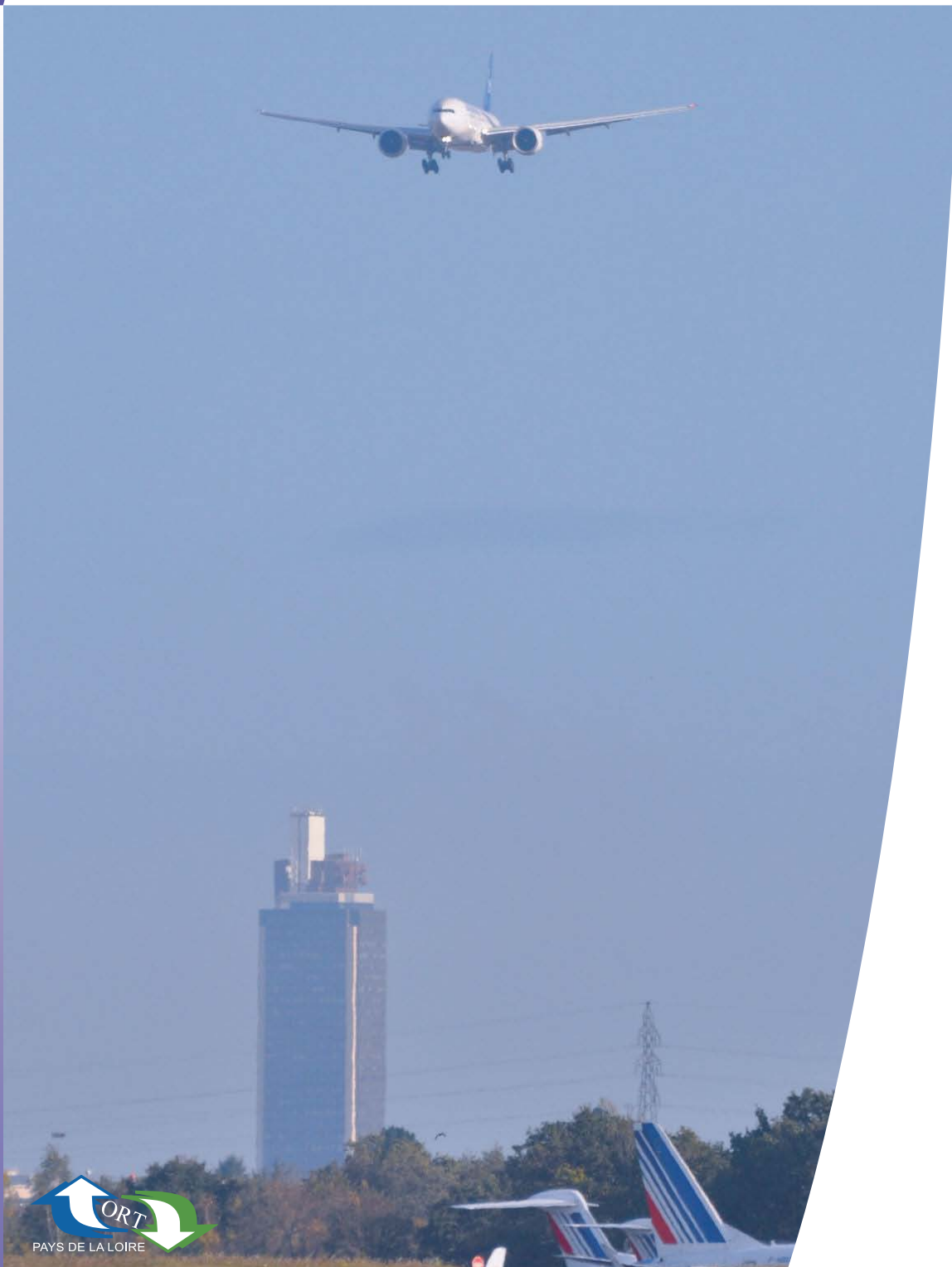


La situation des transports en Pays de la Loire

Les flux aériens de voyageurs et de marchandises en 2015



**ANALYSES
ET CONNAISSANCE**

Collection

n° 185



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 trois grandes catégories de publications numériques :

1. Un bulletin mensuel

sur les ventes de véhicules neufs

Titre de la collection :

*Les immatriculations mensuelles
de véhicules neufs en Pays de la Loire*

Contenu : exploitation des données du RSVéRo (répertoire statistique des véhicules routiers) communiquées par les SOeS au début de chaque mois.

2. 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.

3. Des bilans

thématiques annuels

Titre de la collection :

*La situation des transports
en Pays de la Loire*

Contenu : publications à double timbre DREAL / O.R.T. analysant les résultats 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 2015, 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 2015, le trafic de voyageurs de Nantes Atlantique a progressé de 6 %	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 sextuplement des tonnages transportés en 25 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 renaissance du trafic sur la plate-forme nantaise	22
4 – Les trafics aéroportuaires de mouvements	23
4.1 – Le nombre de mouvements a doublé depuis 1990	23
4.2 – Nantes Atlantique représente 93 % du nombre de vols des aéroports de la région	23
4.3 – À Nantes Atlantique, seulement 2 % des mouvements sont des vols de fret	24
4.4 – En 2015, l’emport moyen « global » a augmenté de 3 % dans les Pays de la Loire	25
Annexes statistiques et méthodologiques	27
Glossaire	27
Sources statistiques	29

Synthèse – En 2015, 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 pour la seconde année de suite le cap des quatre 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 (+ 316 %). En 2015, la plate-forme, avec 4,3 millions de passagers (+ 6 % par rapport à 2014), 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 450 000 passagers accueillis en 2015. Néanmoins, ce créneau est en forte perte de vitesse depuis plusieurs années en raison de la création de liaisons régulières vers des destinations touristiques.

En 2015, la croissance de l'aéroport de Nantes a été portée par l'activité régulière internationale (+ 17 %) et nationale (+ 3 %). Les vols vers les deux aéroports parisiens (Roissy et Orly) ont drainé près de 500 000 voyageurs, devançant Lyon et Marseille au palmarès des liaisons les plus fréquentées au départ de Nantes. Genève est la première destination étrangère (175 000 passagers en 2015).

Trafic commercial des aéroports des Pays de la Loire en 2015

	Passagers locaux	Tonnage de fret	Nombre de mouvements
Ancenis	175	-	48
Angers Loire Aéroport	8 439	12	479
Cholet Le Pontreau	84	-	22
Île-d'Yeu Grand-Phare	36	-	24
La Roche-sur-Yon	190	-	55
Laval Entrammes	662	-	91
Le Mans Arnage	6 072	2	963
Nantes Atlantique	4 308 326	9 998	49 207
Saint-Nazaire Montoir	13 712	20 793	1 744
Ensemble	4 337 696	30 804	52 633

Source : Direction générale de l'aviation civile

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, Angers Loire Aéroport et Le Mans Arnage. Leur trafic cumulé n'a pas dépassé 30 000 passagers en 2015.

L'activité « passagers » du site de Saint-Nazaire Montoir (13 700 voyageurs) est tournée vers les déplacements professionnels des salariés de l'usine Airbus, située à proximité de la piste, tandis que l'aéroport du Mans (6 100 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 8 400 passagers locaux (+ 19 % par rapport à 2014). Sa ligne régulière la plus fréquentée, à destination de Londres, a été utilisée par 3 300 voyageurs en 2015.

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, Montaigne 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 2015 sur les plates-formes de Saint-Nazaire Montoir et Nantes-Atlantique, respectivement 7^{ème} et 10^{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.

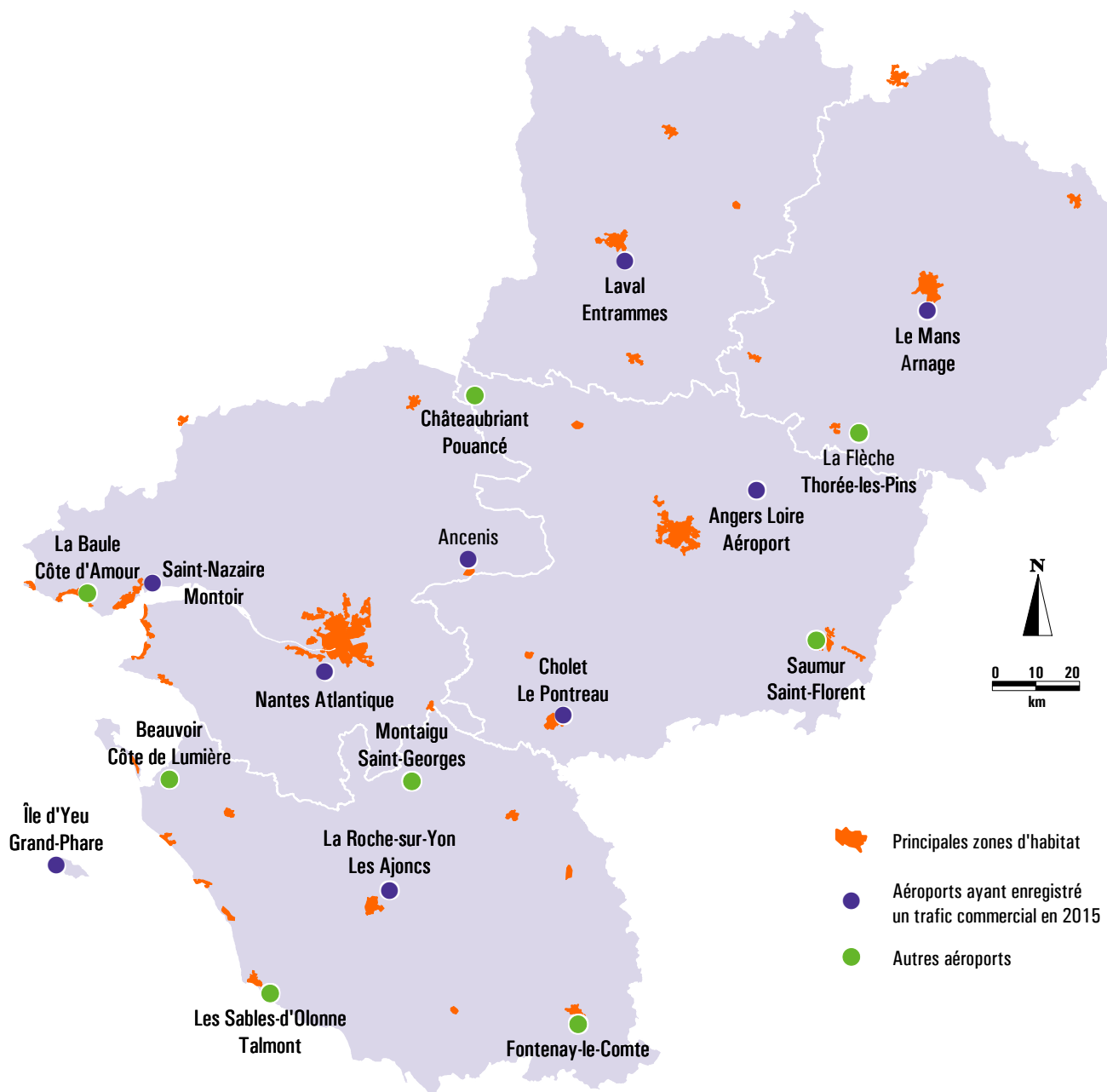
Le trafic de mouvements commerciaux a atteint en 2015 son plus haut niveau historique à près de 53 000 atterrissages ou décollages (+ 3 % par rapport en 2014). L'emport moyen a augmenté pour la quatrième année d'affilée. Il s'est établi à 82 passagers par vol.

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 2015 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 31 décembre 2014**



Sources : GN (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 31 décembre 2014**

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

De 2005 à 2007, 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.

À 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 Montaigny 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 2015

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	CA La Roche-sur-Yon Agglomération	Chambre de Commerce et d'Industrie de la Vendée
Laval Entrammes	SM de l'aéroport de Laval et de la Mayenne	SM de l'aéroport 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
Montaigny Saint-Georges	CC Terres de Montaigny	CC Terres de Montaigny
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	Commune de Saumur

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 concessionnaire 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. La société est également 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, initialement prévue en 2017, a été repoussée en raison du durcissement de l'opposition au projet et d'un contentieux européen portant sur l'évaluation environnementale du futur site³.

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, ...).

³ En 2012, François Hollande s'est engagé à attendre la fin de l'examen des recours déposés par les opposants au projet avant de lancer les travaux.

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. En complément de 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 15,2 km², soit 0,05 % de la superficie totale des Pays de la Loire. A titre de comparaison, d'après des estimations issues de la BD Topo fournie par l'IGN, 892 km² sont occupés par les routes (hors trottoirs, places publiques et aires de stationnement), représentant 2,8 % de la surface régionale.

