition sur son site internet (www.aeroport.fr), dès le début d'année, les résultats communiqués par chaque aéroport, au fur et à mesure de leur disponibilité.

Les principales variables sont :

- le nombre de passagers locaux et en transit (dont « low cost ») ;
- le trafic de fret et de poste ;
- le trafic de mouvements (dont mouvements non commerciaux).

Le bulletin mensuel du trafic de l'aéroport Nantes Atlantique



Le bulletin statistique de Nantes Atlantique est issu de la base de données commerciales de l'aéroport.

Le bulletin de décembre, disponible aux alentours du 10 janvier, donne les trafics cumulés des douze derniers mois. Les principales informations disponibles sont la répartition du trafic :

- de passagers par type de vol (régulier, charter, transit, autre non régulier) et par origine / destination ;
- de mouvements par type de vol (régulier, charter, autre non régulier dont vol cargo).

Le document ne donne pas en revanche le trafic de mouvements par aéroport d'origine ou de destination. Il ne fournit pas non plus d'informations sur le trafic de fret, qui ont été obtenues directement auprès d'Aéroports du Grand Ouest, gestionnaire de la plate-forme Nantes Atlantique.

Examen comparatif des sources DGAC et UAF

Les données statistiques de certains tableaux et graphiques du présent document, notamment ceux présentant les séries temporelles des aéroports de la région et des principales plates-formes françaises, proviennent de deux sources connexes : la source DGAC pour les années 1990 à 2010 et la source UAF pour l'année 2011.

Sur longue période, les données de la DGAC ont effectivement été privilégiées, principalement en raison de leur provenance. La qualité des statistiques émanant du secteur public est en effet supposée meilleure, en relation avec l'obligation qu'ont les opérateurs aériens (gestionnaire d'aéroport et compagnies) de fournir à l'administration des informations "statistiques générales permanentes" sur leur activité.

Comme évoqué page précédente, la juxtaposition de ces deux sources a été imposée par :

- l'indisponibilité des données 2011 de la DGAC au moment de l'élaboration du présent document (celles-ci ne seront diffusées qu'au second semestre 2012) ;
- l'insuffisant recul temporel des données de l'UAF dont le premier millésime est variable, de 1997 à 2005, selon le domaine (passagers, fret, poste, mouvements) ou l'aéroport de la région considéré.

Ce procédé a nécessité au préalable un examen détaillé des informations transmises par la DGAC et l'UAF dans le but d'apprécier leur cohérence et de conclure à la possibilité de combiner et d'utiliser conjointement les données provenant de ces deux sources différentes.

La confrontation sur longue période des données statistiques entre les deux sources n'a pas fait apparaître d'écarts notoires pour la quasi-totalité des aéroports de la région. A titre d'exemple, la comparaison des données de Nantes Atlantique (cf. tableaux ci-dessous), principal aéroport de la région, a montré des différences très faibles, à l'exception du fret avionné où l'écart moyen sur dix ans est de 2,1 %. Elle a révélé, en outre, une convergence croissante des deux sources au cours des dernières années.

Confrontation des statistiques de trafic de l'aéroport de Nantes Atlantique selon les sources DGAC et UAF

	Passagers locaux			Fret avionné			Trafic postal			Mouvements commerciaux		
	DGAC	UAF	DGAC/UAF	DGAC	UAF	DGAC/UAF	DGAC	UAF	DGAC/UAF	DGAC	UAF	DGAC/UAF
2000	1 878 778	1 908 357	0,98	7 635	7 659	1,00	4 317	4 316	1,00	43 416	42 961	1,01
2001	1 919 401	1 932 288	0,99	7 918	8 505	0,93	4 444	4 485	0,99	40 107	40 311	0,99
2002	1 804 249	1 836 420	0,98	8 482	8 660	0,98	3 870	3 870	1,00	36 737	36 893	1,00
2003	1 806 949	1 844 848	0,98	8 433	8 710	0,97	1 852	1 879	0,99	35 107	35 370	0,99
2004	1 864 271	1 884 180	0,99	8 383	8 673	0,97	-	-	-	32 386	32 645	0,99
2005	2 071 864	2 091 072	0,99	8 574	8 655	0,99	-	-	-	35 234	33 511	1,05
2006	2 332 414	2 345 122	0,99	11 087	11 160	0,99	-	-	-	36 967	37 154	0,99
2007	2 518 810	2 519 589	1,00	11 630	11 692	0,99	-	-	-	36 803	37 055	0,99
2008	2 661 935	2 662 382	1,00	8 925	9 085	0,98	-	-	-	38 045	38 200	1,00
2009	2 560 664	2 561 099	1,00	7 810	7 953	0,98	-	-	-	36 961	37 109	1,00
2010	2 953 754	2 954 936	1,00	8 091	8 343	0,97	7	-	-	39 654	39 833	1,00

Sources : Direction générale de l'aviation civile, Union des aéroports français

Dans les rares cas où l'écart 2010 entre les deux sources a été considéré comme significatif (supérieur à 1 %), le chiffre 2011 pris en compte dans le document a été calculé de la manière suivante :

$$2011 = DGAC\ 2010 \times (UAF\ 2011 / UAF\ 2010).$$

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire
34, place Viarme - BP 32 205 - 44022 Nantes Cedex 1
Tél. 02 40 99 58 13

Rédaction et mise en forme :
Denis Douillard
denis.douillard@developpement-durable.gouv.fr

Photo (première de couverture) :
Aéroport Nantes-Atlantique

La situation des transports en Pays de la Loire

Service connaissance
des territoires et évaluation

Division de l'observation,
des études et des statistiques

Directeur
de la publication :
Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : 2109-0017

© DREAL 2012