



TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL

Etude complémentaire sur les hypothèses de trafic de l'aéroport Nantes-Atlantique

Étude pour la Commission Nationale du Débat Public

Angelo Martino and Marco Brambilla, TRT

Juillet, 2019



**Only for Milano headquarters*

Traduction effectuée par les garantes le 19/07/2019



Plan de la présentation

- Objectifs et méthodes
- Résumé des données et prévisions du trafic aérien de Nantes-Atlantique
- Etudes prévisionnelles de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
- Conclusions
 - facteurs influençant la croissance du trafic aérien ;
 - Notre vision de l'étude prévisionnelle faite en 2019 par la DGAC.

Objectifs et méthodes

Objectifs

- Évaluer les prévisions de trafic aérien de la DGAC en considérant les points de vue divergents entre ceux qui affirment que les chiffres sont :
 - *sous-estimés* et que l'aéroport sera bientôt saturé
 - *surestimés* en raison de la fiscalité, de la stabilisation de la croissance, d'une attitude différente des voyageurs et de la réglementation relative au changement climatique

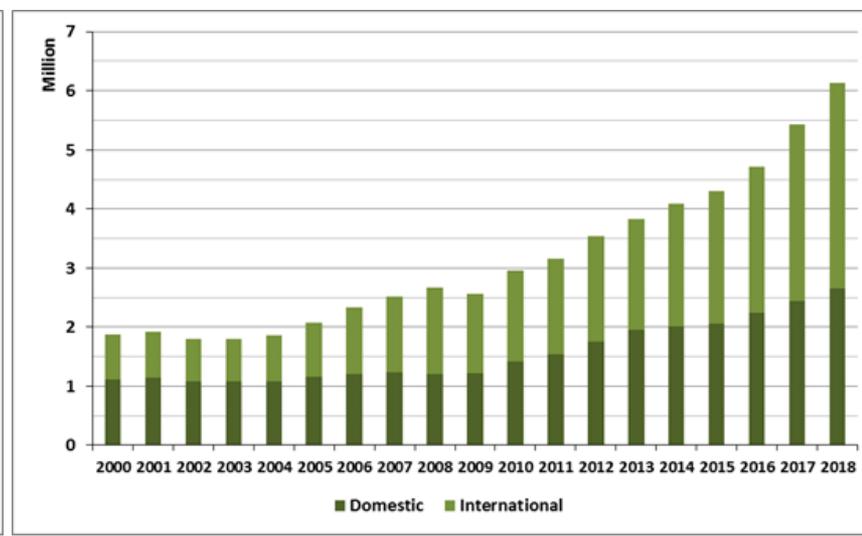
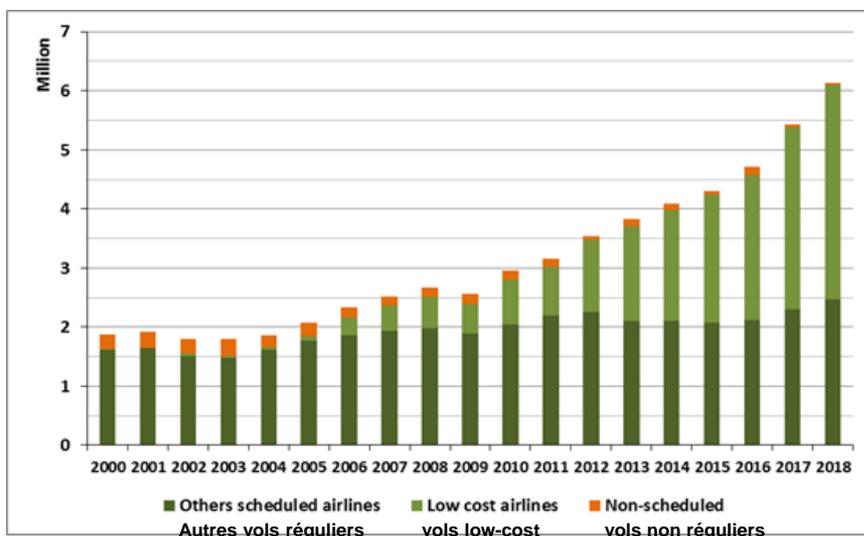
Méthodologie

- Analyse basée sur les documents officiels et les études fournies par la CNDP, et complétée par des rapports et entretiens complémentaires

Résumé des données de trafic et des prévisions

Trafics observés par segment de passagers (2000-2018)