Caractéristiques physiques des infrastructures des principaux aéroports des Pays de la Loire - Situation 2015

	Emprise domaniale (ha)	Surface des pistes (m ²)	Surface de l'aérogare passagers (m ²)	Surface de l'aérogare fret (m ²)	Aires de stationnement des avions (m ²)	Nombre de places des parkings voitures	Capacité annuelle de traitement (milliers de passagers)
Ancenis	80	30 000	120	-	8 700	140	NC
Angers Loire Aéroport	200	81 000	1 000	-	10 000	200	50
Cholet Le Pontreau	47	121 400	-	-	-	50	NC
Île-d'Yeu Grand-Phare	59	59 500	50	-	6 000	90	20
La Baule Côte d'Amour	60	23 750	-	-	-	100	NC
La Roche-sur-Yon	125	125 700	86	-	6 000	40	20
Laval Entrammes	110	130 455	100	-	5 500	50	20
Le Mans Arnage	140	120 500	1 000	-	123 000	100	NC
Nantes Atlantique	340	130 500	43 512	6 000	105 000	8 400	3 500
Saint-Nazaire Montoir	275	108 000	614	-	10 000	50	150
Saumur Saint-Florent	88	43 500	260	-	20 000	15	NC
Ensemble	1 524	974 305	46 742	6 000	294 200	9 235	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 être en capacité d'accueillir l'éventail complet de la flotte mondiale d'avions. Selon les données de l'Union des aéroports français (<http://www.aeroport.fr>), 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 supérieur à 8 000 emplacements, Nantes Atlantique accueille également l'essentiel (91 %) de l'offre de stationnement des aéroports de la région.

Caractéristiques des pistes des principaux aéroports des Pays de la Loire - Situation 2015

	Piste 1				Piste 2			
	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	1 550	30	46 500	Bitume	990	80	79 200	Herbe
Laval Entrammes	1 661	30	49 830	Bitume	1 075	75	80 625	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				Herbe

Source : Union des aéroports français

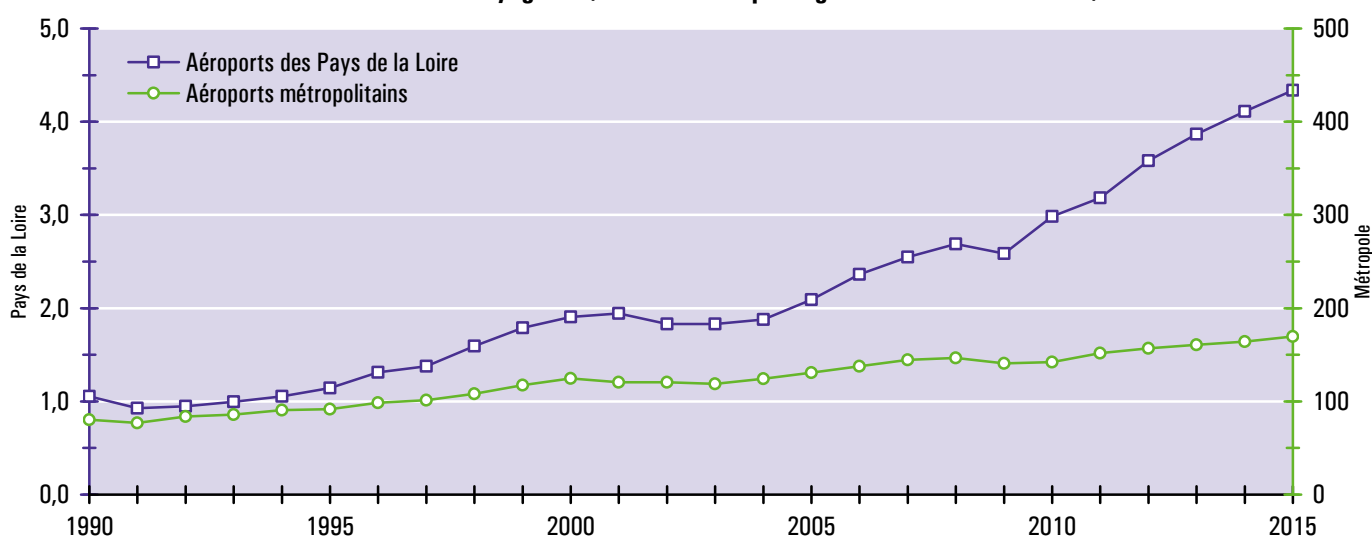
2 – Les trafics aéroportuaires de voyageurs

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

Depuis 1990, les trafics aéroportuaires de voyageurs ont été multipliés par quatre dans les Pays de la Loire (+ 312 %). Dans le même temps, la fréquentation des aéroports métropolitains n'a progressé que de 117 %. Cette performance, qui s'inscrit dans un contexte général 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 :

- le dynamisme économique et démographique des Pays de la Loire,
- l'augmentation importante de l'offre au départ de Nantes avec notamment le développement des compagnies à bas coûts (cf. encadré de la page 14),
- l'attrait touristique de la région.

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



Source : Direction générale de l'aviation civile

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 du dernier quart de siècle :

- 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 décrue des trafics aéroportuaires date de 2009, année de récession économique, au cours de laquelle une forte diminution des voyages d'affaires avait été enregistrée.

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 inconditionnel 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 Bourget¹) 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), 95 millions de passagers commerciaux locaux en 2015, est ainsi supérieur au trafic cumulé des autres aéroports métropolitains (74 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 2015 des 20 premiers aéroports français métropolitains de voyageurs

Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015
1	Paris Charles de Gaulle	22 094	27 995	48 141	53 381	57 952	61 891	63 649	65 698
2	Paris Orly	24 206	26 577	25 380	24 850	25 138	28 249	28 842	29 663
3	Nice Côte-d'Azur	5 601	6 080	9 361	9 741	9 585	11 541	11 656	12 013
4	Lyon Saint-Exupéry	3 734	4 291	5 933	6 463	7 793	8 500	8 400	8 635
5	Marseille Provence	4 674	4 874	6 343	5 700	7 337	8 212	8 126	8 190
6	Toulouse Blagnac	3 098	3 659	5 247	5 747	6 322	7 532	7 493	7 650
7	Bâle - Mulhouse	1 810	2 303	3 702	3 265	4 090	5 847	6 499	7 021
8	Bordeaux Mérignac	2 441	2 439	3 008	3 062	3 602	4 565	4 906	5 284
9	Beauvais Tillé	136	77	381	1 850	2 931	3 952	4 023	4 329
10	Nantes Atlantique	1 036	1 135	1 879	2 072	2 954	3 835	4 081	4 308
11	Lille Lesquin	784	777	990	835	1 149	1 646	1 572	1 520
12	Montpellier Méditerranée	1 092	1 235	1 734	1 304	1 178	1 421	1 442	1 508
13	Ajaccio Campo Dell'Oro	818	818	1 067	977	1 110	1 342	1 354	1 356
14	Bastia Poretta	725	701	833	820	1 006	1 120	1 161	1 190
15	Strasbourg Entzheim	1 519	1 768	2 012	1 923	1 034	1 169	1 157	1 181
16	Biarritz Pays Basque	555	529	778	816	989	1 097	1 064	1 040
17	Brest Bretagne	497	525	741	754	894	985	985	986
18	Pau Pyrénées	529	513	611	729	672	644	618	630
19	Figari Sud Corse	167	225	302	276	436	446	498	578
20	Rennes Saint-Jacques	180	232	421	404	404	476	502	538
Total des aéroports de métropole		80 505	91 525	124 726	130 919	142 282	160 778	164 269	169 490

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 (20^{ème} place). Cependant, il n'est plus que le dixième aéroport français (un rang qu'il avait déjà occupé en 2009 et de 2011 à 2013), dépassé en 2015 par celui de Beauvais Tillé². L'écart avec les aéroports de taille inférieure s'est en revanche creusé. La fréquentation de Lille Lesquin, classé onzième, ne représente ainsi que 35 % 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 quadruplé (+ 316 %), seul l'aéroport de Beauvais a fait mieux sur cette période.

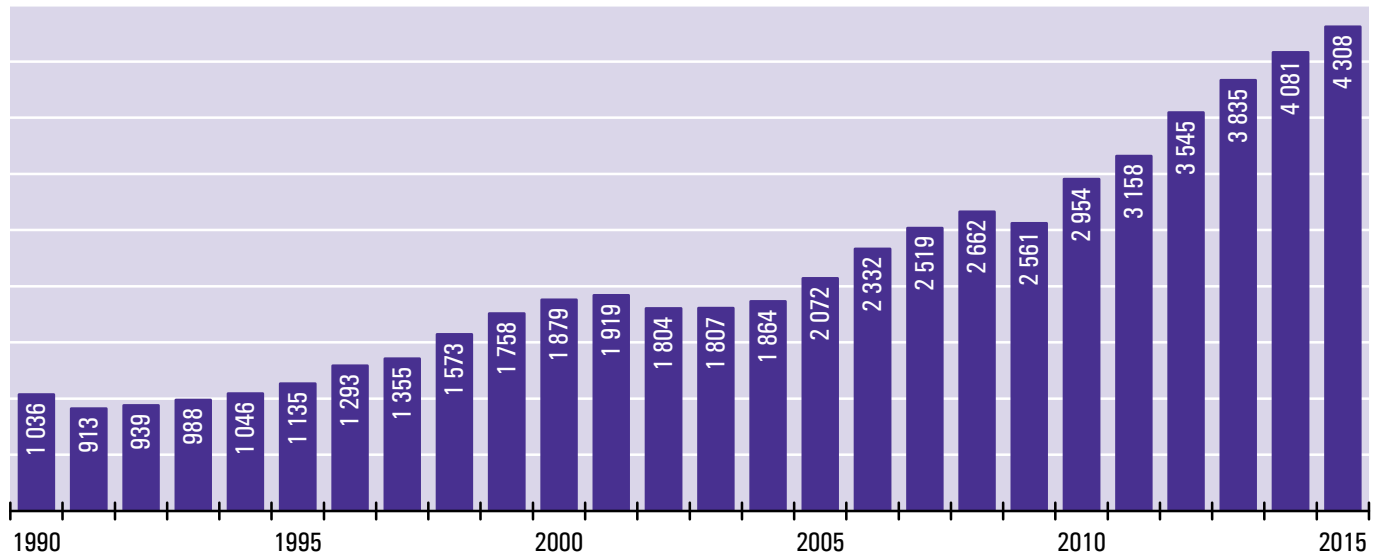
¹ Paris-Le Bourget est historiquement le premier aéroport civil parisien. Il entama sa reconversion dans les années 1970 au moment de la mise en service de l'aéroport de Roissy, sur lequel une partie de ses vols fut reportée. Il abandonna son activité militaire en 2011. Il est aujourd'hui le premier aéroport d'affaires d'Europe (115 000 passagers en 2015).

² 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-dix depuis 1996. Il est constitué presque exclusivement de vols effectués par des compagnies à bas coûts, dont la principale (Ryanair) assure plus 80 % de la fréquentation. En 2015, un panel international de 26 300 voyageurs a désigné, pour la seconde année de suite, Beauvais Tillé comme le pire aéroport d'Europe (<http://www.sleepinginairports.net/2015/worst-airports-europe.htm>).

2.3 – En 2015, le trafic de voyageurs de Nantes Atlantique a progressé de 6 %

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 2015 la quasi-totalité des vols réguliers au départ de la région, les autres aéroports ligériens étant spécialisés sur le segment des vols d'affaires à la demande.

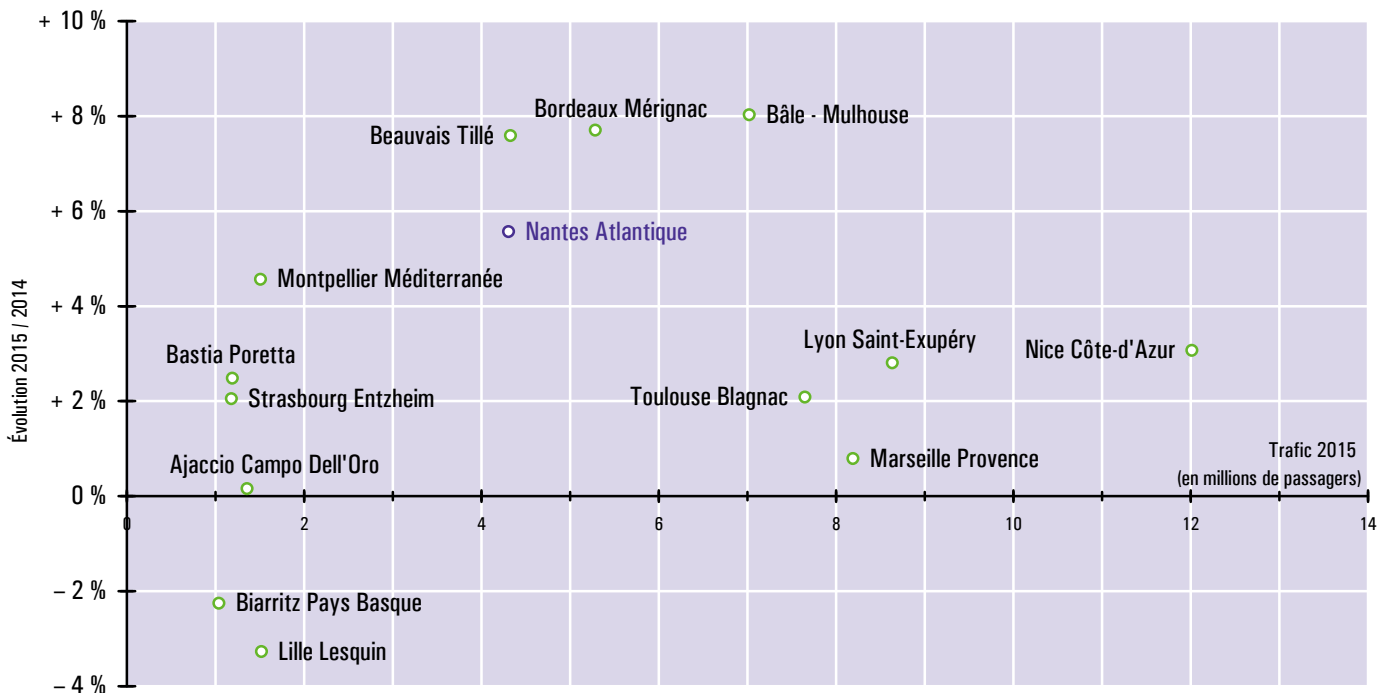
Trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique (hors transit)



Unité : millier de passagers commerciaux locaux (hors transit)
 Source : Direction générale de l'aviation civile

L'aéroport a, en 2015, dépassé pour la seconde fois de suite la barre des quatre millions de passagers locaux et signé un nouveau record de fréquentation à 4 310 000 voyageurs (+ 5,6 % par rapport à 2014). Cette croissance est presque le double de celle observée en moyenne sur l'ensemble des aéroports métropolitains (+ 3,2 %).

