

Croissance du trafic aérien à Nantes-Atlantique

Des prévisions de la DUP
à la réalité des années 2000-2013

Evolutions et analyses

Avant-propos

Cette modeste étude tend à réévaluer les prévisions de croissance du trafic aérien à l'aéroport de Nantes Atlantiques décrites dans le document:

Aéroport du Grand Ouest - enquêtes DUP et compatibilité des PLU - ordonnance n°E06000484/44 du 10/07/06 et arrêté préfectoral du 27/09/06 - rapport et avis de la commission d'enquête du 13/04/07

Dans ce rapport, les prévisions se basent sur la croissance moyenne depuis 1990 (+4,3%/an). Les différentes prévisions sont compilées dans le tableau page 6 de la pièce F. La fourchette va de 3,9% à 6,2% de croissance annuelle. Notons que l'étude prévoyant 6,2% de croissance date de 1989 ! Les autres estimations ayant été réalisées il y a plus de 10 ans.

Il ne s'agit pas de remettre en cause la qualité des études antérieures mais il apparaît essentiel de les confronter à la réalité des dernières années afin d'éviter ce qu'il s'est passé à Montréal.

Petit rappel des faits :

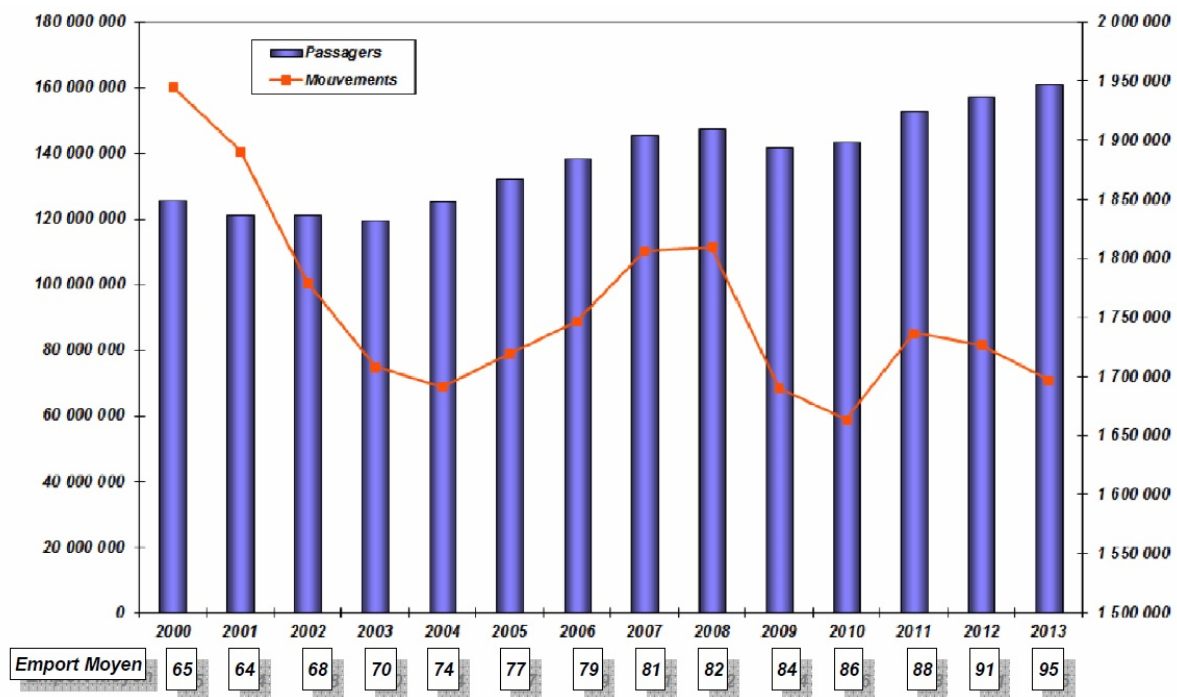
Le gouvernement fédéral canadien a fait construire un aéroport moderne à 2 pistes, dans la banlieue de Montréal afin de délester l'aéroport de Dorval-Pierre Elliott Trudeau devenu trop petit et entouré de toutes parts par une zone urbaine.

Face à la crise du pétrole, à la concurrence de Toronto ainsi qu'au manque d'infrastructures routières et ferroviaires, l'augmentation du nombre de vol ne s'est jamais concrétisée.

