

## Evaluation de l'impact économique de l'Aéroport Nantes Atlantique en 2012 - Note de synthèse

La CCI Nantes St-Nazaire a réalisé une étude de l'impact économique de l'Aéroport Nantes Atlantique en 2012, selon la méthodologie préconisée par l'Airports Council International (ACI). Une précédente étude avait été réalisée en 2004, sur les mêmes bases méthodologiques.

Cette étude vise à mesurer :

- L'impact direct : ensemble des emplois et des flux financiers générés par les entreprises en charge de la gestion et du fonctionnement de l'équipement (concessionnaires, services de l'Etat, sous-traitants, compagnies aériennes, services aux compagnies aériennes, commerces /services dans l'aérogare ou à proximité, transitaires et opérateurs de fret)
- L'impact indirect : dépenses des passagers arrivant par avion, résidant hors Grand Ouest et ayant passé au moins une nuit sur ce territoire.
- L'impact induit : dépenses successives que réalisent les bénéficiaires des impacts directs et indirects et qui profitent à l'économie du territoire (c'est l'effet multiplicateur).

### Les principaux enseignements :

#### **2004 – 2012 : une croissance très forte du nombre de passagers (+87%) et de profonds bouleversements dans le secteur du transport aérien**

##### **La croissance du trafic**

Le nombre de passagers s'est sensiblement accru entre 2004 (1 938 447 passagers) et 2012 (3 631 693), soit une progression de **87, 4%**.

##### **L'arrivée des compagnies low cost...**

Le nombre de destinations desservies à partir de Nantes par les compagnies à bas coût, n'a cessé de se développer en 8 ans. De 0% en 2004, la part du trafic réalisée par ces compagnies est passée à **28% en 2012**.

##### **... avec pour corollaire la baisse du poids relatif dans le trafic global, du trafic charter et régulier et la croissance du trafic import<sup>1</sup>**

L'ouverture de lignes régulières point à point par les compagnies low cost a, en effet, entraîné un déport d'une partie du trafic charter sur ces lignes : **la part relative du trafic charter est ainsi passée de 34% à 19% entre 2004 et 2012**.

Plutôt que d'affréter des avions complets sur les destinations desservies par les compagnies low cost, les tours opérateurs ont affrété et commercialisé des sièges sur ces lignes.

En outre, le développement d'un trafic import nouveau, provenant des nouvelles destinations desservies, se traduit par **un accroissement de la fréquentation touristique de l'ouest de la France via Nantes-Atlantique**. La part du trafic import s'est accrue de 6 points ces 4 dernières années. La croissance du trafic régulier s'est, pour sa part, poursuivie mais à un rythme ralenti avec la concurrence des low-cost.

A noter : les clients utilisent toutes les opportunités offertes qu'ils s'agissent d'un vol pour agrément ou pour affaire. Dans ce contexte, la frontière entre vols low cost/vols réguliers d'une part et motif affaire/agrément d'autre part, est de plus en plus floue.

<sup>1</sup> Trafic import : il s'agit des passagers qui résident en dehors du Grand Ouest et qui y viennent pour des motifs affaire ou agrément via l'aéroport.

## Des bouleversements qui se sont répercutés sur l'organisation des entreprises du secteur

Le modèle économique introduit par les compagnies low cost a profondément modifié celui des compagnies présentes en 2004. Optimisation des coûts et recherche des gains de productivité sont devenues la règle.

Dans ce contexte, les effectifs des compagnies traditionnelles présentes sur l'Aéroport Nantes Atlantique ont diminué entre 2004 et 2010 et le recours à la sous-traitance auprès des sociétés d'assistance au sol s'est développé.

Aujourd'hui, Air France et ses filiales se réorganisent et élargissent leur offre en se rapprochant pour une partie de celle-ci, du modèle low cost (Transavia, HOP).

L'assistance au sol a également été impactée par les évolutions observées au cours de ces dernières années :

- Le nombre de passagers moyen par avion a sensiblement augmenté (44 passagers par vol en 2004 pour 71 en 2012) d'où une baisse du nombre de salariés au sol par vol, ramené au nombre de passagers.
- La politique de tarification des bagages en soute a incité les passagers à voyager plus léger. L'augmentation du trafic, n'a pas ou peu nécessité d'emplois supplémentaires pour le traitement des bagages.
- Le catering (restauration à bord des avions), sur les courts et moyens courriers, est peu ou pas proposé par les compagnies low cost : là encore, moins de personnel est nécessaire pour assurer ce service.
- La période 2004-2012 a vu se développer fortement l'utilisation de nouveaux modes d'enregistrement (BLS et web ou mobile checkin) : ainsi à l'Aéroport Nantes Atlantique en 2011, seulement 47% des enregistrements ont été faits au comptoir.

On notera enfin, que les activités commerciales et de services aux passagers dans, ou à proximité, de l'aérogare ne se sont que très peu développées au regard de la croissance du trafic, du fait des contraintes d'espaces au sein de l'aérogare.

## L'Aéroport de Nantes Atlantique : un levier de développement économique avec 2 000 emplois directs et des retombées financières évaluées à 1,081 milliards d'euros en 2012

### L'impact direct en 2012 : près de 2 000 emplois et 155 millions d'euros injectés dans l'économie.

Emploi : 85 établissements et services de l'Etat – 1 986 emplois – en hausse de 13,4% comparé à 2004. A noter : les compagnies low cost créent peu d'emplois sauf quand elles se servent de cet aéroport pour y créer une base ; Volotea qui a fait ce choix en 2012 a créé 50 emplois sur l'Aéroport Nantes Atlantique.

- Retombées financières : Il s'agit des flux financiers générés (salaires/charges, impôts et taxes, investissements, consommations), **soit 155 millions d'euros injectés dans l'économie régionale, en hausse de 15% en 8 ans.**

### L'impact indirect : 205,5 millions d'euros

Son évaluation repose sur les résultats d'une enquête réalisée auprès des touristes à la fin de leurs séjours dans les salles d'embarquement de l'aéroport (durées moyennes des séjours - dépenses moyennes journalière par personne).

- Retombées financières : 205,5 millions d'euros, en hausse de 71 % comparé à 2004
- Durée de séjour : 5,3 jours en moyenne (4 jours en 2004)
- Dépenses moyennes journalières : 86 euros (103 en 2004)

### L'impact induit : 721 millions d'euros

Pour évaluer cet impact induit, on utilise un coefficient multiplicateur qui se situe dans une fourchette allant de 1,8 à 2,2. Nous avons retenu, comme en 2004, un coefficient de 2. Le calcul effectué est le suivant : ( impact direct + impact indirect)x2.

## En synthèse :

Les retombées financières de l'Aéroport Nantes Atlantique peuvent être évaluées à 1 081 milliards d'euros en 2012, en hausse de 41% comparé à 2004.

Impact total = impact direct (155 millions) + impact indirect (205,5 millions) + impact induit (721 millions).