Évolution entre 2014 et 2015
 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)
 Source : Direction générale de l'aviation civile

Au cours des vingt-cinq dernières années, l'essor de l'activité de Nantes Atlantique a été majoritairement porté par les liaisons internationales, dont la fréquentation a été multipliée par huit. 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, bassin méditerranéen, ...).
- 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 dixième du trafic commercial de l'aéroport contre seulement 3 % en moyenne dans l'ensemble des autres aéroports français.

Trafic de passagers de l'aéroport Nantes Atlantique

	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015
Lignes régulières	803 997	806 498	1 282 908	1 341 081	2 159 068	3 209 697	3 511 840	3 832 121
Vols nationaux	735 323	721 996	1 097 362	1 156 065	1 443 421	1 930 069	1 984 579	2 050 451
Vols internationaux	68 674	84 502	185 546	185 016	715 647	1 279 628	1 527 261	1 781 670
Lignes non régulières	235 022	342 930	593 189	712 484	761 729	599 737	546 839	456 027
Vols nationaux	16 114	48 668	43 649	15 671	22 035	11 852	9 552	1 019
Vols internationaux	218 908	294 262	549 540	696 813	739 694	587 885	537 287	455 008
Ensemble hors transit *	1 039 019	1 149 428	1 876 097	2 053 565	2 920 797	3 809 434	4 058 679	4 288 148
Vols nationaux	751 437	770 664	1 141 011	1 171 736	1 465 456	1 941 921	1 994 131	2 051 470
Vols internationaux	287 582	378 764	735 086	881 829	1 455 341	1 867 513	2 064 548	2 236 678
Transit (compté une fois)	11 864	90 731	84 552	70 105	76 571	95 826	76 582	86 448
Ensemble avec transit *	1 050 883	1 240 159	1 960 649	2 123 670	2 997 368	3 905 260	4 135 261	4 374 596

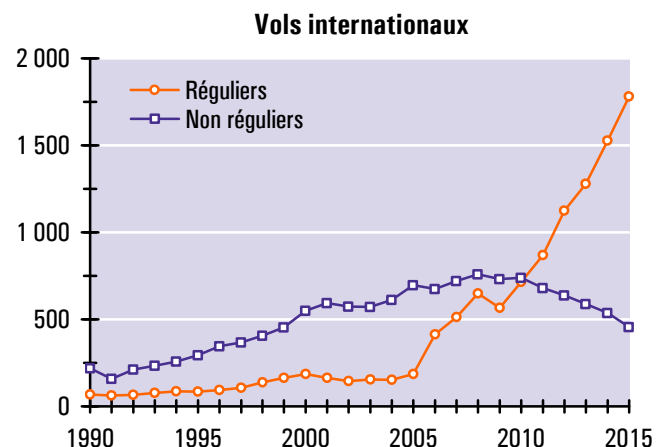
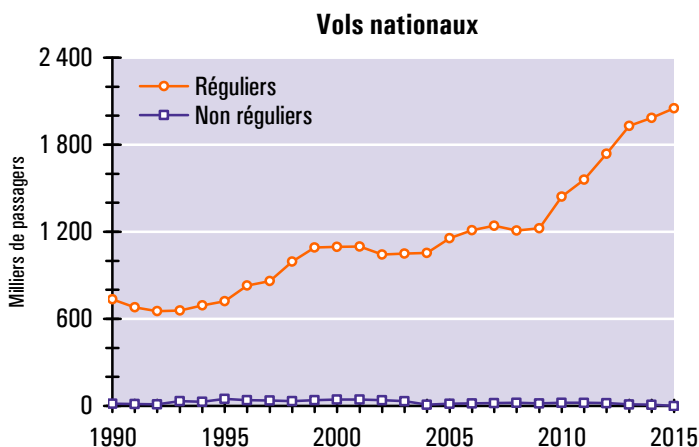
* Non compris 20 400 voyageurs non ventilés par ailleurs en 2015, correspondant à des déroutements et à des escales techniques.

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

Source : Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)

Sur la même période (1990 / 2015), le trafic domestique a presque triplé (+ 173 %). 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 11 % du trafic de passagers de Nantes Atlantique, contre plus du tiers entre 2001 et 2005. Le recul de leur fréquentation, initié en 2009, provient de la conjonction de plusieurs phénomènes :

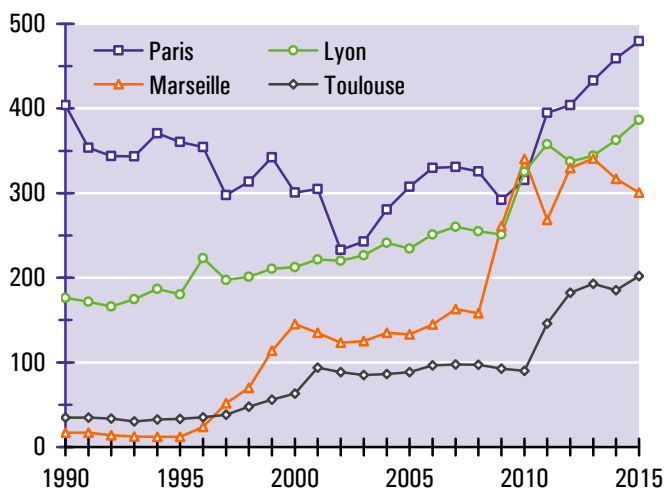
- l'ouverture de lignes régulières vers des destinations touristiques (Djerba, Funchal, Héraklion, Malaga, Marrakech, Palma de Majorque, Porto, ...), historiquement exclusivement desservies par vols charters ;
- les tensions politiques et menaces terroristes dans les pays musulmans méditerranéens (« printemps arabes » et attentats au Maroc, en Égypte, en Tunisie et en Turquie), jusqu'alors principales destinations 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. Mais ce segment a quasiment disparu (seulement un millier de passagers en 2015), en raison de la création de vols réguliers vers Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari.

Le classement des principales liaisons desservies par Nantes Atlantique est marqué par la suprématie des aéroports parisiens (Charles-de-Gaulle et Orly). Mais cette hiérarchie fut remise en cause, à la fin des années 2000 et au début des années 2010, par l'offensive des compagnies à bas coûts sur Lyon, Marseille et Toulouse (cf. encadré de la page 14), Air France et sa filiale court-courrier Hop! n'étant plus en situation de monopole sur ces trois liaisons. Ainsi, en 2010, Paris perdit temporairement sa première place au classement des destinations, l'aéroport Charles-de-Gaulle étant devancé par ceux de Marseille et Lyon.

Les destinations franciliennes sont redevenues leaders en terme de fréquentation depuis 2011, date à laquelle le groupe Air France réactiva l'exploitation de la ligne desservant l'aéroport d'Orly. La relation fut reprise 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 1996 en raison de la concurrence du TGV Atlantique. Elle a transporté 85 000 passagers en 2015. Au total, le trafic de passagers vers les deux aéroports parisiens s'est accru de 4 % l'an passé à 480 000 voyageurs.

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



Source : Direction générale de l'aviation civile

La ligne Nantes / Lyon, dont la fréquentation est ancienne et solidement établie, profita en 2010 et 2011, d'une forte 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 progressa de 42 % (+ 30 % en 2010 puis + 10 % en 2011). Après un reflux de 6 % en 2012, la liaison a entamé un nouveau cycle de développement au cours des

trois dernières années pour atteindre 386 000 passagers en 2015 (+ 7 % par rapport à 2014).

La ligne Nantes / Marseille présente un profil de fréquentation plus chaotique, marqué par deux périodes de forte croissance. La liaison enregistra au début des années 1990 un trafic voisin de 15 000 passagers par an, avant de voir sa fréquentation multipliée par huit en cinq ans pour se stabiliser jusqu'en 2008 autour de 150 000 passagers annuels. Elle connut une nouvelle et spectaculaire progression en 2009 (+ 65 %) et en 2010 (+ 30 %), à mettre en relation avec l'ouverture par Ryanair de sa ligne Nantes / Marseille en mars 2009.

Si les liaisons desservant la cité phocéenne sont depuis cette date opérées par deux compagnies (Hop! et Ryanair), leur fréquentation souffrit néanmoins en 2011 (- 21 %) de la double interruption des vols de la compagnie irlandaise¹, décision prise à la suite de la fermeture de sa seule base française située à Marignane (Bouches-du-Rhône), à proximité de l'aéroport Marseille Provence².

Avec la reprise définitive des vols de Ryanair à la fin de 2011, la fréquentation des liaisons vers Marseille se redressa en 2012 (+ 23 %) et retrouva en 2013 (+ 3 %) son niveau record de 2010 (341 000 passagers). Néanmoins, les trafics se sont tassés au cours des deux dernières années (- 7 % en 2014 et - 5 % en 2015). Cette désaffection est vraisemblablement un effet de la desserte de Marseille par Ouigo, l'offre de TGV à bas coûts lancée par la SNCF en avril 2013.

Toulouse, avec 202 000 passagers transportés en 2015, est la 4^{ème} destination de Nantes Atlantique, rang occupé jusqu'en 2010 par Nice. Le surcroît d'offre à l'origine de la progression de la fréquentation de la ligne (+ 125 % par rapport à 2010) s'explique par l'arrivée de la compagnie Easyjet en 2011.

¹ La ligne Nantes / Marseille fut 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 renforça 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 ferma en 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 2015

	Vols réguliers	Vols non-réguliers	Total	Évolution 2015/2014
Paris Charles de Gaulle	393 130		393 130	+ 5 %
Lyon Saint-Exupéry	386 373		386 373	+ 7 %
Marseille Provence	299 852		299 852	- 5 %
Toulouse Blagnac	193 698		193 698	+ 10 %
Nice Côte-d'Azur	187 353		187 353	+ 3 %
Genève (Suisse)	176 352		176 352	+ 11 %
Londres (Royaume-Uni)	139 431		139 431	+ 33 %
Montpellier Méditerranée	124 893		124 893	+ 4 %
Barcelone (Espagne)	124 201		124 201	+ 1 %
Lisbonne (Portugal)	107 300	477	107 777	+ 76 %
Amsterdam (Pays-Bas)	102 509		102 509	+ 20 %
Madrid (Espagne)	95 434		95 434	+ 65 %
Marrakech (Maroc)	76 592	17 614	94 206	- 18 %
Héraklion (Grèce)	39 706	48 920	88 626	+ 24 %
Strasbourg Entzheim	87 178		87 178	+ 8 %
Paris Orly	85 430		85 430	+ 1 %
Palma de Majorque (Espagne)	61 646	18 861	80 507	+ 13 %
Ajaccio Campo Dell'Oro	72 113		72 113	- 1 %
Rome (Italie)	72 037		72 037	- 13 %
Dublin (Eire)	70 669		70 669	+ 28 %
Porto (Portugal)	63 594	402	63 996	+ 646 %
Malaga (Espagne)	38 973	23 510	62 483	+ 42 %
Bastia Poretta	56 782	1 019	57 801	+ 10 %
Venise (Italie)	57 495		57 495	+ 9 %
Bâle - Mulhouse	54 252		54 252	- 12 %
Djerba (Tunisie)	34 559	13 746	48 305	- 37 %
Lille Lesquin	47 748		47 748	- 1 %
Casablanca (Maroc)	47 067		47 067	- 11 %
Fuerteventura (Espagne)	3 117	42 993	46 110	- 1 %
Funchal (Portugal)	25 054	19 634	44 688	+ 8 %
Athènes (Grèce)	35 211	4 617	39 828	+ 37 %
Fès (Maroc)	35 533		35 533	+ 7 %
Arrecife (Espagne)		32 503	32 503	+ 9 %
Berlin (Allemagne)	32 189		32 189	+ 11 %
Tenerife (Espagne)	14 796	17 164	31 960	- 19 %
Figari Sud-Corse	29 273		29 273	+ 31 %
Rhodes (Grèce)		28 395	28 395	- 4 %
Séville (Espagne)	27 052	208	27 260	+ 27 %
Palerme (Italie)	9 917	16 570	26 487	- 4 %
Tunis (Tunisie)	25 572	281	25 853	- 21 %
Bruxelles (Belgique)	24 186		24 186	- 0 %
Montréal (Canada)	22 733		22 733	+ 3 %
Split (Croatie)	6 697	15 810	22 507	+ 64 %
Corfou (Grèce)	4 853	16 577	21 430	+ 28 %
Milan (Italie)	21 098		21 098	- 5 %
Agadir (Maroc)	4 906	16 124	21 030	- 31 %
Olbia (Italie)	7 132	13 605	20 737	- 24 %
Southampton (Royaume-Uni)	20 285		20 285	- 31 %
Prague (Rép. Tchèque)	18 501	526	19 027	+ 15 %
Las Palmas (Espagne)	9 555	9 133	18 688	+ 344 %
Bordeaux Mérignac	18 530		18 530	+ 10 %
Manchester (Royaume-Uni)	17 804		17 804	+ 8 %
Dusseldorf (Allemagne)	16 622		16 622	+ 1 %
Autres liaisons	105 138	97 338	202 476	- 24 %
Ensemble	3 832 121	456 027	4 288 148	+ 6 %