Le gestionnaire-exploitant a ainsi fermé ses activités passagères dans le nouvel aéroport et les a transférées dans...l'ancien aéroport.

Dans un contexte de crise écologique, de hausse du pétrole, de baisse des dotations aux collectivités et face à l'attractivité hégémonique des aéroports de Paris (à 2h30 de train), il faudrait être irresponsable pour se lancer dans le projet Notre-Dame-des-Landes sans confronter des prévisions vieilles de 10 ans à la réalité et aux évolutions du trafic aérien.

1.1 : Données sur le trafic aérien en France



Evolution du trafic aérien commercial sur les aéroports métropolitains
source: rapport d'activité 2013 de l'Union des Aéroports Français (U.A.F.)

Au niveau du nombre de mouvements commerciaux:

Depuis 2000, ce chiffre a baissé de près de 13,0% soit une baisse annuelle de 1,06%.

Il n'y a jamais eu aussi peu d'avions qui se sont posés en France qu'en 2010.

Au niveau du nombre de passagers:

La baisse du nombre de mouvements est compensée par un emport moyen en hausse dû à un meilleur taux de remplissage et à l'utilisation d'aéronefs de plus grande capacité.

Le trafic passager est ainsi à la hausse.

La hausse du trafic à partir de 2004 correspond à l'arrivée et au développement des compagnies low cost stimulant la demande.

La baisse du trafic de 2009 correspond à une flambée du prix du pétrole. Une fois le prix du pétrole stabilisé, le trafic passager repart à la hausse.

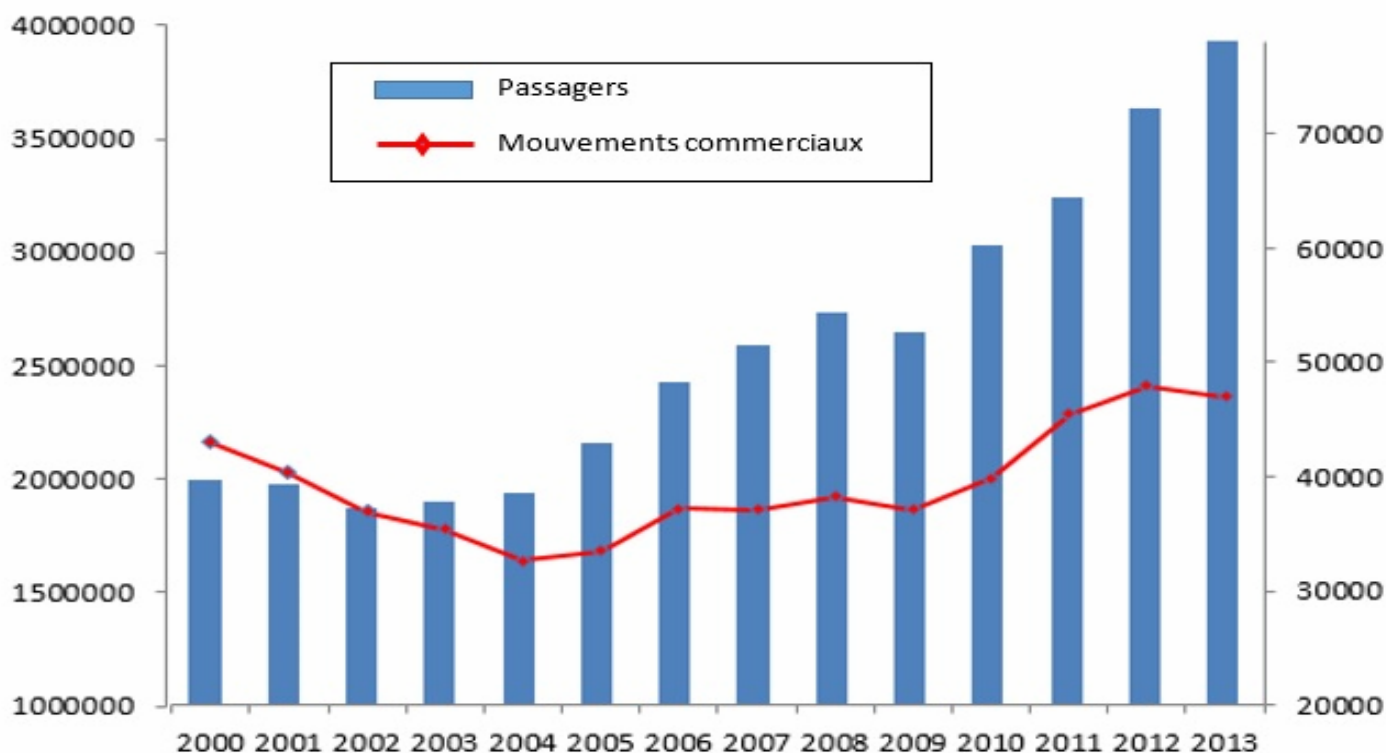
Au niveau du fret aérien, on peut ajouter que malgré une baisse sensible en 2014, les aéroports de Paris ont capté 87,2% du fret aérien métropolitain (88% en 2012).