- 6.1 millions de passagers en 2018
- Le low-cost dominant : 3.6 millions de passagers en 2018
- Trafic international supérieur au trafic domestique en 2007, porté par les compagnies low-cost

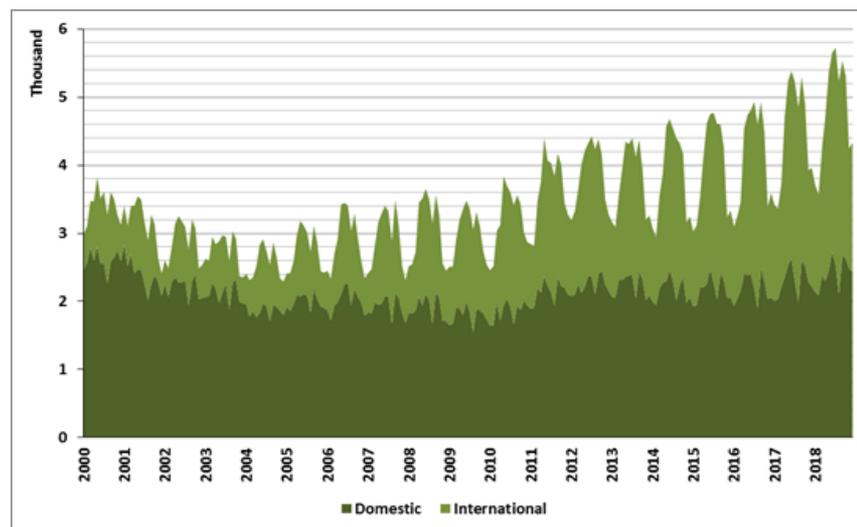
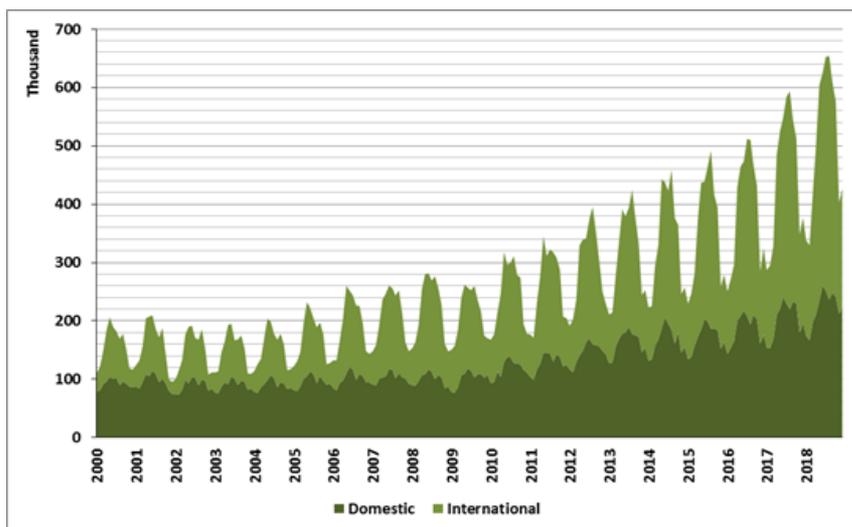


Résumé des données de trafic et des prévisions

Les pics estivaux annuels correspondent aux périodes de concentration de la demande.