Unité : nombre de passagers commerciaux locaux

Source : Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)

En 2015, parmi les composants de l'activité de Nantes Atlantique, celui des vols réguliers, qui représente 89 % du trafic de l'aéroport, s'est montré le plus dynamique. En 2015, la hausse de trafic a atteint 9 % (+ 3 % sur les vols nationaux et + 17 % sur les vols internationaux), notamment grâce à l'excellente tenue des lignes desservant les aéroports de Toulouse, Genève, Londres, Lisbonne et Amsterdam. Cette forte croissance est le fruit de l'extension du réseau, du développement de l'activité des compagnies à bas coûts (cf. ci-contre) et du regain de fréquentation des clientèles affaires et tourisme.

A contrario, la clientèle des vols non-réguliers a de nouveau marqué le pas (- 17 % sur un an), en relation principalement avec le contexte géopolitique des pays musulmans. En 2015, les événements ayant affecté le pourtour méditerranéen ont en effet entraîné une recomposition des vols vacances au départ de Nantes. Ainsi la Turquie n'est plus la 3^{ème} destination internationale favorite (après l'Espagne et la Grèce) : son flux habituel, supérieur à 50 000 passagers annuels depuis une dizaine d'années, a fondu des deux tiers en 2015. La Tunisie a enregistré une baisse voisine (- 62 %). Le Maroc a perdu 6 % de clientèle. Ces trafics se sont reportés en partie vers les pays du sud de l'Europe : la Grèce (+ 8 %), la Croatie (+ 7 %) et Chypre (+ 46 %).

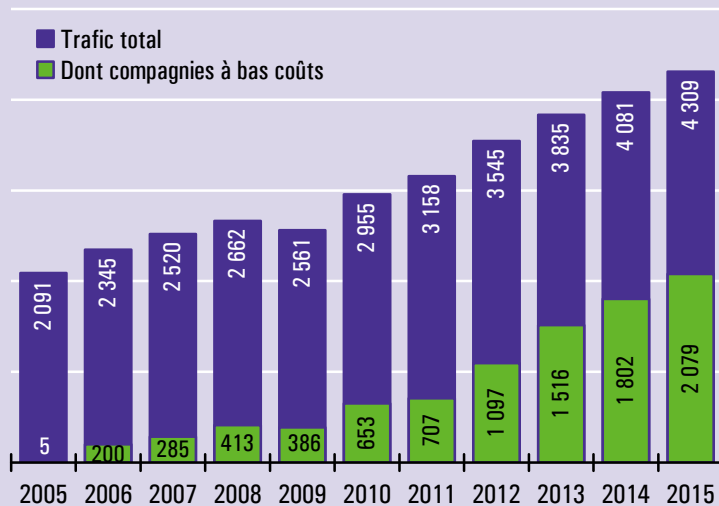
Sur le segment des vols réguliers internationaux, les aéroports londoniens (Gatwick et London-City) ne sont plus la destination la plus fréquentée depuis 2008. La progression du trafic entre Nantes et Londres, reliées par ligne directe depuis 1974, a pourtant progressé d'un tiers en 2015 à près de 140 000 passagers. Genève est, depuis 2011, la ligne régulière internationale la plus utilisée, dépassant pour la première fois la barre des 175 000 voyageurs en 2015.

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 courts et moyens courriers, à des tarifs inférieurs à ceux proposés par les opérateurs classiques. Ces compagnies ont adopté un mode de gestion (basé sur l'optimisation fiscale, 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 sous droit étranger, ...) leur permettant de réduire leurs coûts d'exploitation.

En 2015, neuf compagnies à bas coûts ont desservi l'aéroport Nantes Atlantique par des liaisons régulières : Easyjet, Flybe, Iberia Express, Jetairfly, Ryanair, Sun Express, Transavia, Volotea et Vueling. 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).

Fréquentation de Nantes Atlantique
(en milliers de passagers)



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 2,1 millions de voyageurs en 2015. L'augmentation enregistrée l'an passé (+ 15 %) est néanmoins plus faible que celle des années précédentes (+ 36 % en moyenne annuelle entre 2009 et 2014). Les compagnies à bas coûts représentent désormais 47 % du trafic total de Nantes Atlantique (contre 43 % en 2014), une part nettement supérieure à la moyenne française du « low cost » (28 % en 2015).

En terme de nombre de passagers, Easyjet, Volotea et Ryanair se positionnent aux 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} rang des compagnies présentes à Nantes Atlantique, derrière le groupe Air France. Arrivée en 2008, Easyjet a transporté en 2015 près de 800 000 voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport (+ 19 % par rapport à 2014). Ses lignes les plus fréquentées desservent Lyon, Toulouse, Genève et Londres. Volotea a également poursuivi sa croissance à Nantes Atlantique avec 14 % de fréquentation supplémentaire en 2015 (430 000 passagers).

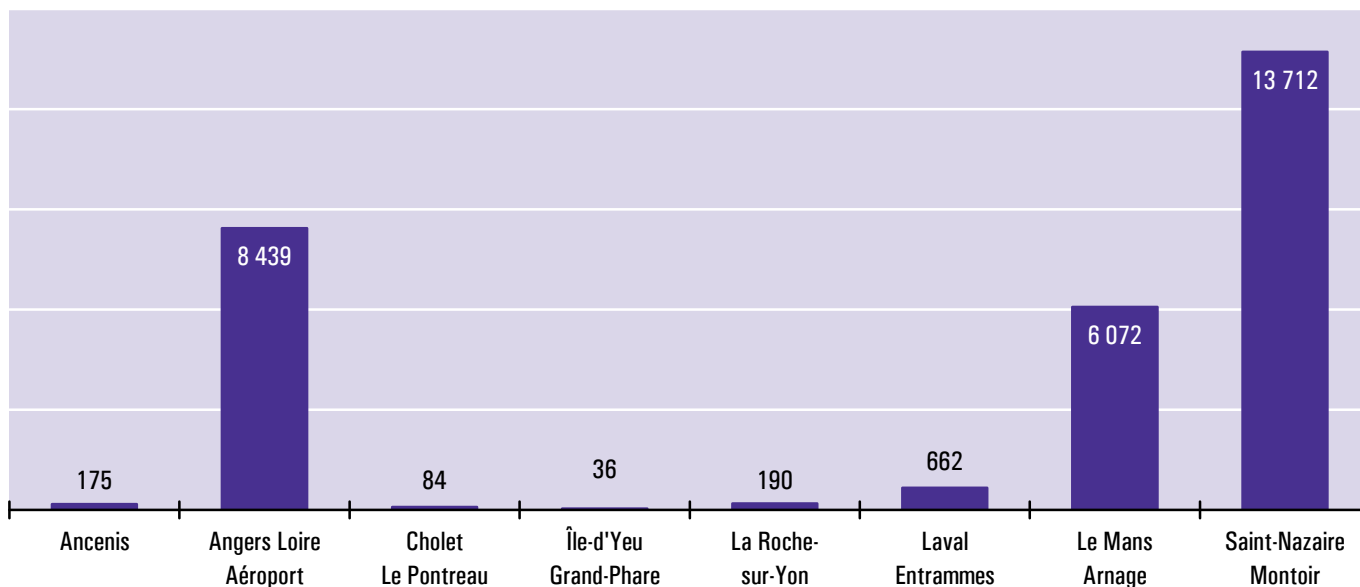
Si l'arrivée des compagnies à bas coûts a entraîné une démocratisation des vols par les prix (une clientèle nouvelle, comme les étudiants ou les familles, ayant pu accéder au transport aérien) et a permis le développement de plusieurs aéroports provinciaux (Beauvais, Carcassonne, Bergerac, ...), elle 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 ainsi que les retraits soudains d'Air Vallée et de Danube Wings 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 2015, 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 0,7 % de la fréquentation totale de la région. Les trois premiers d'entre-eux, dans l'ordre Saint-Nazaire Montoir, Angers Loire Aéroport et Le Mans Arnage, ont accueilli chacun entre 6 000 et 14 000 passagers locaux. La fréquentation unitaire des autres structures n'a pas dépassé le millier de voyageurs en 2015.

Trafic de passagers des aéroports des Pays de la Loire (hors Nantes Atlantique) en 2015



Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Source : Direction générale de l'aviation civile

Parmi ces huit aéroports, seuls ceux de Saint-Nazaire et d'Angers ont réalisé en 2015 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 Laval, La Roche-sur-Yon, Cholet 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 environnantes.

Les vols réalisés sont en majorité des voyages à courte distance. Seulement 17 % des 29 000 passagers ayant transité en 2015 par ces huit aéroports sont sortis des frontières nationales. Angers Loire Aéroport et Le Mans Arnage ont assuré respectivement 61 % et 32 % de l'acheminement de ces 5 000 passagers.

Trafic de passagers des aéroports des Pays de la Loire en 2015

	Vols réguliers	Vols non réguliers	Ensemble
Ancenis	-	175	175
Angers Loire Aéroport	3 266	5 173	8 439
Cholet Le Pontreau	-	84	84
Île-d'Yeu Grand-Phare	-	36	36
La Roche-sur-Yon	-	190	190
Laval Entrammes	-	662	662
Le Mans Arnage	-	6 072	6 072
Nantes Atlantique	3 920 828	387 498	4 308 326
Saint-Nazaire Montoir	13 135	577	13 712
Total Pays de la Loire	3 937 229	400 467	4 337 696

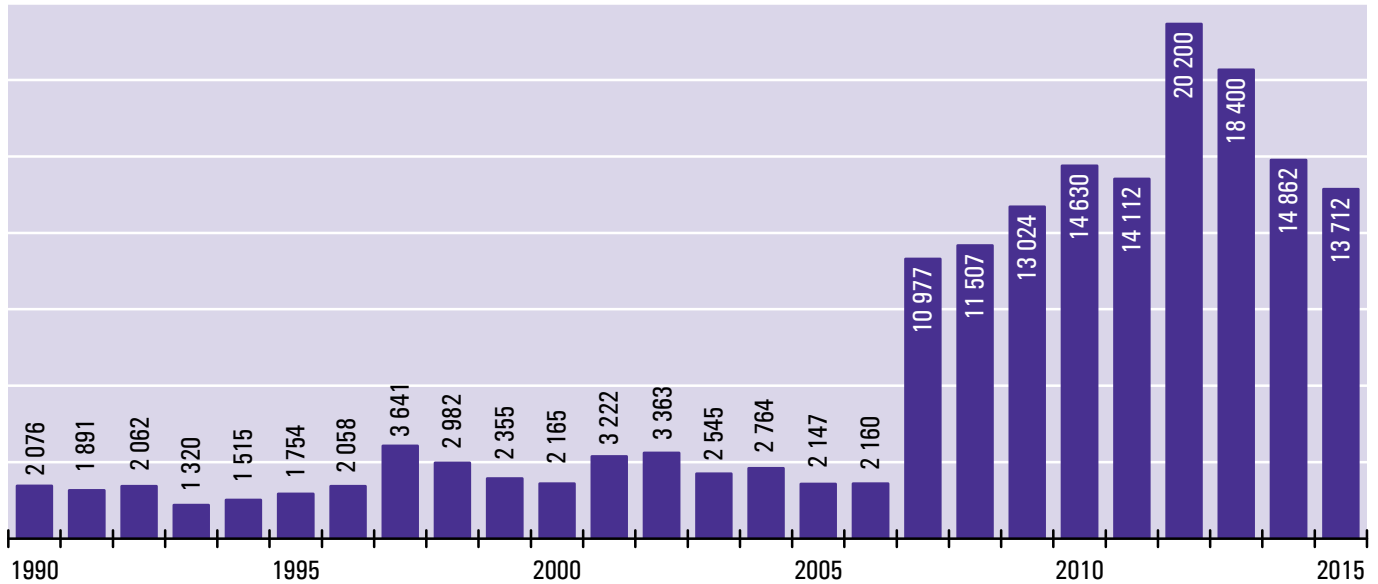
Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Source : Direction Générale de l'Aviation Civile

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 2015, il a enregistré une fréquentation de près de 14 000 passagers, en repli sensible par rapport à l'année précédente (- 8 %). 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 a drainé 13 000 passagers en 2015, principalement des salariés du constructeur aéronautique, qui transitaient jusqu'en 2006 par Nantes Atlantique pour leurs déplacements professionnels. Depuis 2014, elle est assurée par vols réguliers par la compagnie Hop!.