1.2 : Données sur le trafic aérien à Nantes

source: rapport d'activité 2013 de l'Union des Aéroports Français (U.A.F.)

+ statistiques des aéroports de l'U.A.F. pour la période 2000/2012

<http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/stats-nantes-atlantique.php>



Emport moyen	46	49	51	54	59	64	65	70	71	71	76	71	76	84
--------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Au niveau du nombre des mouvements commerciaux:

Ce chiffre a augmenté de 9,32% sur 14 ans, **soit une croissance annuelle de 0,69%**.

Au niveau des passagers:

Comme au niveau national en 2013, la hausse s'explique par une hausse de l'emport moyen qui vient compenser la baisse du nombre de mouvements commerciaux.

L'emport moyen est en hausse régulière même s'il reste inférieur à la moyenne nationale.

Comme au niveau national, la croissance des compagnies low cost, à partir de 2005 à Nantes, a stimulé la demande et la hausse du pétrole a entraîné une baisse de la fréquentation en 2009.

Notons également que l'épisode de l'éruption du volcan en Islande en 2010 a profité à l'aéroport de Nantes-Atlantique qui a vu son trafic triplé durant cette période.

2.1 : Analyse détaillée du trafic aérien à Nantes

Sur la période 2000-2006, la croissance annuelle du trafic passager est de 3,32%.

Sur cette période, la réalité est donc inférieure aux prévisions les plus basses de la dup.

Sur la période 2006-2013, la croissance annuelle du trafic passager est de 7,15%.

La différence avec la période précédente est la présence durable du trafic low-cost.

Après une 1^{ère} tentative avortée, le low cost s'installe de manière pérenne à Nantes fin 2005.

Trafic passager	Total	Low cost	Hors low cost
2006	2 423 778	200 400	2 223 378
2013	3 930 849	1 516 080	2 414 769
Evolution annuelle	7,15%	33,52%	1,19%

sources: rapports d'activités 2012 et 2013 de l'U.A.F.

statistiques des aéroports de l'U.A.F. pour la période 2000/2012

(<http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/stats-nantes-atlantique.php>)

Le trafic low cost a très fortement augmenté sur la période 2006-2013 (+33,52% / an).

Il s'élève désormais à 38,6% du nombre total des passagers en 2013 contre 8,27% en 2006.

La croissance du nombre total de passagers de + 7,15% masque une vérité pourtant criante.

Depuis 2011, le nombre de passagers sur les compagnies traditionnelles est en repli.

Trafic passager	Total	Low cost	Hors low cost
2011	3 246 226	707 067	2 539 159
2012	3 631 695	1 097 332	2 534 363
Evolution annuelle	11,87%	55,19%	-0,19%

Et la tendance s'accélère dangereusement pour ces compagnies en 2013

Trafic passager	Total	Low cost	Hors low cost
2012	3 631 695	1 097 332	2 534 363
2013	3 930 849	1 516 080	2 414 769
Evolution annuelle	8,24%	38,16%	-4,72%

sources: rapports d'activités 2012 et 2013 de l'UAF

Les compagnies traditionnelles ont ainsi perdu plus de 120 000 passagers en 2 ans.

A l'image de Volotea venu concurrencer Air-France HOP, compagnie régionale d'Air-France, le trafic low cost devient nuisible au développement des compagnies classiques.

2.1 : La réalité du low cost

Prenons l'exemple de Ryan Air, leader européen des compagnies low cost et 1ere compagnie low cost à Nantes-Atlantique.