L'intensité des pics estivaux a augmenté avec le temps

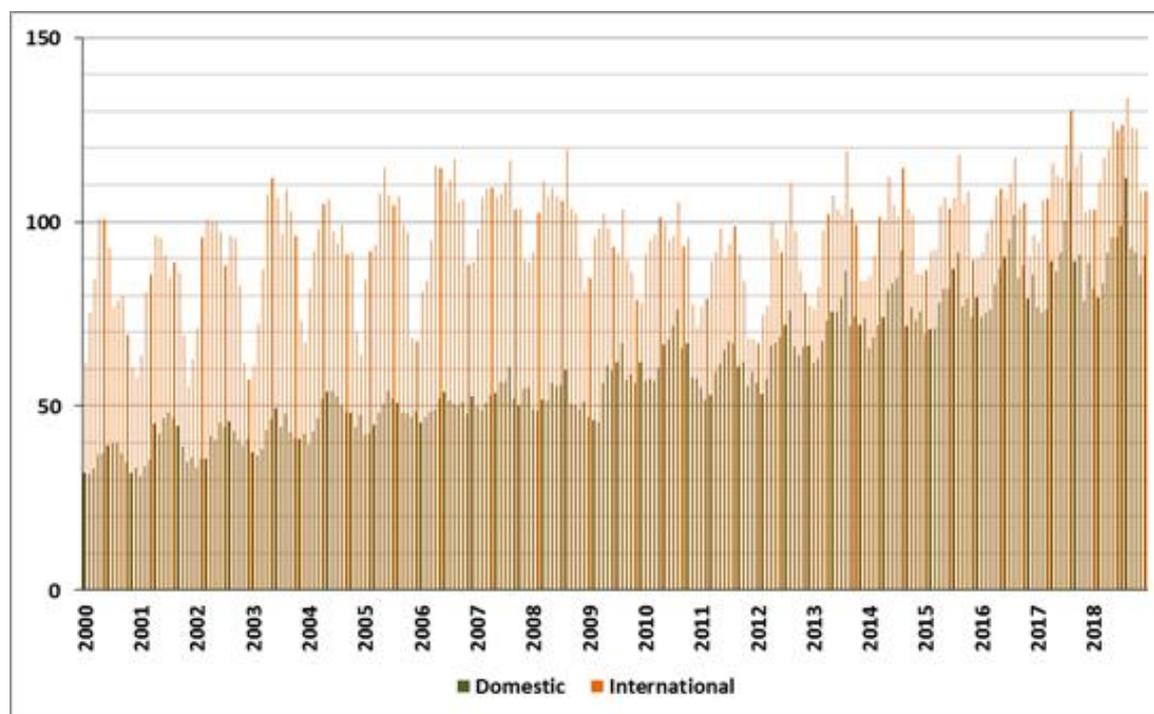
Les différentes évolutions pour les passagers (à gauche) et les mouvements (à droite) :



Résumé des données de trafic et des prévisions

Un emport moyen (passagers par mouvement) augmentant avec le temps.

Des rythmes différents pour les marchés nationaux (augmentation stable) et internationaux (influencés par la crise économique).



Résumé des données de trafic et des prévisions

Caractéristiques des passagers (enquête de 2017)

- Nationalité : 84% de passagers français
- Résidence: 34.3% venant de Nantes et 34.2% de départements voisins
- Destination du voyage : vacances ou loisirs 52%
- Durée du déplacement : relativement longue (4-15 jours)
- Plus de voyages "sortants" de Nantes Atlantique que de voyages "entrants"
- Type de billet privilégié : non remboursable, non échangeable et acheté à titre personnel.
- Seulement 1 vol effectué ou aucun vol au cours des 12 derniers mois précédant l'enquête
- Les destinations préférées se situent en Europe

