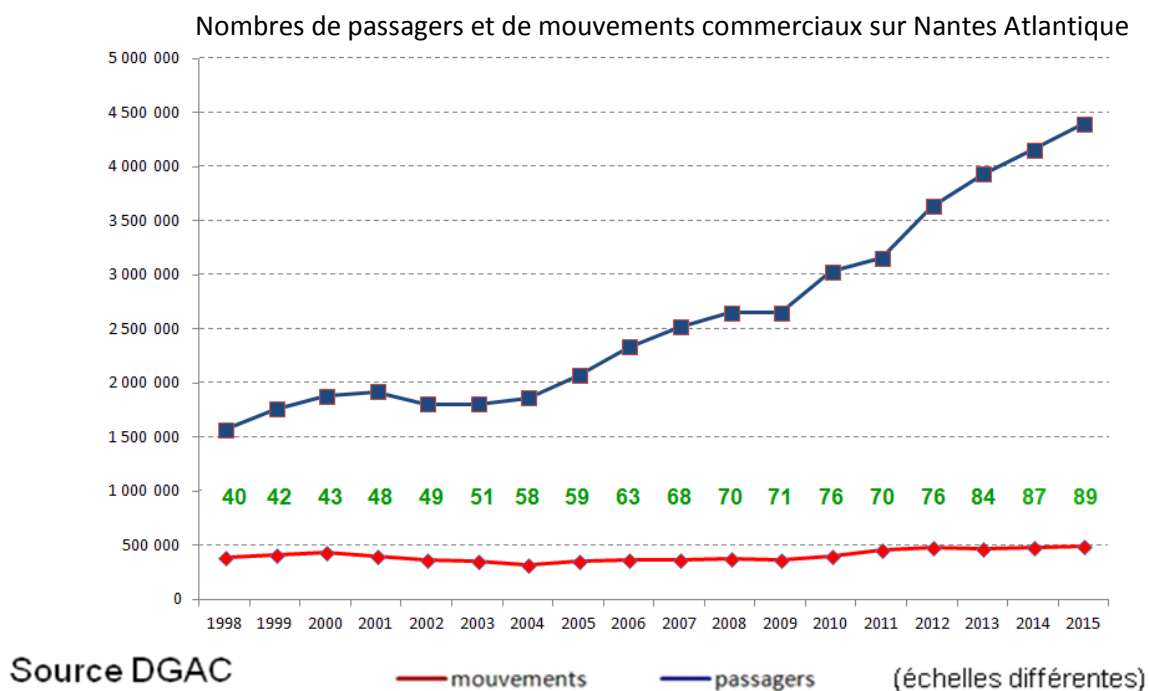


Depuis une quinzaine d'années, le trafic mesuré en nombre de mouvements (atterrissages et décollages) a d'abord diminué puis a progressé légèrement depuis 2010. Il y a eu 49 000 mouvements en 2015. Le nombre de passagers a par contre fortement augmenté, surtout depuis l'ouverture de la plateforme aux compagnies low cost en 2004. Les avions sont plus gros et mieux remplis, ce que traduit l'évolution du nombre moyen de passagers par avion (l'emport). L'emport sur Nantes Atlantique est de 89 en 2015, il peut encore beaucoup progresser quand on le compare à celui d'autres aéroports similaires.



**Le trafic est souvent commenté en nombre de passagers (courbe bleue).** Ce nombre a atteint 4,4 millions en 2015. Le nombre de passagers influe sur la capacité de l'aérogare (4,5 millions de passagers) et des parkings voitures (7 100 places). L'aérogare comme les parkings peuvent être agrandis si besoin.

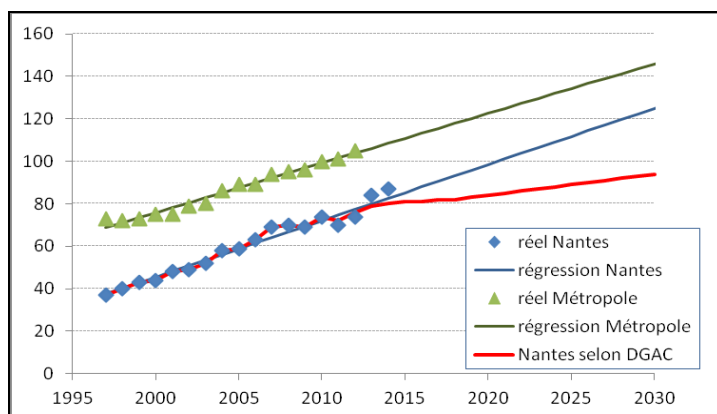
**Le plus important est le trafic mesuré en nombre de mouvements d'avions,** stagnant depuis dix ans et ayant augmenté en 2011 et 2012. Ce nombre de mouvements est à mettre en relation avec la capacité de la piste (110 000 mouvements d'après le cabinet Cosynergie en 2003), sachant que des aéroports similaires ont jusqu'à 250 000 mouvements par an (Gatwick, près de Londres, avec pourtant aucun vol de nuit). En 2015, il y a eu à Nantes Atlantique 49 000 mouvements commerciaux et 19 000 mouvements non commerciaux, soit 68 000 mouvement totaux. C'est moins qu'en 2000 (43 000 commerciaux et 29 000 non commerciaux, soit 72 000 au total).