Citation de Michael Cawley, Directeur Général de Ryan Air, au moment de l'installation de Ryan Air à Nantes Atlantique en octobre 2006 :

« Le problème avec les hubs internationaux, c'est leur trafic si intense qu'il est quasi impossible de respecter ce qui est pour nous essentiel : la ponctualité »

Source : lepoint

<http://www.lepoint.fr/actualites-region/2005-10-06/nantes-atlantique-decolle-avec-le-low-cost/1556/0/114900>

Les vraies raisons sont ailleurs et nettement moins porteuses en termes de relations publiques. Ce n'est pas la ponctualité mais la rentabilité qui oriente les choix des compagnies low cost. Les aéroports secondaires desservis par ces compagnies sont moins encombrés que les grands hubs internationaux, ce qui permet de minimiser les temps d'attente au sol et de maximiser les temps de vol. De plus, les coûts d'atterrissage, de décollage et d'utilisations des aéroports secondaires sont beaucoup moins chers que les aéroports principaux.

« La compagnie aérienne dessert 160 aéroports. La plupart d'entre eux sont des aéroports secondaires, offrant seulement des routes point à point, mais aussi qu'ils sont moins encombrés que les aéroports plus grands, d'où pour le transporteur aérien une absence de système de créneaux horaires et un temps d'immobilisation au sol plus faible.

Un autre avantage pour la compagnie aérienne est que les coûts de décollage et d'atterrissage et l'ensemble des coûts associés sont moins élevés. »

Source : Air-scoop, cabinet d'expertise sur le secteur aérien low cost

http://air-scoop.com/pdf/Le_Modele_Economique_de_Ryanair.pdf

Le modèle économique de Ryanair est également assuré par une source de revenus discutable: les aides « marketing » et les aides d'installation.

La Commission Européenne interdisant les subventions directes faussant la libre concurrence, les aides « marketing » et les aides d'installation sont des moyens utilisés par les aéroports afin de contourner légalement les directives européennes et de distribuer des subventions. Ces aides versées par les collectivités locales (CCI, Conseil Régionaux, Conseils Généraux) ont pour but d'attirer des compagnies aériennes, et ainsi, de rentabiliser les aéroports tout en développant leurs régions.

Ces aides sont encadrées et limitées dans le temps mais Ryanair a une stratégie agressive et finit par conditionner ces aides au maintien de ses activités.

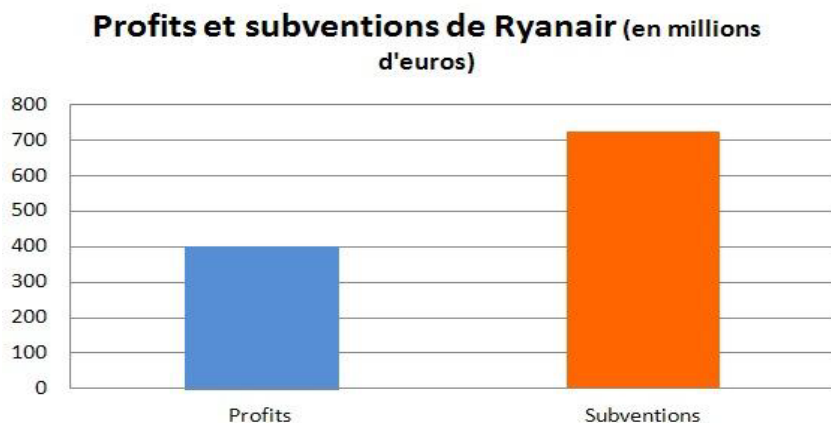
De plus, ces aides ne sont pas versées directement à Ryan Air, mais à des filiales ayant des attaches dans des paradis fiscaux (Airport Marketing Service basé sur l'île de Jersey par exemple)

« Les subventions sont la clé pour comprendre le modèle économique de Ryanair puisqu'elles sont la composante principale qui a permis à l'entreprise de transformer ses coûts en recettes. Ryanair a réussi à transformer le modèle traditionnel où les aéroports fournissent des services et facturent les compagnies aériennes pour cela en un modèle où les aéroports bâtissent un business plan pour attirer les compagnies à bas coût et leur offrent des conditions pour les retenir.

Ce système est décrit dans un article publié en Corse du Sud concernant l'aéroport de Figari (http://www.alcudina.fr/L-avenir-de-Ryanair-dans-l-Extreme-Sud-appartient-aux-professionnels-du-tourisme_a175.html). La Chambre de Commerce locale a créé une association, Le Pôle des Compétences Aériennes Sud Corse, en 2009 quand Ryanair s'est installé à l'aéroport. Le but de l'association était « d'acheter des espaces publicitaires sur les supports de communication des compagnies aériennes (site internet, in-flight magazine...) ; en contrepartie, ces achats d'espaces conditionneront l'ouverture de nouvelles lignes aériennes européennes au départ de l'aéroport ».