Modèle de prévisions de la DGAC pour ses prévisions de 2019

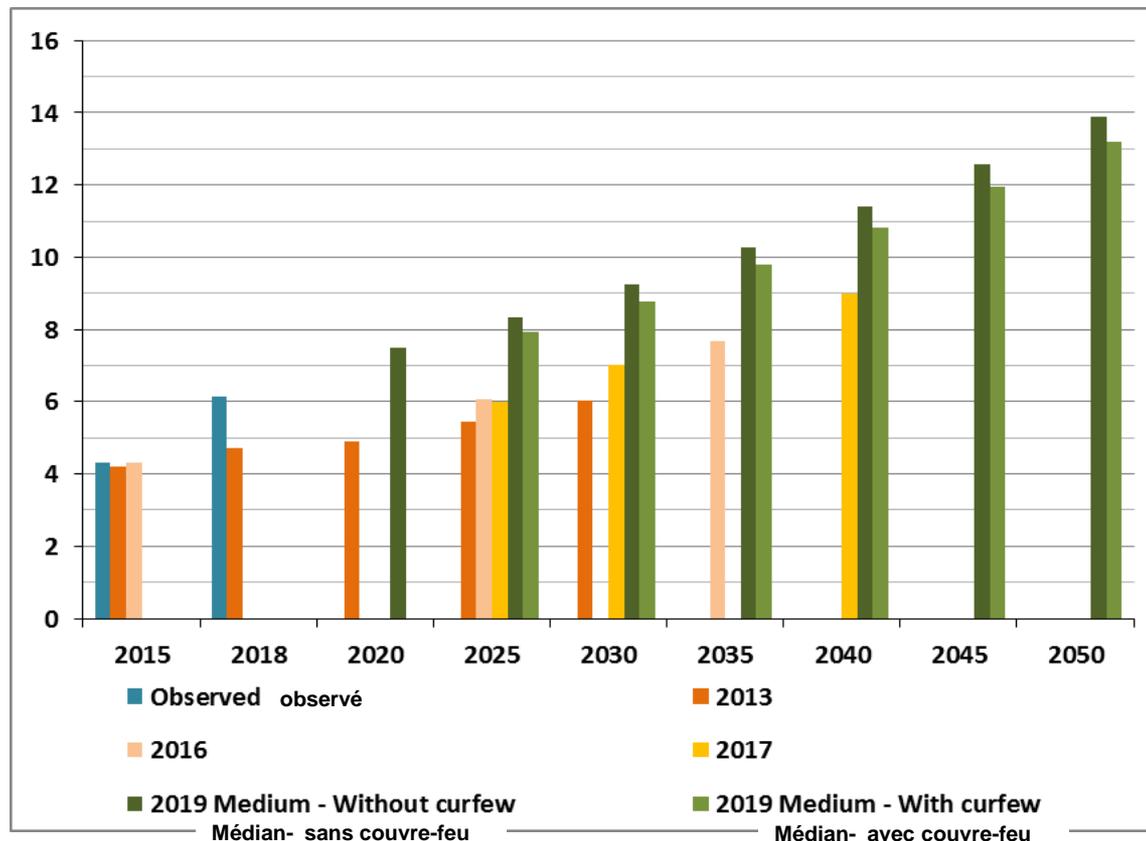
1. Calcul de la variation du coût du carburant sur la période 1990-2017 (les variations du prix du pétrole sont intégralement transférées sur le prix du billet).
2. Estimation de la demande de déplacement (passagers-km) non prise en compte au profit de la variation des coûts de carburant.
3. L'estimation de la demande de voyages à l'étape 2 est soustraite de la demande observée pour estimer la tendance nette de l'effet du prix du carburant
4. Le modèle estime séparément la demande de voyages intérieurs et internationaux, déduction faite de l'effet de coût du carburant en fonction (i) du PIB et (ii) du nombre de mouvements d'avions dans l'aéroport.
5. On suppose que l'élasticité par rapport au PIB diminue avec le temps afin de tenir compte de la maturité croissante du marché

Pas de concurrence avec les autres aéroports

Pas de distinction entre compagnies aériennes régulières et low-cost

Etudes prévisionnelles de la DGAC

Comparaison des prévisions de trafic aérien faites en 2013, 2016, 2017 et 2019
En nombre de passagers (*)