**Les avions sont plus gros et mieux remplis : l'emport** (le nombre moyen de passagers par avion) explique la différence entre les deux courbes. Cet emport s'accroît régulièrement sur tous les aéroports. A Nantes, il est de 89 en 2015, inférieur à la moyenne des aéroports européens de même taille : il reste des marges de progression.

En 2015, l'emport est de 100 à Bordeaux, de 95 à Toulouse, par exemple.

Le graphique ci-contre montre que l'emport évolue de façon très régulière, à Nantes mais aussi globalement pour les aéroports de métropole. Il montre aussi que **la perspective d'avoir un emport proche de 100 en 2020 à Nantes est probable.**

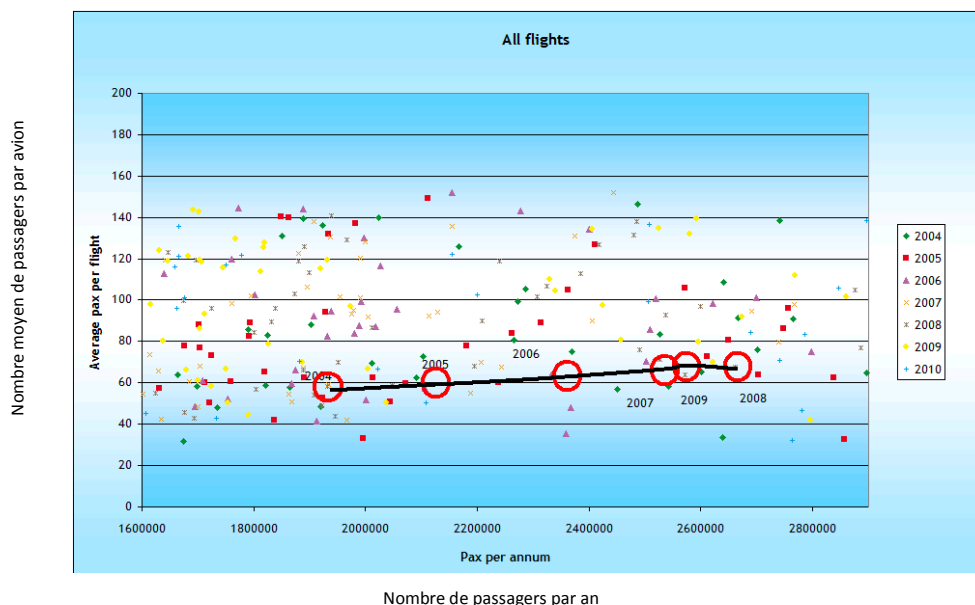
Curieusement, et sans justification, les estimations de la DGAC pour l'emport des années à venir sont très en deçà de la tendance des 20 dernières années.



Evolution de l'emport à Nantes Atlantique et pour l'ensemble des aéroports métropolitains

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

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



Extrait du rapport CE Delft, p.32 :

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

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

**Le trafic mesuré en nombre de mouvements d'avions (les atterrissages + les décollages) est, lui, très inférieur** aux prévisions effectuées en 2006 car le fait que les avions soient plus gros et mieux remplis n'a pas été pris suffisamment en compte dans les prévisions.

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

**L'essentiel des données publiées sur le trafic aérien concerne les mouvements commerciaux.** Dans les aéroports d'une certaine taille, **le trafic non commercial** est très marginal (à Toulouse par exemple en 2015, 11 000 mouvements non commerciaux sur 92 000 au total, soit 12 %). A Nantes par contre, le trafic non commercial (petits avions privés d'affaire et aéroclub), même s'il décroît, est encore important. En 2015, les 19 000 mouvements non commerciaux représentent 28 % du trafic de Nantes Atlantique ! Encore un signe de la modestie du trafic aérien à Nantes : à partir du moment où le trafic devient plus important, les petits avions sont interdits.

Source : [www.aeroport.fr](http://www.aeroport.fr)

**Voir aussi les fiches 01 : Capacité et 05 : Compagnies low cost**