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

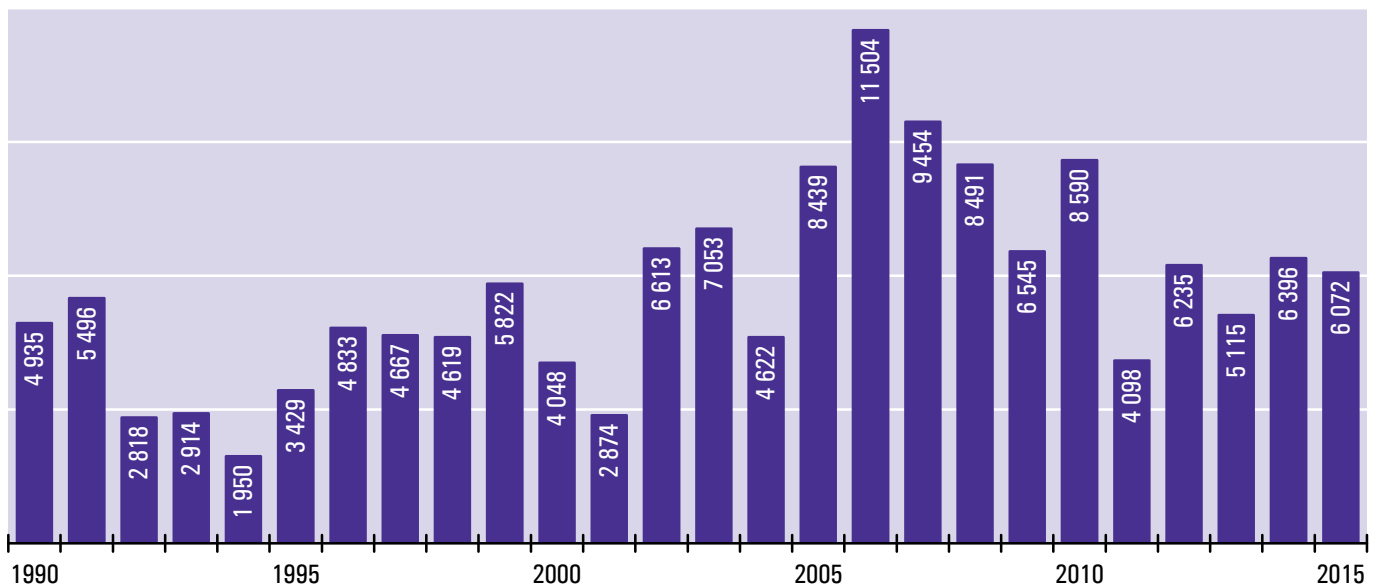


Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Source : Direction générale de l'aviation civile

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, principalement 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)

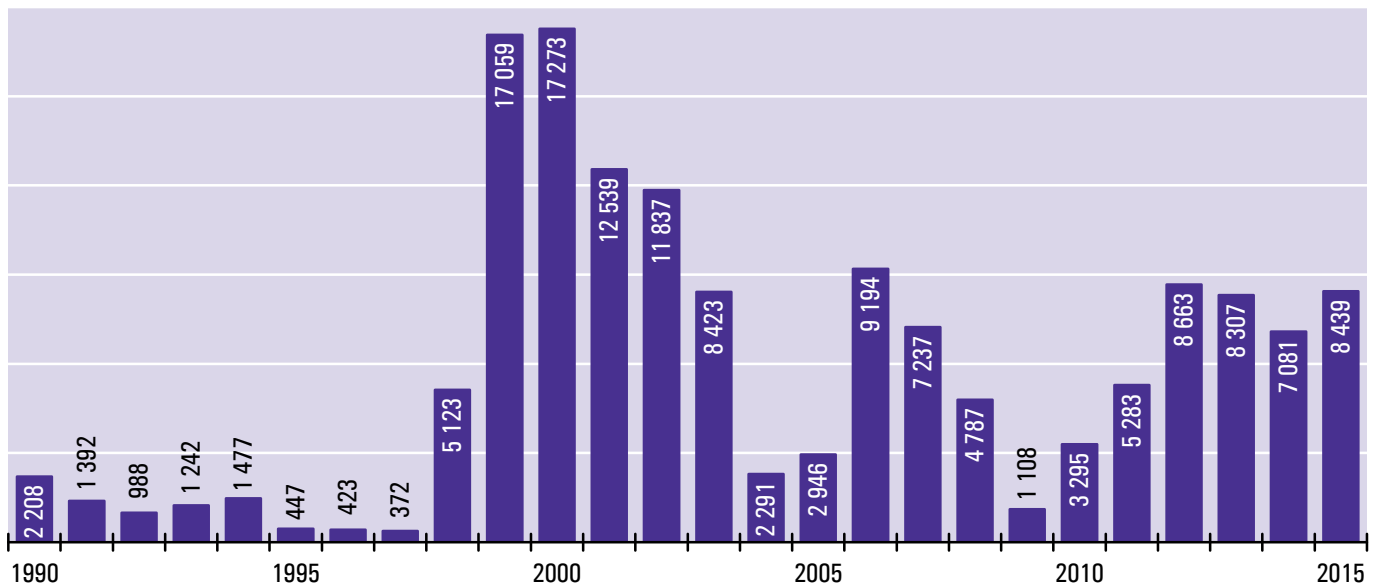
Source : Direction générale de l'aviation civile

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, gérée par Keolis Airport, 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 l'un des seuls sites de la région à avoir proposé en 2015 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 (25 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 ;
- une activité régulière tournée vers les motifs loisirs et tourisme (la saisonnalité de l'activité et l'absence de vol aller-retour dans la journée freinent le développement de la clientèle d'affaires).

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



Unité : nombre de passagers commerciaux locaux (hors transit)

Source : Direction générale de l'aviation civile

En 2015, Angers Loire Aéroport a accueilli 8 400 passagers locaux, en progression de 19 % par rapport à 2014, mais toutefois loin de sa capacité théorique (50 000 voyageurs). L'an passé, l'offre de vols réguliers au départ d'Angers s'est composé de trois destinations. La liaison saisonnière entre Angers Loire Aéroport et Londres City, exploitée depuis 2012 par la compagnie BA Cityflyer, filiale de British Airways, a été empruntée par 3 300 passagers en 2015. IG Avion, marque commerciale de la compagnie polonaise Skytaxi pour ses vols intérieurs français, dessert Nice également depuis quatre ans (1 250 passagers en 2015) et Toulouse¹ (600 passagers). Au total, ces trois liaisons régulières ont généré un trafic de 5 100 passagers, stable par rapport à 2014² (5 000 passagers).

L'activité charters s'est en revanche fortement développée en 2015 (+ 61 %), en raison principalement de la montée du SCO d'Angers en Ligue 1. Les déplacements des footballeurs locaux et l'accueil des équipes visiteuses ont ainsi représenté 1 300 passagers en 2015.

¹ Cette liaison n'a duré qu'un an (de juin 2015 à juillet 2016), faute d'un taux de remplissage suffisant (35 %).

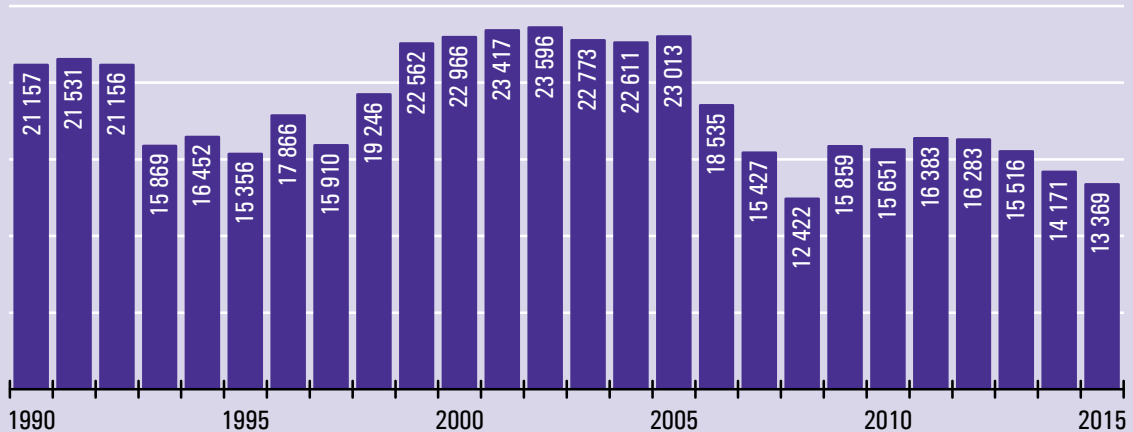
² La fréquentation des lignes régulières devrait s'accroître en 2016. La période de fonctionnement (désormais de mars à octobre) et les fréquences (quatre vols hebdomadaires au lieu de trois) de la ligne à destination de Londres ont été élargies. D'autre part, IG Avion desservira Lyon à compter de septembre.

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. 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 Départemental de Vendée, DAC Ouest

Les trois 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



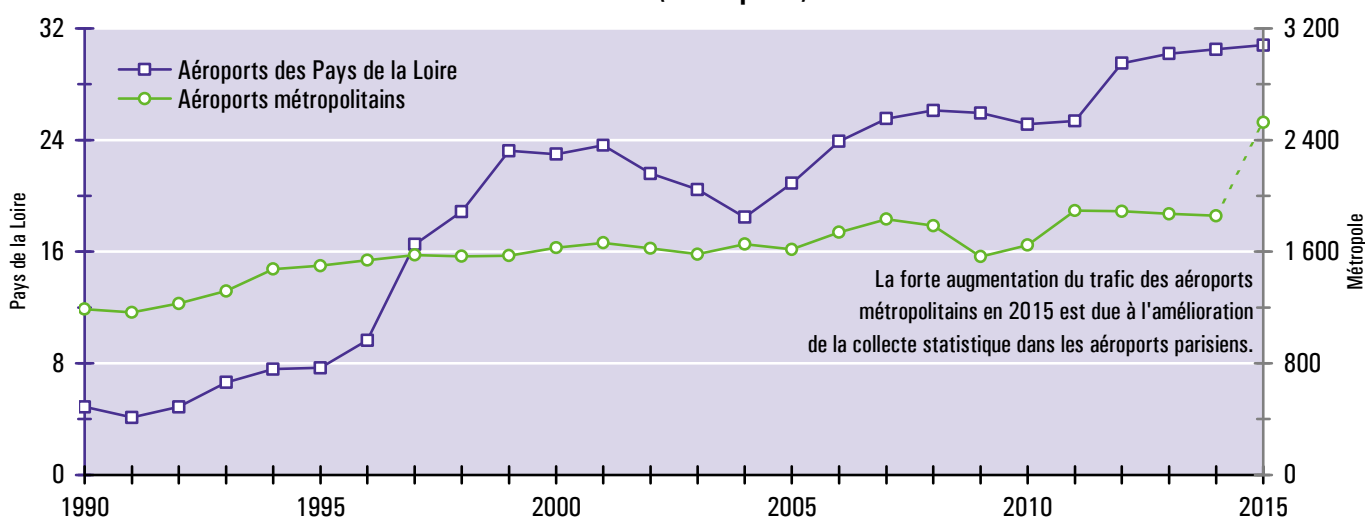
3 – Les trafics aéroportuaires de marchandises

3.1 – Un sextuplement des tonnages transportés en 25 ans

En 2015, le fret avionné s'est élevé dans les Pays de Loire à 30 800 tonnes de marchandises échangées. Ce volume d'activité, en forte progression sur longue période (multiplication par six 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 2015 le chargement et le déchargement de 178 millions de tonnes de marchandises dans la région. Le trafic du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire a quant à lui dépassé les 25 millions de tonnes traitées en 2015.

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.

Trafic aérien de marchandises (fret + poste) en milliers de tonnes



Source : Direction générale de l'aviation civile

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 dix premiers aéroports français. En 2015, deux autres plates-formes régionales (Angers Loire Aéroport et Mans Arnage) ont également eu une activité de fret ou de poste, mais pour des tonnages anecdotiques (quatorze tonnes cumulées).

