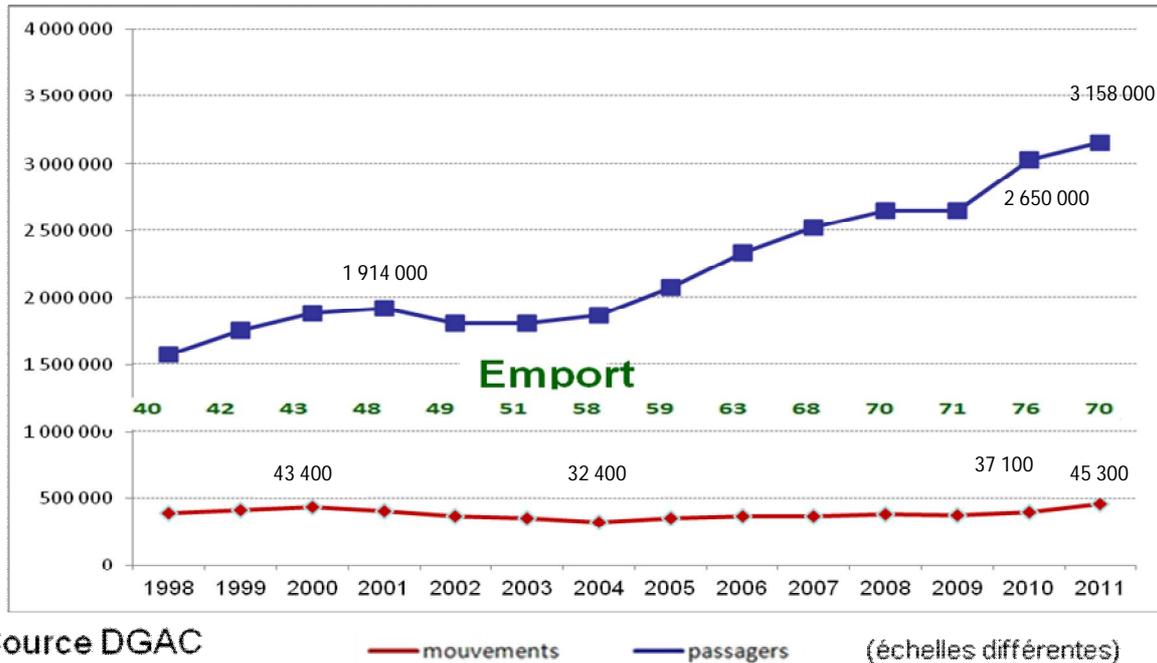


## Evolution du trafic sur Nantes Atlantique

Depuis une quinzaine d'années, le trafic mesuré en nombre de mouvements (atterrissages et décollages) est quasi constant, autour de 40 000 mouvements par an. Le nombre de passagers a par contre fortement augmenté, surtout depuis l'ouverture de la plateforme aux compagnies low cost en 2004. Les avions sont plus gros et mieux remplis, ce que traduit l'évolution du nombre moyen de passagers par avion (l'emport). L'emport sur Nantes Atlantique est de 70 en 2011, il peut encore beaucoup progresser quand on le compare à celui des autres aéroports similaires.