Avant de porter plainte contre Ryanair pour aides publiques auprès de la Commission Européenne, AirFrance-KLM a enquêté auprès des CCI régionales et a estimé que Ryanair touchait en moyenne 10€ par passager (estimation basse). Ces chiffres étant cohérents sur plusieurs aéroports européens, AirScoop les a rapportés aux 72 millions de passagers transportés par Ryanair soit 720 millions d'euros.

« Pour 2010-2011, Ryanair a déclaré un profit de 401 millions d'euros. Les subventions représentent donc 180% des bénéfices de Ryanair. Le jour où ces subventions s'arrêteront, la rentabilité de Ryanair sera mise en péril.



Ce que ces chiffres révèlent est que la soi-disante rentabilité du modèle low-cost est fragile. »

Quand la CCI Bearn, gestionnaire de l'aéroport de Pau-Uzein, a annoncé qu'elle ne payerait plus les « aides marketing » exigées par Ryan Air, la compagnie aérienne a tout simplement fermé ses 3 lignes au départ de l'aéroport de Pau

source : sud ouest,

<http://www.sudouest.fr/2011/03/03/ryanair-plaque-pau-pour-lourdes-et-biarritz-332201-4344.php>

La CCI de Charente, gestionnaire de l'aéroport d'Angoulême-Cognac, a subi le même sort. Un imbroglio judiciaire est en cours: les 2 parties s'accusant de rupture abusive de contrat.

2.2 : L'avenir du low cost

Source : Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGClS)

[http://www.dgclis.redressement-](http://www.dgclis.redressement-productif.gouv.fr/files/files/archive/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/entreprises/synthese-lowcost.pdf)

[productif.gouv.fr/files/files/archive/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/entreprises/synthese-lowcost.pdf](http://www.dgclis.redressement-productif.gouv.fr/files/files/archive/www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/etudes/entreprises/synthese-lowcost.pdf)

Les passages en gras ou soulignés sont tels quels dans l'étude originale:

« Deux observations:

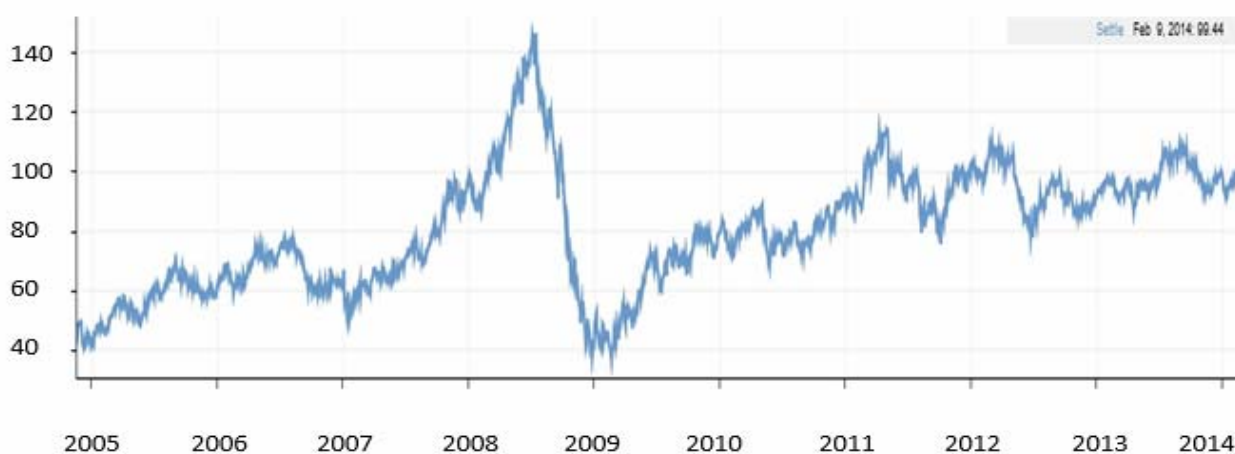
- a) *Les compagnies low cost ont déjà mobilisé tous les gisements de productivité hors carburant: aéroports secondaires, productivité des machines et des personnels, ventes directes par internet, revenus ancillaires etc..... La hausse du prix du pétrole ne pourra pas être compensée facilement par d'autres économies, sauf à imaginer une pression financière supplémentaire sur les aéroports (coté réceptif). On peut par avance noter que la commission européenne prépare des guidelines en ce sens pour encadrer le système des aides déguisées et en l'espèce pour le limiter. Ryanair a souscrit une couverture pour une partie de ses achats de pétrole. Les couvertures ont été établies en 2006 sur la base d'un prix du baril à 66USD. Il n'empêche que ces assurances vont impacter les résultats des compagnies. **On peut estimer qu'à partir de 75USD le baril, le modèle low cost est en danger.***
- b) *Le monde moderne ne pourra pas se passer du trafic affaires. Les prix des majors pourront refléter pour partie au moins la hausse du prix des carburants. Autrement dit, les vols inter continentaux à vocation professionnelle sont moins menacés dans une économie mondialisée. Ce n'est pas le cas des vols touristiques pour lesquels la sensibilité au prix a été l'élément déterminant du succès.*