Trafic de marchandises des aéroports des Pays de la Loire en 2015

	Trafic de fret	Trafic postal	Ensemble
Angers Loire Aéroport	12	-	12
Le Mans Arnage	2	-	2
Nantes Atlantique	9 998	-	9 998
Saint-Nazaire Montoir	20 793	-	20 793
Total Pays de la Loire	30 804	-	30 804

Unité : tonne

Source : Direction générale de l'aviation civile

¹ Cas unique dans les principaux pays européens, les plates-formes de la capitale concentrent plus de 85 % 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 2015 des 20 premiers aéroports français métropolitains de marchandises

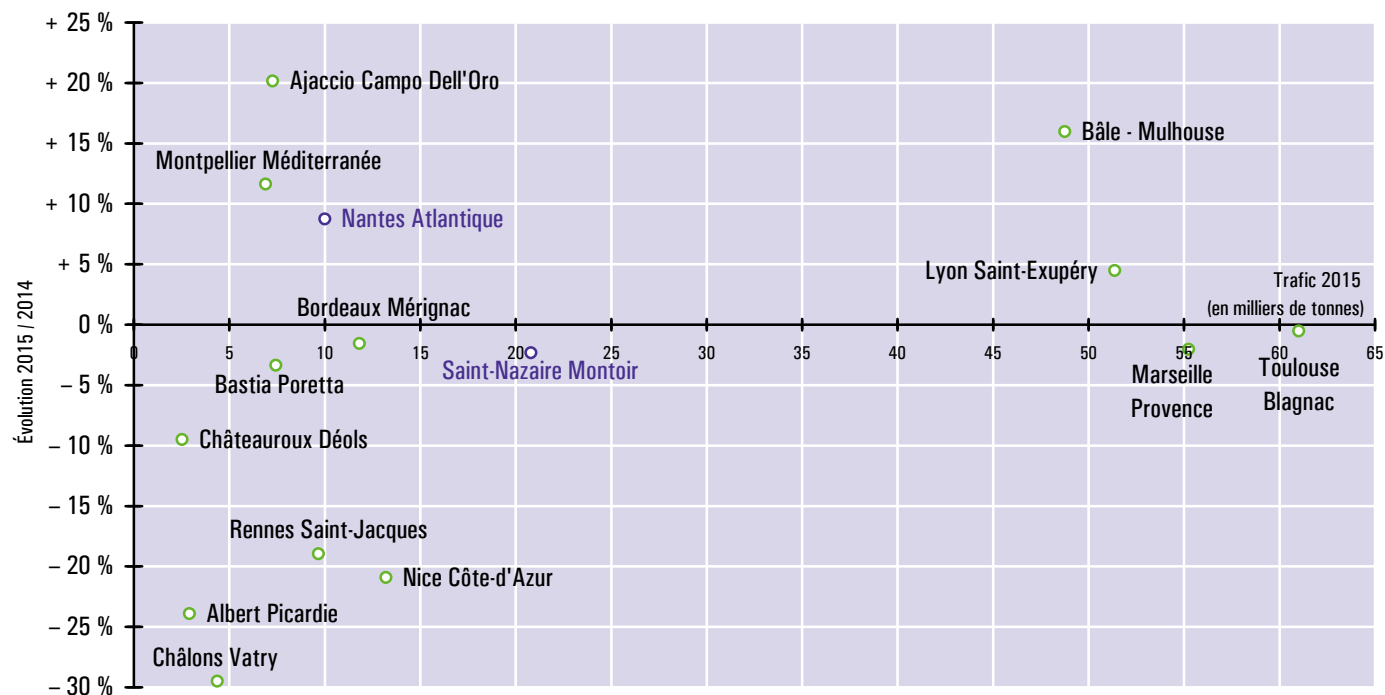
Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015
1	Paris Charles de Gaulle	647,2	929,3	1 160,1	1 217,9	1 292,6	1 491,4	1 475,5	2 091,4
2	Paris Orly	287,8	291,3	102,1	80,0	53,8	62,9	64,1	119,2
3	Toulouse Blagnac	30,1	41,8	59,7	56,3	52,3	60,4	61,3	61,0
4	Marseille Provence	48,8	61,0	59,4	51,1	58,6	55,5	56,4	55,2
5	Lyon Saint-Exupéry	31,8	32,5	40,1	38,7	37,1	44,7	49,2	51,4
6	Bâle - Mulhouse	29,9	21,6	79,9	32,2	43,8	39,8	42,0	48,8
7	Saint-Nazaire Montoir	0,0	0,0	11,0	12,6	17,0	22,0	21,3	20,8
8	Nice Côte-d'Azur	29,0	25,8	21,3	14,8	19,4	17,8	16,7	13,2
9	Bordeaux Mérignac	13,8	18,7	17,8	12,1	7,6	12,1	12,0	11,8
10	Nantes Atlantique	4,8	7,6	12,0	8,6	8,1	8,2	9,2	10,0
11	Rennes Saint-Jacques	3,5	6,3	9,7	11,7	10,9	11,4	11,9	9,7
12	Bastia Poretta	5,8	6,9	7,3	8,1	7,0	7,3	7,7	7,4
13	Ajaccio Campo Dell'Oro	6,7	6,9	7,0	6,8	5,9	6,0	6,1	7,3
14	Montpellier Méditerranée	9,0	9,4	6,4	5,8	6,6	6,9	6,2	6,9
15	Châlons Vatry	-	-	1,0	37,6	7,9	5,5	6,2	4,4
16	Albert Picardie	-	-	-	-	4,8	4,8	3,8	2,9
17	Châteauroux Déols	3,7	0,5	2,0	6,5	6,1	4,6	2,8	2,5
18	Clermont-Ferrand Auvergne	5,1	2,2	2,1	4,7	1,8	3,6	2,1	1,3
19	Pau Pyrénées	2,4	2,4	1,3	1,9	1,8	2,5	0,7	0,6
20	Brest Bretagne	3,6	2,6	1,8	1,9	1,3	0,9	0,5	0,6
Total des aéroports de métropole		1 188,0	1 499,8	1 627,9	1 617,3	1 648,1	1 871,3	1 856,0	2 526,7

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

Source : Direction générale de l'aviation civile (jusqu'en 2014, le trafic des aéroports parisiens est sous-estimé d'environ 30 %)

Dans un contexte de stagnation de l'activité des aéroports provinciaux de marchandises en 2015 (- 0,1 %)¹, la progression des trafics en Pays de la Loire (+ 1,0 %) est la combinaison de l'évolution contrastée des plates-formes de Saint-Nazaire Montoir (- 2,3 %) et de Nantes Atlantique (+8,8 %).

Évolution entre 2014 et 2015 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 deux milles tonnes de transport aérien

Source : Direction générale de l'aviation civile

¹ Selon l'Union des aéroports français, le trafic de Paris Charles de Gaulle, 1^{er} aéroport français, s'est accru de 0,8 % en 2015.

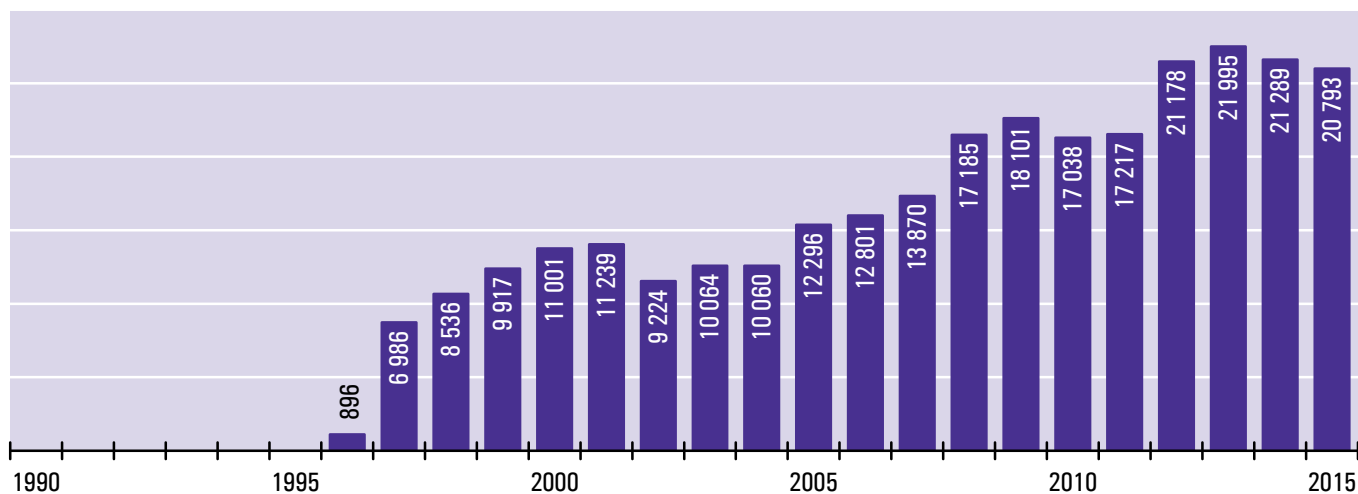
3.3 – La mono-activité de l'aéroport de Saint-Nazaire Montoir

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 jour 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)

Source : Direction générale de l'aviation civile

Le trafic, apparu en 1996, a connu un développement par paliers, les rotations du cargo géant s'intensifiant pour répondre à l'augmentation des cadences de production d'Airbus. Au cours des quatre dernières années, le trafic s'est stabilisé autour de vingt-et-un milliers de tonnes. La croissance enregistrée en 2012 (+ 23 %) 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 renaissance 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.

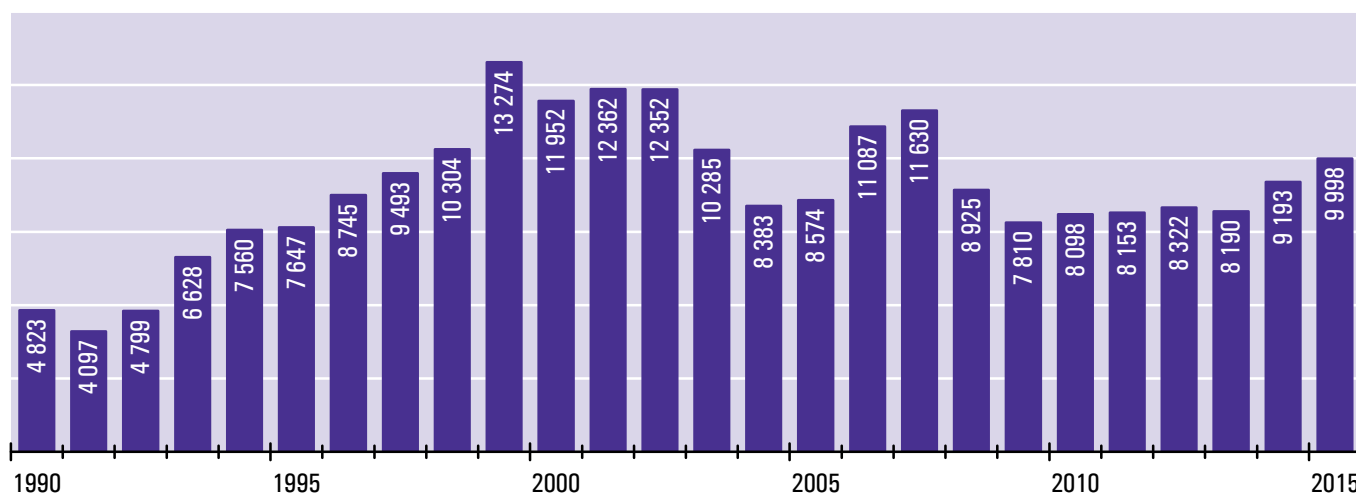
Comme en témoigne le graphique ci-dessous, le développement de l'activité marchandises de Nantes Atlantique (13^{ème} aéroport français) s'est opéré par étapes successives :

- entre 1991 à 1999, les trafics (activités fret et courrier confondues) ont été multipliés par trois, c'est au cours de cette période, en 1994, que le premier avion DHL a atterri à Nantes ;
- de 2004 et 2007, l'aéroport a connu une nouvelle phase de forte croissance passant de 8,4 à 11,6 milliers de tonnes grâce aux vols quotidiens des intégrateurs TNT et DHL ;
- en 2014 (+ 12 %) et 2015 (+ 9 %), le regain de l'activité est lié à l'augmentation des expéditions par voie aérienne des caissons centraux de voilure fabriqués par l'usine Airbus de Bougenais.

Entre ces périodes de croissance, l'aéroport a connu depuis le début du siècle deux phases de décline des trafics :

- L'année 2003 a marqué une première 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 la réorganisation par La Poste de son schéma national de distribution du courrier provoquée par l'obligation faite aux compagnies aériennes de limiter les vols nocturnes sur les plates-formes françaises.
- 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). De 2009 à 2013, le trafic de marchandises de l'aéroport s'est stabilisé à huit mille tonnes par an.