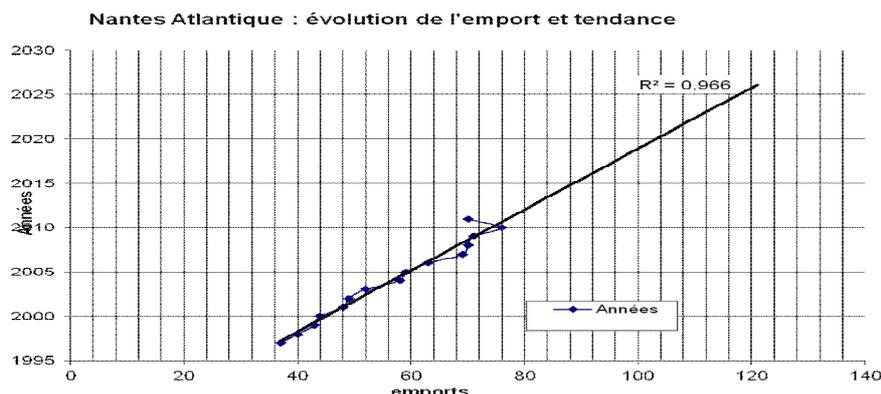
Nombre de mouvements commerciaux



**Le trafic est souvent commenté en nombre de passagers (courbe bleue).** Ce nombre a dépassé les 3 millions en 2011. Le nombre de passagers influe sur la capacité de l'aérogare (4,5 millions de passagers) et des parkings voitures (5000 places). L'aérogare comme les parkings peuvent être agrandis si besoin.

**Le plus important est le trafic mesuré en nombre de mouvements d'avions,** stagnant depuis dix ans et ayant augmenté en 2011. Ce nombre de mouvements est à mettre en relation avec la capacité de la piste (110 000 mouvements d'après le cabinet Cosynergie en 2003), sachant que des aéroports similaires ont jusqu'à 250 000 mouvements par an (Gatwick, près de Londres, avec pourtant aucun vol de nuit).

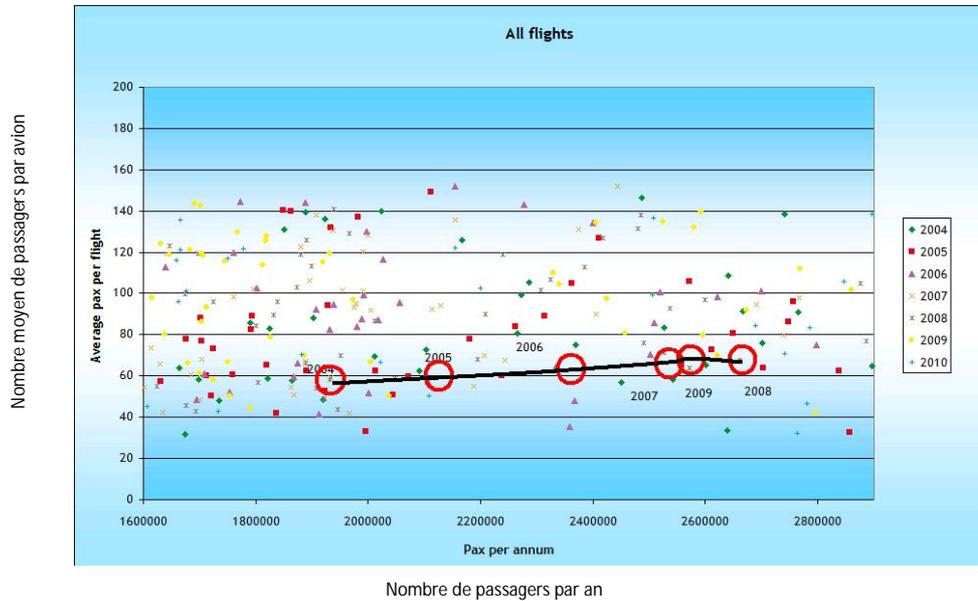
**Les avions sont plus gros et mieux remplis : l'emport** (le nombre moyen de passagers par avion) explique la différence entre les deux courbes. Cet emport s'accroît régulièrement sur tous les aéroports. A Nantes, il est encore très faible, inférieur à la moyenne des aéroports européens de même taille : il reste des marges de progression.