A l'évidence, une augmentation massive et durable du prix du pétrole aurait à terme des conséquences pour le trafic low cost. L'envolée des prix des billets entraînerait de facto une baisse des coefficients de remplissage et dans certains cas le désengagement de Ryanair. Rien ne permet aujourd'hui de dire de façon formelle si les lignes étudiées sont menacées mais il faudrait être inconscient pour ne pas se poser la question. »

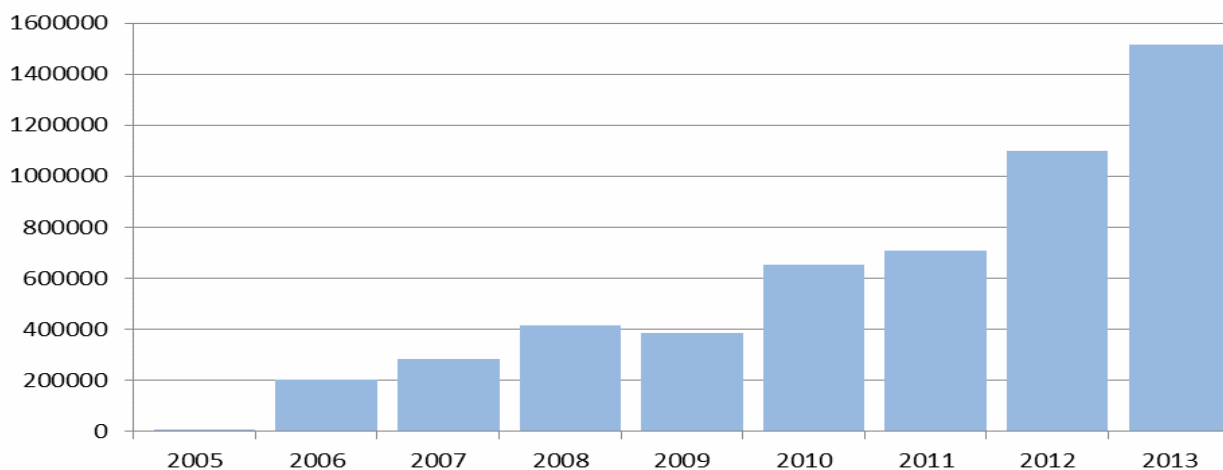
En résumé: la marge d'exploitation des compagnies low cost a presque atteint son maximum. C'est-à-dire que si le pétrole augmente, les compagnies low cost n'ont aucun levier pour amortir la hausse, ce qui aura des conséquences inévitables sur le prix des billets et donc, sur le trafic passager.

3.1: Evolution du prix du pétrole

Le prix du kérosène est directement indexé sur le cours du baril de pétrole brut. le prix du pétrole a atteint un pic historique à l'été 2008 à 144 USD avant de redescendre brutalement. Il s'est depuis stabilisé même si la tendance est clairement haussière. Depuis octobre 2010, le pétrole n'est jamais descendu sous la barre des 75 USD. Depuis juillet 2012, il n'est jamais descendu sous la barre des 80 USD. Depuis novembre 2012, il n'est jamais descendu sous la barre des 85 USD. Depuis avril 2013, il n'est jamais descendu sous la barre des 90 USD.