Trafic de marchandises de l'aéroport Nantes Atlantique



Unité : tonne (trafic de fret et trafic postal)

Source : Direction générale de l'aviation civile

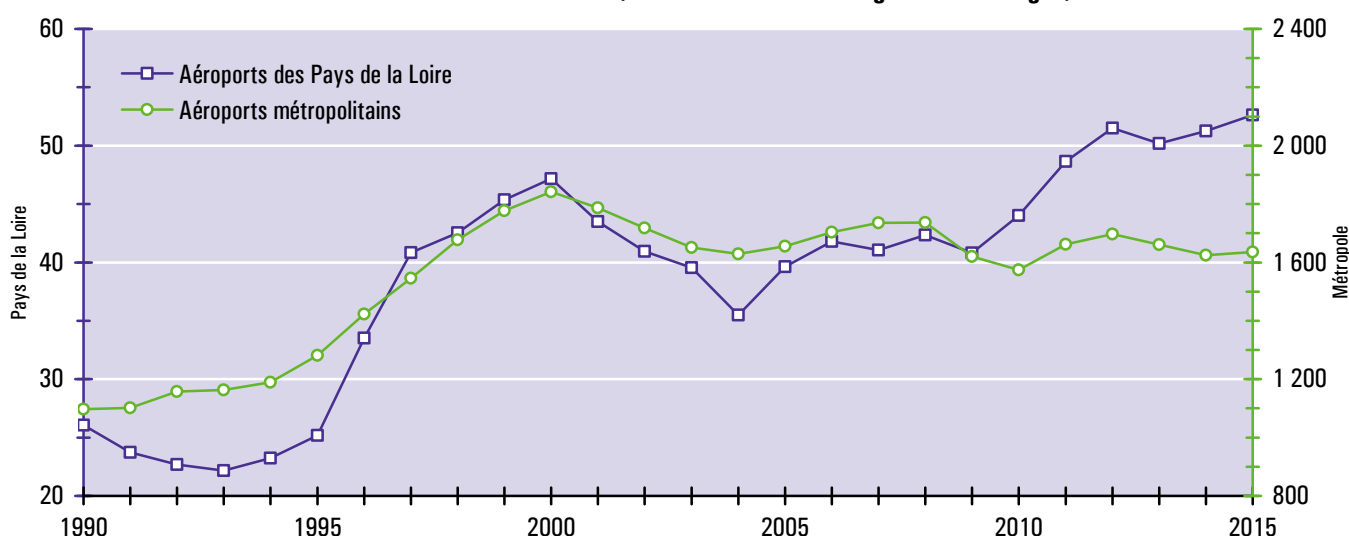
¹ Un intégrateur est un acteur du marché du transport aérien, possédant sa propre flotte d'appareils et qui contrôle l'ensemble de la chaîne logistique, y compris les pré et post acheminements terrestres.

4 – Les trafics aéroportuaires de mouvements

4.1 – Le nombre de mouvements a 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 et demie fait apparaître de fortes évolutions. Depuis 1990, le nombre de mouvements a ainsi augmenté de 102 % dans les Pays de la Loire (+ 49 % 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, une période de croissance a été enclenchée. Elle s'est amplifiée entre 2010 et 2012. Depuis 2013, dans un contexte national de tassement des trafics, le nombre de vols a peu augmenté dans la région.

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



Source : Direction générale de l'aviation civile

4.2 – Nantes Atlantique représente 93 % du nombre de vols des aéroports de la région

En 2015, le nombre de décollages et d'atterrissages sur les aéroports des Pays de la Loire a dépassé le record de l'année 2012. Il s'est élevé à 52 600 mouvements commerciaux (contre 51 200 en 2014, soit une progression de 2,7 %). 93 % 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 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 2014 et 2015

	2014	2015	Évolution
Ancenis	37	48	+ 30 %
Angers Loire Aéroport	410	479	+ 17 %
Beauvoir Côte de Lumière	-	-	
Cholet Le Pontreau	19	22	+ 16 %
Île-d'Yeu Grand-Phare	16	24	+ 50 %
La Roche-sur-Yon	74	55	- 26 %
Laval Entrammes	71	91	+ 28 %
Le Mans Arnage	798	963	+ 21 %
Nantes Atlantique	48 032	49 207	+ 2 %
Saint-Nazaire Montoir	1 791	1 744	- 3 %
Total Pays de la Loire	51 248	52 633	+ 3 %

Unité : mouvement commercial de passagers, de fret et de poste (atterrissage ou décollage)
Source : Direction générale de l'aviation civile

Classement 2015 du trafic de mouvements des 12 premiers aéroports français métropolitains

Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015
1	Paris Charles de Gaulle	232 810	325 293	508 517	513 648	491 890	472 613	465 626	472 877
2	Paris Orly	191 347	232 698	238 912	222 830	215 618	229 829	228 167	232 220
3	Nice Côte-d'Azur	121 666	123 136	205 507	156 570	144 119	158 968	156 563	157 033
4	Lyon Saint-Exupéry	65 754	75 503	124 344	123 437	116 624	113 427	105 273	105 595
5	Marseille Provence	61 006	72 414	100 046	87 824	97 057	97 116	97 015	90 572
6	Toulouse Blagnac	38 379	47 889	87 498	79 316	79 635	84 493	81 628	81 117
7	Bâle - Mulhouse	50 292	60 374	102 213	60 071	55 865	68 972	71 057	72 597
8	Bordeaux Mérignac	34 058	33 436	49 930	49 240	46 421	47 606	49 000	52 215
9	Nantes Atlantique	22 773	23 243	43 416	35 234	39 654	46 916	48 032	49 207
10	Beauvais Tillé	1 762	744	4 230	13 177	20 479	26 923	26 577	27 658
11	Strasbourg Entzheim	21 911	30 618	38 049	36 396	24 401	22 898	19 836	19 818
12	Lille Lesquin	18 222	17 479	24 663	16 525	17 241	19 953	18 670	17 192
Total des aéroports de métropole		1 096 903	1 281 372	1 841 511	1 655 863	1 573 830	1 660 935	1 624 657	1 636 126

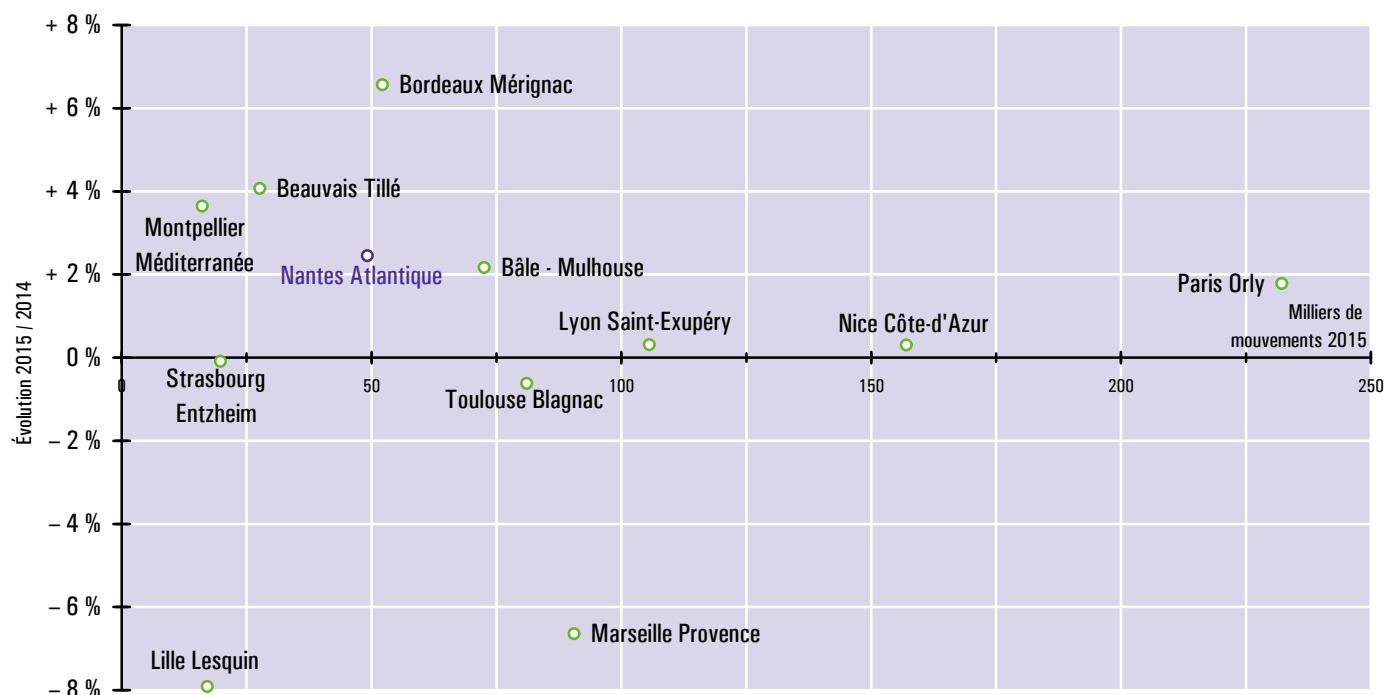
Unité : mouvement commercial de passagers, de fret et de poste (atterrissage ou décollage)

Source : Direction générale de l'aviation civile

4.3 – À Nantes Atlantique, seulement 2 % des mouvements sont des vols de fret

Le trafic de mouvements de l'aéroport de Nantes s'est accru de 2,4 % en 2015, une progression supérieure à celle de l'ensemble des plates-formes françaises (+ 0,7 %). Les 49 200 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 2014 avec 48 000 mouvements.

Évolution entre 2014 et 2015
du trafic de mouvements des aéroports métropolitains (hors Paris Charles de Gaulle)

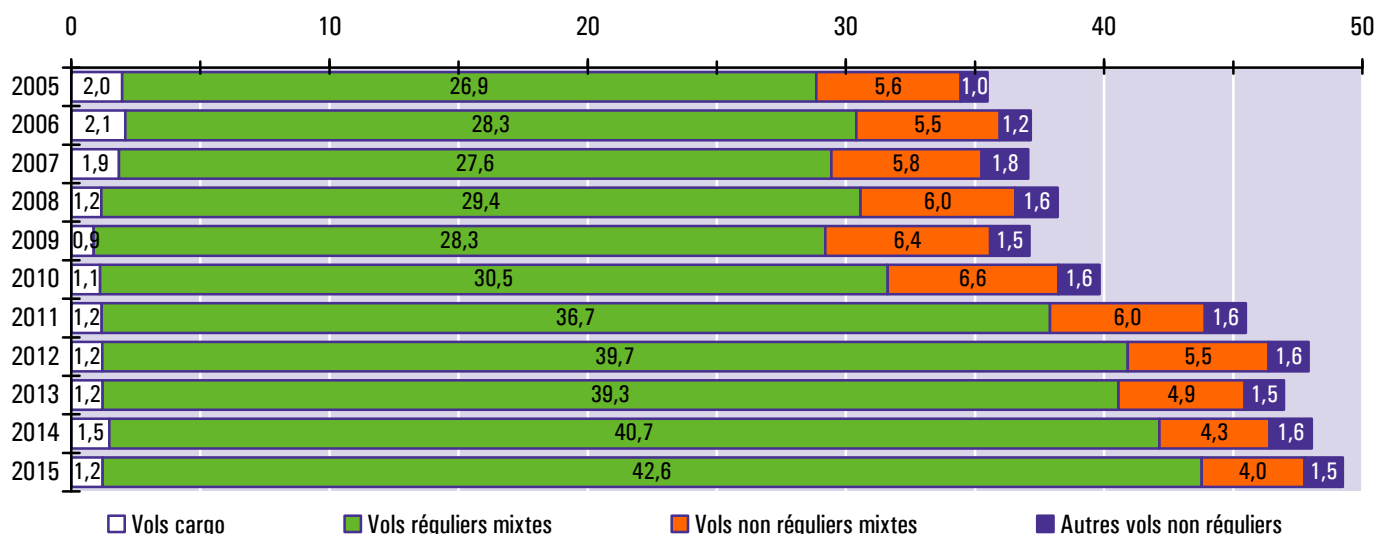


Champ : mouvement commercial de passagers, de fret et de poste des aéroports métropolitains ayant traité plus de quinze milles atterrissages ou décollages

Source : Direction générale de l'aviation civile

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)



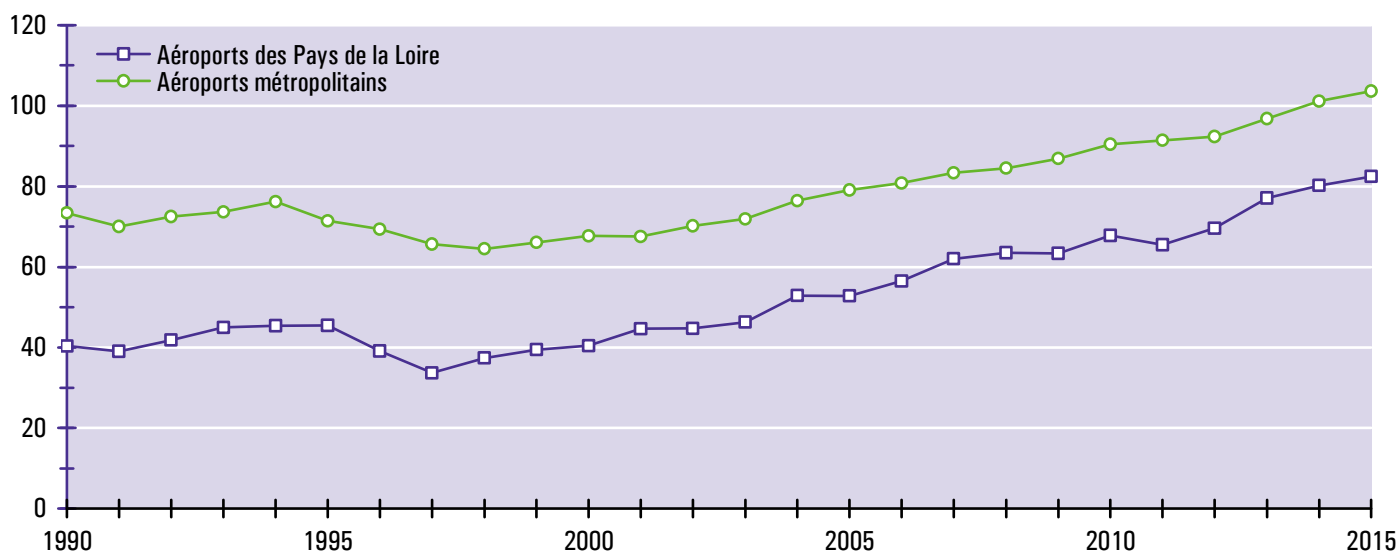
Unité : mouvement commercial (atterrissage ou décollage)

Source : Aéroports du Grand Ouest (Vinci Airports)

4.4 – En 2015, l'emport moyen « global » a augmenté de 3 % dans les Pays de la Loire

La croissance du nombre de mouvements observée en 2015 dans les aéroports des Pays de la Loire (+ 3 %) a été moins importante que celle du trafic de passagers (+ 6 %). Il en a résulté une hausse sensible de l'emport moyen global¹ qui s'explique par le recours à des avions de plus grande capacité en relation avec la présence croissante des compagnies à bas coûts.