Ce graphique montre **la perspective d'avoir un emport de 100 vers 2020** et aussi le point curieux de 2011 (chute de l'emport)

## A Nantes, un emport faible en comparaison de celui d'autres aéroports comparables en Europe

Nombre moyen de passagers par avion selon le nombre annuel de passagers, sur l'ensemble des vols des aéroports en Europe, de 2004 à 2010



Extrait du rapport CE Delft, p.32 :

« Il apparaît clairement que le nombre moyen de passagers (emport) des vols de NA, arrivées et départs (entourés en rouge) est l'un des plus faibles des aéroports européens dont le nombre de passagers est comparable. Cela signifie que le nombre de passagers sur NA peut augmenter en faisant fonctionner des avions plus gros, sans avoir besoin de pistes supplémentaires. »

**Le nombre de passagers est effectivement conforme, voire supérieur, aux prévisions effectuées en 2006** pour l'enquête publique, ceci du fait de la politique d'ouverture de l'aéroport aux compagnies low cost depuis 2004.

**Le trafic mesuré en nombre de mouvements d'avions (les atterrissages + les décollages) est très inférieur** aux prévisions effectuées en 2006 car le fait que les avions soient plus gros et mieux remplis n'a pas été pris suffisamment en compte dans les prévisions. Le nombre de mouvements d'avions est resté autour de 40 000 depuis une dizaine d'années. En 2011, avec 45 300 mouvements, il dépasse pour la première fois son record précédent (43 400) établi en 2000.

**La croissance de Nantes Atlantique s'est faite ces dernières années par le low cost** : Ryanair, Easyjet, plus récemment Vueling, et Volotea, qui vient de créer à Nantes un véritable pôle low cost. Ils ont amené de plus gros modules, avec des remplissages très supérieurs. Les autres aéroports très ouverts aux low cost ont connu une croissance similaire (Beauvais, Bordeaux par ex). Depuis 2006, 50 lignes sont été ouvertes... et quasiment autant ont été fermées. Ryanair a réduit ses vols tandis que Easyjet et Vueling en ont ajouté ; Volotea a créé une base mais son modèle n'est pas forcément pérenne. **Les compagnies low cost ferment souvent leurs lignes au bout de 2 ou 3 ans** car après elles ne bénéficient plus d'exonérations avantageuses (80 % d'exonération la 1<sup>ère</sup> année, 60 % la 2<sup>e</sup> et 10 % la 3<sup>e</sup>). Exemples : Ryanair vers Londres, Flybe, Air Aaran, Air Mediteraneen, Corsair Fly...

Rapport CE Delft : « avec du recul, nous pouvons dire que les prévisions pour 2006-2010 \_ 5,9% de croissance annuelle\_ **ont été très bien estimées**, parce que la croissance observée du trafic fut exactement de 5,9%. » La croissance s'est depuis accélérée en 2011 et 2012 avec une politique plus offensive du nouveau concessionnaire, Vinci.

Pour CE Delft, la croissance du trafic sur Nantes Atlantique **se poursuivra mais à un rythme un peu inférieur aux prévisions de la DUP** (pour la DUP : 7 millions de passagers en 2042 ; pour CE Delft 6,6 millions) : prise en compte du prix élevé du baril de pétrole, de la moindre croissance du PIB, de l'entrée du secteur aérien dans les quotas de CO<sub>2</sub>, des taxations...

**Toutes les données publiées sur le trafic aérien concernent les mouvements commerciaux.** Dans les aéroports d'une certaine taille, **le trafic non commercial** est très marginal (à Lyon par exemple en 2010, 4000 mouvements non commerciaux sur 120 000 au total, soit 3 %). A Nantes par contre, le trafic non commercial (petits avions privés d'affaire et aéroclub) est encore relativement important, même s'il décroît fortement ces dernières années (les taxes aéroportuaires sont trop élevées). A Nantes le trafic non commercial (13 000 mouvements en 2011) représente 22 % du nombre total de mouvements ! Encore un signe de la modestie du trafic aérien à Nantes : à partir du moment où le trafic devient plus important, les petits avions sont interdits.

**Voir aussi la fiche technique n° 1 : Capacité**

**Voir aussi la fiche technique n° 5 : Compagnies low cost**