Evolution du prix du pétrole en dollar américain (source : NYMEX)



Evolution du trafic passager lowcost à Nantes Atlantique (source : statistiques des aéroports de l'UAF)

Le prix du pétrole a eu une incidence sur le trafic aérien et une baisse a été observée en 2009. Le pic historique pic du prix du pétrole est atteint à l'été 2008 alors la baisse du trafic passager n'est observé qu'à partir de l'année 2009. Comment cela s'explique-t-il ?

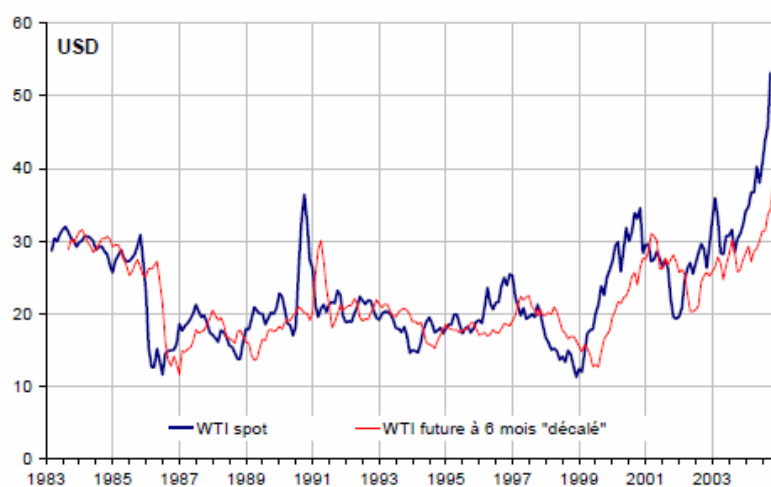
3.2: L'achat à terme

Définition : L'achat à terme désigne tout actif dont la transaction ne sera effective qu'à une échéance lointaine.

Les compagnies aériennes achètent un volume fixé de kérosène à un prix fixé à l'avance. Sur le marché du kérosène, les achats à terme se font à 6 mois mais plus généralement 1 an.

Illustration de l'achat à terme: Evolution du prix réel du pétrole et du prix à 6 mois

Graphique disponible à l'adresse : <http://www.tresor.economie.gouv.fr/file/326746>



Source : DRI - Global Insight.

Lecture : le graphique représente le prix au comptant et le prix à 6 mois tel qu'il s'établissait 6 mois avant la date d'observation, ce qui permet de juger de la capacité prédictive du prix à terme de 6 mois.

Cette pratique financière permet aux compagnies aériennes d'avoir une meilleure visibilité à moyen terme et leur a permis de supporter pendant quelques mois la très forte hausse du prix du pétrole. Mais comme le montre le graphique, les prix à long terme sont calqués sur les prix réels. Une hausse du prix du pétrole finira par avoir un impact direct sur les compagnies aériennes. Ce qui est confirmé par les spéculateurs.

"Toutes les compagnies utilisent ces outils de couverture mais elles ne peuvent pas se couvrir de manière infinie", explique François-Xavier Saint Macary, directeur de la salle de marché des matières premières à la Société Générale.

De plus, *«en Europe, les programmes d'achats à terme sont satisfaisants»,* estime Leigh Bailey, analyste en charge des transports à l'agence de notation Standard and Poor's, qui souligne qu'ils *«ne sont qu'un palliatif. (...) Vous ne pouvez pas effacer la douleur, vous pouvez la retarder mais vous finirez par la sentir si les prix du pétrole continuent à être élevés»*

Source: AFP - AP – Reuters

3.3: Evolution à venir du prix du pétrole

Source : "Vers des prix du pétrole durablement élevés et de plus en plus volatils"

Premier Ministre, Centre d'analyse stratégique, note d'analyse n°280, Sept.2012

<http://www.strategie.gouv.fr/content/vers-des-prix-du-petrole-durablement-eleves-et-de-plus-en-plus-volatils-note-danalyse-280-se>

Je vous épargne l'étude. Retenons le point important :

« Un consensus émerge aujourd'hui sur le maintien des prix du pétrole élevés (supérieurs à 100 \$/baril) et volatils dans les années à venir. »

L'étude conclut par elle-même :

« Dans tous les cas, nous devons nous attendre, dans les prochaines années, à une orientation à la hausse du prix du pétrole, avec une forte volatilité. S'orienter dès maintenant vers une société plus sobre en carbone constitue la meilleure réponse. »

Quelle ironie que cette étude soit destinée au Premier Ministre porteur du projet de NDDL ! Rappelons qu'à l'heure actuelle, on ne sait pas faire voler un avion avec autre chose que... du kérosène.

Conclusion :

Actuellement, la croissance du trafic aérien à Nantes Atlantiques est exclusivement portée par le développement des compagnies low cost au détriment du développement des compagnies traditionnelles dont l'activité à Nantes Atlantiques diminue depuis 2011.

De plus, le prix du pétrole est à un niveau historiquement haut et sa tendance haussière est une réalité qui affecte l'ensemble des compagnies aériennes... mais encore plus les compagnies low cost.

Bien qu'ayant démocratisé le transport aérien, ces compagnies sont en permanence à la limite de la rupture (plusieurs atterrissages d'urgence par manque de kérosène à l'été 2012 chez RyanAir) et se développent grâce aux ~~subventions~~ aides « marketing » et aux aides d'installation.

Ces aides, dont les CCI ou les Cours des Comptes Régionales déclarent elles-mêmes ne pas être capables d'évaluer la rentabilité, vont par ailleurs être à nouveau encadrées par le Parlement Européen afin d'être mieux réglementées.

Enfin, de par leur modèle économique mais également de leur propre aveu, les compagnies low cost ne s'installeront pas dans une grande structure telle NDDL. Elles se développeront à Rennes, Tours, Brest ou/et s'installeront à Quimper, Lorient, Angers où les taxes d'aéroport imposées (décollage/atterrissage, utilisation) sont peu chères et les créneaux horaires absents

Pour toutes ces raisons, les prévisions des différents bureaux d'études spécialisés ou des prévisionnistes de la DGAC évoqués par le rapport d'enquête de la DUP apparaissent dépassées par l'évolution du trafic aérien et du prix du pétrole.

Les arguments laissant présager une croissance pérenne du trafic aérien dans la région des pays de la Loire sur une superstructure telle NDDL sont tout simplement absents.

Certes, les grands équipements publics tels qu'un aéroport doivent être planifiés à l'avance mais au jour d'aujourd'hui, le gigantesque projet apparaît être lancé sur des bases biaisées datant d'un autre siècle.

Annexe I: Données sur le trafic aérien dans le grand ouest

source: rapports d'activités 2011 et 2012 de l'UAF

Rennes : -3,24% de croissance annuelle sur 2007- 2012 avec le low cost

2007 : 534 862 (total passagers) – 56 654 (passagers low cost) = 478 208 (hors low cost)

2012 : 453 521 – 44 585 = 408 936

Soit une baisse annuelle de 3,08% du trafic des passagers hors low costs
En 2012, les passagers hors low cost représentent 90,17% des passagers

Tours : +14,69% de croissance annuelle sur 2007- 2012 avec le low cost

2007 : 85 326 - 76 030 = 9 296

2012 : 169 341 – 156 789 = 12 552

Soit une hausse annuelle de 6,2% du trafic des passagers hors low costs
En 2012, les passagers hors low cost représentent seulement 7,41% des passagers

Brest : +4,71% de croissance annuelle sur 2007- 2012 avec le low cost

2007 : 850 433 - 92 147 = 758 286

2012 : 1 070 461 – 295 956 = 774 505

Soit une baisse annuelle de 0,42% du trafic des passagers hors low costs
En 2012, les passagers hors low cost représentent 72,35% des passagers

Les aéroports sans passagers low cost du grand ouest sont à la baisse sur la période 2007-2012 : Lorient (-3,8%) et Quimper (-4,1%). Le volume à Saint-Nazaire et Angers est infime.

Annexe II: Données sur le fret aérien à Nantes et dans le grand ouest

source: rapports d'activités 2011 et 2012 de l'UAF

En 2007, 11 692 + 13 870 = 25 562 tonnes de fret aérien ont été débarquées/embarquées à Nantes + Saint-Nazaire

En 2012, 8 868 + 21 214 = 30 082 tonnes.

Entre la baisse de l'un et la hausse de l'autre, on obtient une croissance annuelle de 3,31%

En 2012, Rennes a une croissance annuelle de 2,90% à 9803 tonnes (8551 t en 2007).

Les autres aéroports du grand ouest ont un faible volume et sont en baisse : Brest (-7,5%), Angers (-26%), Ouessant (-2,7%) et le Mans (arrêt) sur la période 2007-2011.