Emport moyen « global » des aéroports



Source : Direction générale de l'aviation civile

¹ Deux types d'emport moyen peuvent être calculés :

- un emport 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 emport 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'emport moyen « global » a été figuré.

L'emport moyen « global » de l'aéroport de Nantes s'est établi à 87,6 passagers par vol en 2015 contre 85,0 l'année précédente, soit une augmentation de 3 %. Celui des aéroports métropolitains s'est également amélioré à 104 passagers par vol. Nantes Atlantique se situe dans la fourchette basse des dix premiers aéroports de province.

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

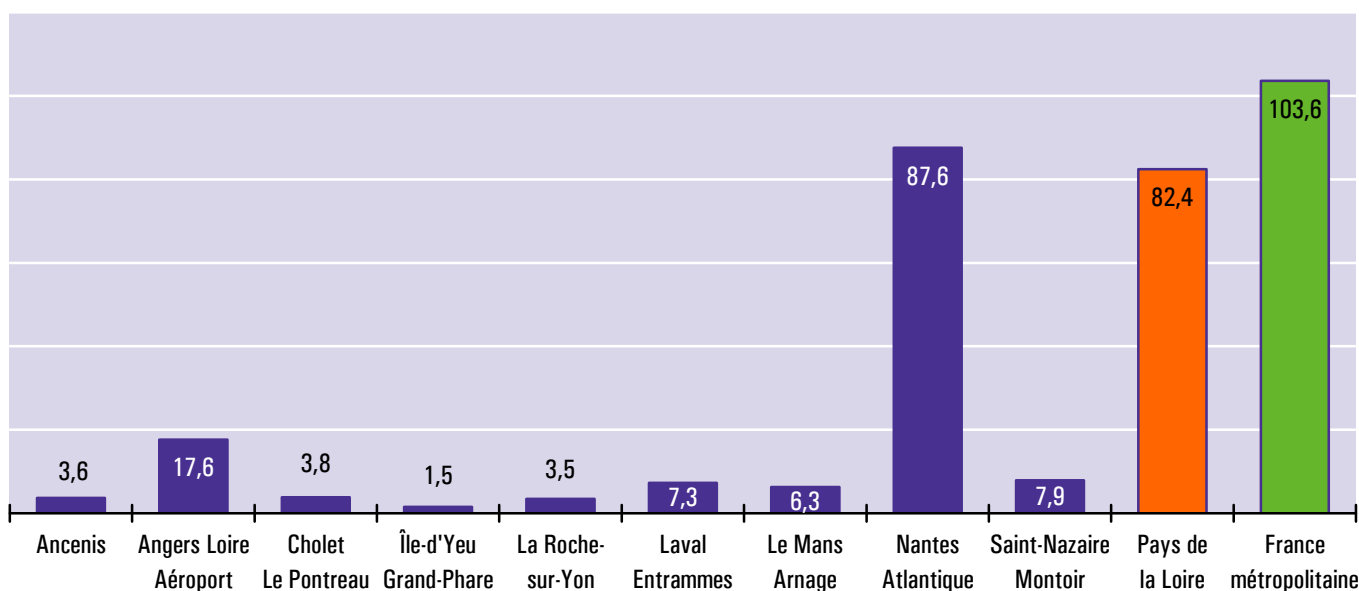
Rang	Aéroport	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015
1	Beauvais Tillé	77,2	104,0	90,2	140,4	143,1	146,8	151,4	156,5
2	Paris Charles de Gaulle	94,9	86,1	94,7	103,9	117,8	131,0	136,7	138,9
3	Paris Orly	126,5	114,2	106,2	111,5	116,6	122,9	126,4	127,7
4	Bordeaux Mérignac	71,7	73,0	60,2	62,2	77,6	95,9	100,1	101,2
5	Bâle - Mulhouse	36,0	38,1	36,2	54,3	73,2	84,8	91,5	96,7
6	Toulouse Blagnac	80,7	76,4	60,0	72,5	79,4	89,1	91,8	94,3
7	Montpellier Méditerranée	79,5	70,0	65,6	87,8	83,6	81,2	92,7	93,5
8	Marseille Provence	76,6	67,3	63,4	64,9	75,6	84,6	83,8	90,4
9	Lille Lesquin	43,0	44,4	40,1	50,5	66,7	82,5	84,2	88,4
10	Nantes Atlantique	45,5	48,8	43,3	58,8	74,5	81,7	85,0	87,6
11	Lyon Saint-Exupéry	56,8	56,8	47,7	52,4	66,8	74,9	79,8	81,8
12	Nice Côte-d'Azur	46,0	49,4	45,6	62,2	66,5	72,6	74,4	76,5
Total des aéroports de métropole		73,4	71,4	67,7	79,1	90,4	96,8	101,1	103,6

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

Source : Direction générale de l'aviation civile

L'emport 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.

Emport moyen « global » des aéroports des Pays de la Loire en 2015



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

Source : Direction générale de l'aviation civile

Annexes statistiques et méthodologiques

Glossaire

Aérodrome / aéroport / hélicoptère / 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 **hélicoptère** 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 hélicoptère, 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 (volige, 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

Deux principales sources statistiques distinctes ont alimenté le présent document.

1 / Le bulletin statistique annuel de la Direction générale de l'aviation civile



La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) édite chaque année depuis plusieurs décennies un bulletin statistique. Il regroupe un ensemble de données relatives au transport aérien en France selon trois chapitres : les flux par liaisons (radiales et transversales), l'activité des aéroports (passagers / fret / poste / mouvements) et le trafic des transporteurs (compagnies hexagonales et étrangères présentes en France).

Les données figurant dans le recueil sont établies par traitement des formulaires de trafic commercial vol à vol. Elles sont transmises par les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports, en application de l'arrêté du 9 février 2012 relatif à la communication d'informations "statistiques générales permanentes" portant sur l'activité des opérateurs aériens.

La DGAC indique que les données fret des aéroports parisiens antérieurs à 2015 ne sont pas exhaustives (sous-collecte qui peut atteindre 30 %). Elles sont désormais corrigées pour tenir compte de cette déclaration incomplète (cf. graphique de la page 19). Selon la DGAC, « il faut toutefois les considérer comme des données estimées ».

Le bulletin est habituellement disponible, au format PDF, à la fin du premier semestre de l'année n+1. L'édition la plus récente, datée d'avril 2016, couvre ainsi l'année 2015. Elle est disponible à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/bulletin-statistique-annuel.html>.

Exemple de tableau relatif aux aéroports de métropole

2.1.2 Trafic passagers (détails)

Aéroport	Passagers totaux 2015	Evol. 15/14 passagers totaux	Passagers locaux 2015	dont passagers départ	dont passagers internationaux	Passagers transit 2015
AGEN-LA GARENNE	39 026	-3,1%	39 026	19 584	248	0
AJACCIO-NAPOLEON BONAPARTE	1 362 092	0,0%	1 356 069	678 478	99 240	6 023
ANGERS-MARCE	8 478	19,2%	8 439	4 274	4 158	39
ANGOULEME-BRIE-CHAMPNIERS	2 275	64,1%	1 171	557	0	1 104
ANNECY-MEYTHET	3 730	37,7%	3 730	1 820	1 988	0
AURILLAC	27 790	3,6%	27 790	14 008	0	0
AVIGNON-CAUMONT	10 544	-21,9%	10 537	5 114	9 640	7
BALE-MULHOUSE	7 044 638	8,1%	7 020 774	3 506 466	6 261 624	23 864
BASTIA-PORETTA	1 190 970	2,5%	1 189 915	593 808	157 058	1 055
BEAUVAIS-TILLE	4 329 253	7,6%	4 328 691	2 180 285	4 240 676	562
BERGERAC-ROUMANIERE	280 744	1,3%	280 404	140 830	279 949	340
BEZIERS-VIAS	244 770	1,1%	244 585	122 067	186 888	185
BIARRITZ-PAYS BASQUE	1 039 923	-2,3%	1 039 729	515 839	227 003	194
BORDEAUX-MERIGNAC	5 321 132	7,7%	5 283 863	2 640 151	2 362 579	37 269
BREST-BRETAGNE	995 310	1,0%	986 231	492 501	98 109	9 079
BRIVE-SOUILLAC	68 215	-4,2%	67 429	33 608	26 015	786
CAEN-CARPIQUET	128 602	14,0%	127 421	63 779	12 765	1 181
CALVI-SAINTE-CATHERINE	316 991	-2,9%	316 635	157 939	65 454	356
CANNES-MANDELIEU	7 285	-23,9%	7 285	4 275	6 051	0
CARCASSONNE-SALVAZA	390 254	-5,4%	390 254	194 768	389 761	0

2 / 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. Il est édité par Aéroports du Grand Ouest (filiale de Vinci Airports), société concessionnaire de la plate-forme.

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

- de passagers par type de vol (régulier, charter, transit, autre non régulier) et par origine / destination (ville, pays) ;
- 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. La ventilation de l'activité selon le type de compagnie (traditionnel / « low cost »), également absente, a été extraite du site internet de l'Union des aéroports français (www.aeroport.fr).

TRAFIC PASSAGERS

	décembre 2015	Evolution n-1	Cumul 2015	Evolution n-1
NATIONAL	163 546	5,65%	2 051 470	2,88%
Régulier	163 546	5,65%	2 050 451	3,32%
Non Régulier			1 019	-89,33%
INTERNATIONAL	114 840	13,36%	2 236 678	8,34%
Régulier	108 041	18,88%	1 781 670	16,66%
Non Régulier	6 799	-34,81%	455 008	-15,31%
Total (hors transit)	278 386	8,70%	4 288 148	5,65%
AUTRES NON REGULIERS	1 006	-22,02%	20 400	-7,37%
TRANSIT (compte une fois)	4 127	-12,04%	86 448	12,88%
Total général (avec transit)	283 519	8,18%	4 394 996	5,72%

*Tableaux
extraits
du bulletin
de décembre 2015*

TRAFIC VILLE

REGULIER	décembre 2015	Evolution n-1	Cumul 15	Evolution n-1
FRANCE METROPOLITAINE ET DOM TOM				
Ajaccio	1 122	36,66%	72 113	8,61%
Bâle-Mulhouse	3 111	-23,51%	54 252	-11,57%
Bastia	1 363	11,90%	56 782	13,86%
Bordeaux-Mérignac	1 448	5,16%	18 530	10,21%
Calvi			2 024	-84,90%
Figari			29 273	31,46%
Grenoble St-Geoirs			679	-62,05%
Lille	4 100	3,74%	47 748	-1,20%
Lyon	33 365	8,09%	386 373	6,69%
Marseille	24 252	0,68%	299 852	-5,26%
Montpellier	11 806	8,11%	124 893	4,01%
Nice	13 777	3,90%	187 353	2,93%
Paris Charles de Gaulle	32 427	4,87%	393 130	5,22%
Paris-Orly	7 745	2,46%	85 430	1,00%
Perpignan			11 143	35,94%
Strasbourg	12 987	3,81%	87 178	7,73%
Toulouse-Blagnac	16 043	22,71%	193 698	9,87%
Total (hors autres non réguliers)	163 546	5,65%	2 050 451	3,32%

Toujours disponible sur le site internet de la DREAL des Pays de la Loire

<http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/rapports-thematiques-annuels-sur-a564.html>



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

5, rue Françoise Giroud - CS 16326 - 44263 NANTES Cedex 2
Tél. 02 72 74 73 00

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

Photo (première de couverture) :
Olivier Cabaret

La situation des transports en Pays de la Loire

Service connaissance
des territoires et évaluation

Division de l'observation,
des études et des statistiques

Directrice
de la publication :
Annick Bonneville

ISSN : 2109-0017

© DREAL 2016