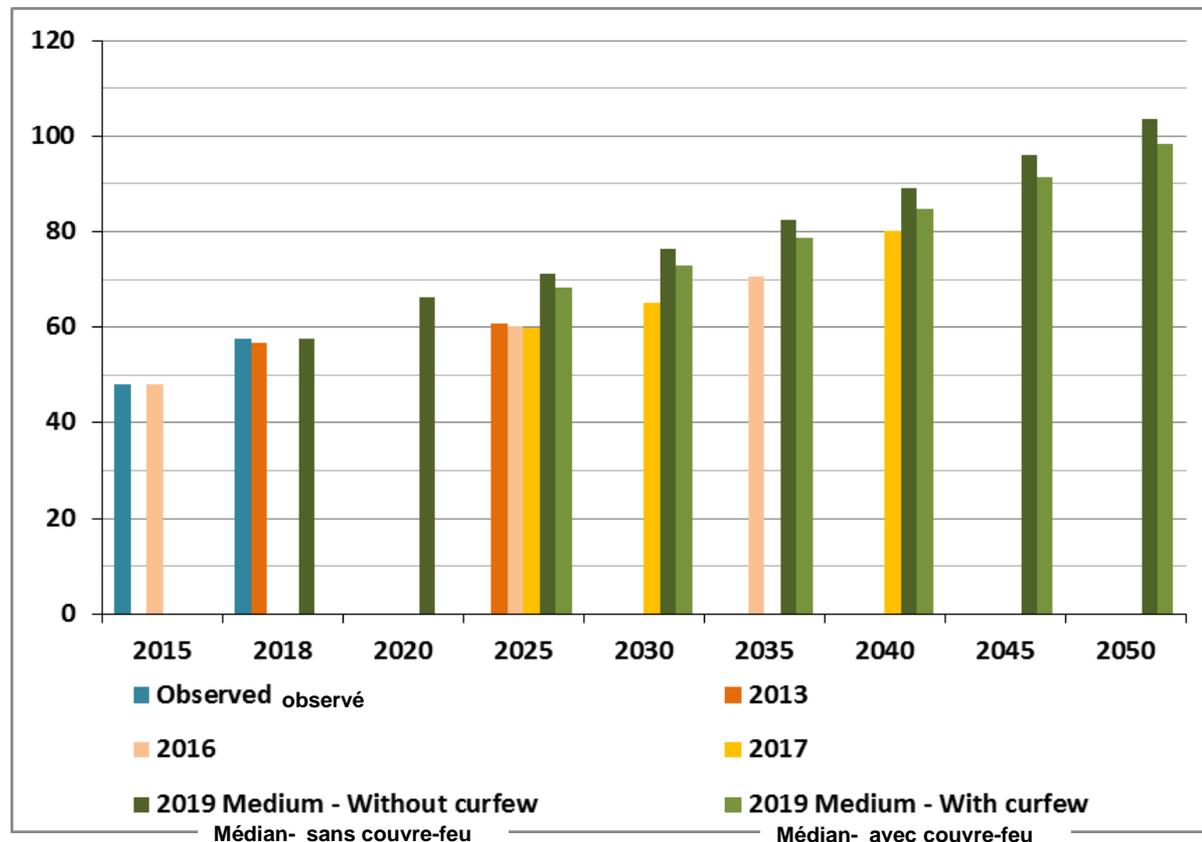


(*) le couvre-feu consiste à interdire les vols entre 00:00 et 06:00 du matin

Etudes prévisionnelles de la DGAC

Comparaison des prévisions de trafic aérien faites en 2013, 2016, 2017 et 2019

En nombre de mouvements(*)



(*) le couvre-feu consiste à interdire les vols entre 00:00 et 06:00 du matin

Etudes prévisionnelles de la DGAC

Taux de croissance annuels du trafic aérien prévus par l'étude DGAC de 2019, par rapport à d'autres projections à moyen et long terme

- France – Modélisation du transport (MODEV) - 2016

[2016 France national transport model]

- Union Européenne - Scénario de référence 2016 sur l'UE et la France

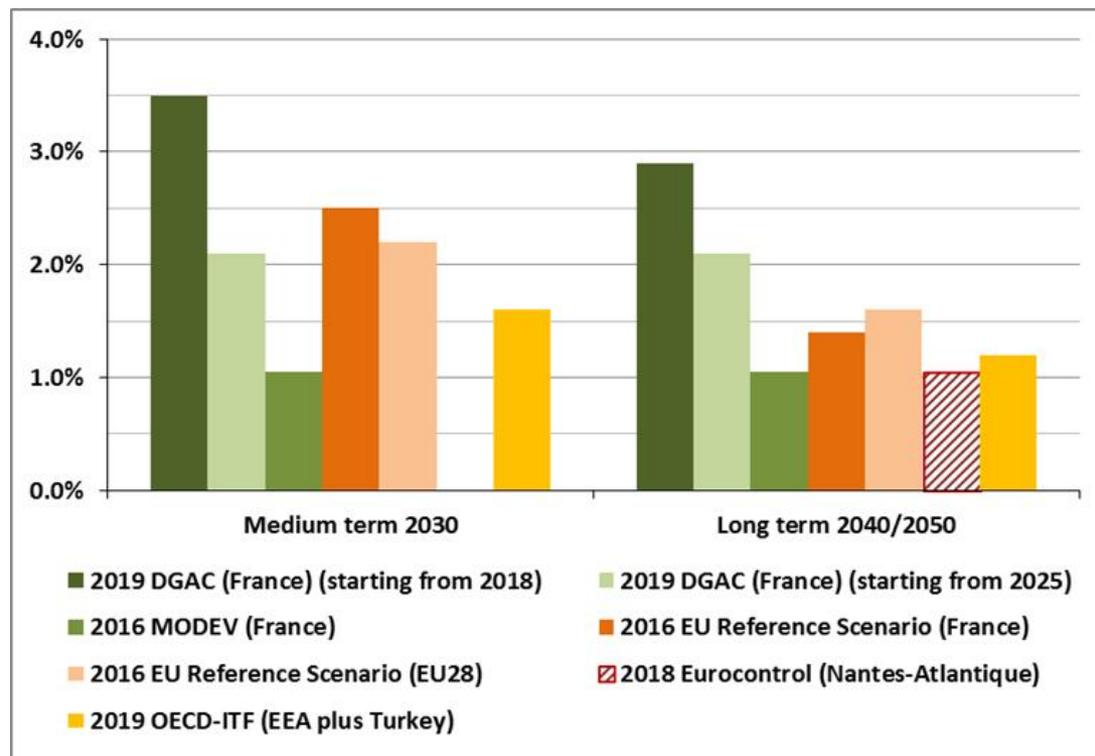
[2016 EU Reference scenario (EU28 and France)]

- EUROCONTROL Prevision faite en 2018 à l'horizon 2040 / moyenne de 4 scénarii sur Nantes Atlantique

[2018 EUROCONTROL at 2040 (Nantes-Atlantique, average of 4 scenarios)]

- Forum international des transport de l'OCDE 2019 – sur l'UE et la Turquie

[2019 OECD-ITF (EEA plus Turkey)]



Conclusions sur les facteurs influençant la croissance du trafic aérien

Exploitation des compagnies aériennes et des réseaux

- Fort taux de pénétration des compagnies aériennes low-cost, 59% des passagers en 2018
- Sous l'impulsion des compagnies aériennes low-cost, le segment international augmente à un rythme plus rapide que celui des vols domestiques
- Des compagnies aériennes low-cost très flexibles dans la planification et la gestion du réseau de connexions
- Six compagnies aériennes low-cost concurrentes implantées à Nantes Atlantique

Conclusions sur les facteurs influençant la croissance du trafic aérien

Relations entre le réseau de compagnies aériennes, le profil des voyageurs et le contexte socio-économique régional

- De nombreuses destinations de loisirs, notamment pour les voyages internationaux ;
- des voyageurs Affaires, représentant 1/4 des voyages, susceptibles de voyager avec des compagnies aériennes à bas prix ;
- L'évolution du trafic liée au développement économique de la région ;
- En plus des développements liés à l'activité économique, la possibilité d'un trafic supplémentaire lié au développement urbain ;

Les projections démographiques et les flux migratoires dus au vieillissement de la population doivent également être pris en compte. Ils pourraient soit positivement, soit négativement, modifier les préférences des usagers en matière de choix de voyages à l'avenir.

Conclusions sur les facteurs influençant la croissance du trafic aérien

Concurrence avec les autres aéroports français

- Taille relativement petite de l'aéroport le plus proche (Rennes)
- Interactions mineures avec les aéroports régionaux français comparables

Concurrence avec les services de train à grande vitesse et de bus longue distance

- Faible ou négligeable, également en raison de destinations exploitées différentes
- Le TGV généralement préféré pour les voyages directs à Paris
- Le transport aérien privilégié pour les vols en correspondance à Paris

Conclusions sur les facteurs influençant la croissance du trafic aérien

Politiques d'internalisation de coûts externes

- (voir taxe environnementale française annoncée récemment)
- C'est un facteur qui influence négativement les développements futurs, en particulier pour les aéroports dont les passagers sont plus sensibles aux variations de prix.
- Les améliorations futures de l'efficacité des appareils pourraient compenser en partie les augmentations de la taxation du carburant.

Scénarios politiques et contexte macro-économique

Ils pourraient affecter négativement les développements futurs (Brexit, tensions politiques dans la région du golfe Persique, augmentation du prix du pétrole).

Conclusions sur les prévisions de trafic aérien

À court/moyen terme (2030)

- Les prévisions actualisées en 2019 de la DGAC ne semblent pas surestimer le développement futur ;
- La période de montée en puissance suivie d'une croissance linéaire semble réaliste :
 - 159 nouvelles connexions pour la période 2018-2020, dont 148 compagnies aériennes à bas prix, principalement vers le sud de l'Europe ;
 - Nantes-Atlantique est devenu en 2019 la base d'opérations d'une compagnie aérienne significative, 25 nouvelles connexions ayant été ouvertes.
- Le taux de croissance annuel moyen de 2019 estimé par la DGAC est un peu plus élevé que les autres projections disponibles.
- Un élargissement du réseau de connexions destiné principalement aux destinations de vacances et de loisirs.

Conclusions sur les prévisions de trafic aérien

À long terme (2030-2050)

- La croissance envisagée semble moins probable.
- Le niveau d'équilibre asymptotique devrait être plus bas qu'escompté du fait de la saturation du marché.
(We would rather expect a lower asymptotic equilibrium due to market saturation)
- Le taux de croissance annuel moyen de l'étude 2019 estimé par la DGAC est élevé par rapport aux autres projections
- Le progrès technologique peut influencer sur la croissance future, avec l'optimisation de l'espace intérieur des avions et la capacité en sièges.

Merci de votre attention

martino@trt.it

brambilla@trt.it



TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL