

Evolution des retombées économiques de la plateforme aéroportuaire Nantes-Atlantique

Dans le cadre du projet de modification du SRADDET, la Région a lancé une mission relative à l'élaboration de sa stratégie en matière aéroportuaire conformément à la loi 3DS. Bien que l'aéroport de Nantes ne soit pas partie intégrante de cette réflexion, puisqu'il est propriété de l'Etat, il est apparu pertinent de disposer d'informations historiques et prospectives sur les retombées économiques de cette unique plateforme commerciale sur le territoire régional, incontournable pour les ligériens (et pour une part non négligeable des bretons).

Les activités de l'aéroport Nantes Atlantique génèrent en effet d'importantes retombées économiques en région Pays de la Loire et particulièrement en Loire-Atlantique.

La Région Pays de la Loire a souhaité disposer d'une approche de la mesure des impacts à l'échelle de la région pour appréhender l'effet d'entraînement de ces activités sur l'économie régionale.

Les impacts calculés sont exprimés en termes de valeur ajoutée produite (PIB) et en nombre d'emplois (ETP).

On distingue 4 types d'impacts socioéconomiques :

- **Impact Direct** : activités présentes dans le périmètre aéroportuaire concédé ;
- **Impact Indirect** : retombées auprès des fournisseurs des activités sur site ;
- **Impacts Induit** : retombées liées aux consommations de l'ensemble des salariés sur site ;
- **Impact Catalytique** : retombées liées aux dépenses des passagers aériens visiteurs sur le territoire (hébergement, restauration, commerce, transports, visites, etc.).

Le calcul de ces différents types d'impacts est effectué selon la méthodologie standard de l'ACI Europe¹, largement utilisée à l'échelle européenne. Cependant, nous avons retravaillé le montant de l'impact catalytique issu de cette méthode pour tenir compte du déséquilibre de la structure import / export des passagers sur l'aéroport de Nantes, à savoir 75% export / 25% import.

Près de 1 000 M€ de retombées économiques en 2022

Sur l'année 2022, les activités de l'aéroport de Nantes ont contribué à générer 977 M€ de retombées économiques, soit près de 0,8% du PIB régional.

Rappelons que 2022 est une année toujours marquée par les conséquences de la pandémie de COVID-19 dans le secteur des aéroports ; en effet, si la croissance est forte par rapport à 2021, il n'en demeure pas moins que le nombre de passagers commerciaux sur la plateforme est en retrait de 18% par rapport à 2019 (année de référence pré-COVID-19 : 7,2 MPAX).

Nous avons comparé l'impact économique des activités de la plateforme sur les années 2019 et 2022.

La baisse de fréquentation de la plateforme, enregistrée entre les deux années considérées, a impacté négativement les retombées économiques de la plateforme.

En effet, le recul de 19% de la fréquentation s'est traduit par une baisse de 21% de la valeur produite qui passe de 1 325 M€ en 2019 à 977 M€ en 2022, soit un impact de - 0,34 point ramené au PIB régional estimé.

¹Depuis 1992, l'ACI Europe qui regroupe l'ensemble des aéroports européens a élaboré une méthodologie permettant aux aéroports de réaliser des études d'impact économique en respectant le même cahier des charges ce qui permet des comparaisons. Cette méthodologie a été actualisée à plusieurs reprises avec une dernière remise à jour en 2015. A cette occasion, l'ACI Europe s'est associée avec le cabinet INTERVISTAS pour réaliser un simulateur permettant une évaluation rapide des impacts économiques d'un aéroport.

Evaluation impact économique NTE selon la méthode de l'ACI	2019		2022	
	contribution au PIB de la France (M€)	en emplois	contribution au PIB de la France (M€)	en emplois
Impact direct	470,25	6 038	360,59	4 630
impact indirect	277,17	4 106	212,51	3 148
impact induit	226,79	5 313	173,90	4 074
impact catalytique	351,00	7 058	230,00	5 909
impact économique global	1 325,21	22 515	977,00	17 761

(milliards €)

PIB de la France	2425		2639	
est. PIB de la Région PDL	120	4,95% du PIB national	129	4,89% du PIB national

Impact éco aéroport	1,33	1,10% du PIB régional	0,98	0,76% du PIB régional
----------------------------	-------------	------------------------------	-------------	------------------------------

Nombre de passagers (MPAX)	7,2		5,8	
<i>dt passagers low cost</i>	4,6	<i>soit 64%</i>	4,6	<i>soit 79%</i>
Tonnage fret	8 789		11 929	
Nombre de mouvements	63 000		44 300	

(Sources : Statistiques UAF, Insee et Solutions & Co)

Plus de 1 100 M€ de retombées économiques projetées en 2023

Le trafic sur la plateforme ligérienne a poursuivi sa reprise sur l'année 2023 qui devrait s'achever avec une fréquentation estimée à date à 6,5 MPAX.

L'impact économique, que ce niveau de trafic devrait représenter, a été évalué sur cette base.

Les hypothèses retenues pour la simulation sont les suivantes :

6,5 MPAX, dont 5,2 MPAX Low Cost, et 11 500 tonnes de fret

Evaluation impact économique NTE selon la méthode de l'ACI	est. 2023	
	contribution au PIB de la France (M€)	en emplois
Impact direct	411,45	5 283,00
impact indirect	242,48	3 592,00
impact induit	198,43	4 649,00
impact catalytique	250,00	6 432,74
impact économique global	1 102,36	19 957

(milliards €)

est. PIB de la France	2663,00	
est. PIB de la Région PDL	132,00	4,96% du PIB national
Impact éco aéroport	1,10	0,84% du PIB régional

Nombre de passagers (MPAX)	6,5	
<i>dt passagers low cost</i>	5,2	<i>soit 80%</i>
Tonnage fret	11 500	
Mouvement commerciaux	50 000	

(Sources UAF, Insee et Solutions & Co)

La création de richesse par la plateforme aéroportuaire devrait représenter environ 1 102 M€ en 2023, soit 0,84% du PIB régional estimé.

Impact du report des travaux de modernisation et d'agrandissement

Afin d'estimer l'impact de la déclaration sans suite de la procédure de renouvellement de la concession et du nouveau décalage des travaux à mener sur la plateforme aéroportuaire de Nantes, nous avons procédé à la simulation des retombées économiques sur 2025 et 2040 pour deux cas de figure.

1/ Impact économique de la plateforme estimé avec les travaux de modernisation

Lorsque le projet de modernisation de la plateforme aéroportuaire Nantes Atlantique a été présenté en concertation publique en 2019, le calendrier du projet initial prévoyait la réalisation des travaux entre 2022 et fin 2024 pour une mise en service en 2025.

Le budget de ces travaux de modernisation était estimé dans une fourchette comprise entre 470 M€ et 900 M€ et il était envisagé un trafic de 8,3 MPAX (et 71 300 mouvements) en 2025, puis 11,4 MPAX (et 89 000 mouvements) à horizon 2040².

Les travaux auraient été confiés pour partie à des entreprises locales générant des retombées économiques complémentaires pour le territoire.

Aussi, pour les besoins de la simulation, nous avons retenu les hypothèses suivantes :

Un budget médian travaux de modernisation de l'aéroport : 750 M€ dont 35%³ réalisés par des entreprises du territoire, soit 262,5 M€

La valeur ajoutée moyenne constatée en 2021 dans le secteur du BTP est de 39%⁴. La richesse créée pour le territoire pourrait donc être évaluée à 102 M€ répartis sur les 3 années du chantier.

80% de la valeur ajoutée est constituée de la masse salariale, c'est-à-dire environ 82 M€, qui vont pour une partie très significative être dépensés sur le territoire (logement, consommation, ...).

A ces travaux, il convient d'ajouter ceux, connexes au réaménagement de Nantes Atlantique (volet mobilités du CPER 2023-2027, protocole signé le 16/11/2023), relatifs à la halte ferroviaire, au bus à haut niveau de service (BHNS) et plus largement à l'intermodalité sur la zone aéroportuaire :

- Budget halte ferroviaire : 15,5 M€, livraison prévue 2030
 - Création d'une halte ferroviaire pour la desserte de l'aéroport avec évitement et télécommande de postes : 15 M€
 - Intermodalité gare ferroviaire, P+R, stationnement vélos, cheminements : 0,5 M€

- Budget BHNS : 6,8 M€
 - Infra BHNS route de Pornic phase amont : 0,9 M€
 - Infra BHNS route de Pornic phase travaux (hors L8 DLNT) : 4,4 M€
 - Infra BHNS VM 85 phase amont : 1,50 M€

- Budget Intermodalité aérogare et zone aéroportuaire (TC urbains et cars/vélos/taxis) : 1 M€

En 2025, seule une quote-part de 4,7 M€, soit 20%, est prise en compte.

² Ces hypothèses ont été formulées par la DGAC lors de la concertation publique de 2019.

³ Ce pourcentage est cohérent avec la pratique des concessionnaires BTPistes observée sur les derniers contrats de concession intégrant un volet conception / construction.

⁴ Source étude « performance des entreprises du BTP » 2021 BTP Banque – Crédit coopératif

Nous avons simulé les retombées économiques de l'aéroport en 2025 selon ces hypothèses.

Evaluation impact économique NTE selon la méthode de l'ACI	estimation 2025		estimation 2040	
	contribution au PIB de la France (M€)	en emplois	contribution au PIB de la France (M€)	en emplois
Impact direct	527,96	6 779	638,93	8 154
impact indirect	311,15	4 610	376,55	5 545
impact induit	254,62	5 966	308,13	7 176
impact catalytique	405,00	7 834	675,00	11 152
impact économique global	1 498,73	25 189	1 998,61	32 027
impacts VA chantiers et induits	62,85			
impact économique consolidé	1 561,58			
(milliards €)				
Estimation PIB de la France	2 716		3 410	
Estimation PIB de la Région PDL	138	5,08% du PIB national	186	5,45% du PIB national
Impact éco aéroport	1,56	1,1% du PIB régional	2,00	1,1% du PIB régional
Nombre de passagers (MPAX)	8,3		11,4	
dt passagers low cost	6,2	soit 75%	8,5	soit 75%
Tonnage fret	13 000		15 000	

(Source : OCDE – les hypothèses de PIB national à horizon 2025 et 2040 sont issues des prévisions disponibles sur le site de l'OCDE ; Insee – les hypothèses du PIB régional combinent projections de population et de taux de croissance)

En 2025, en prenant en compte les effets directs et induits des chantiers et de l'exploitation de la plateforme avec un niveau de trafic à 8,3 MPAX, les retombées économiques pour le territoire pourraient être évaluées à environ 1 560 millions d'euros, soit plus de 400 millions de plus qu'en 2023. Cela représenterait 1,1% du PIB régional.

La simulation réalisée sur les perspectives 2040 issues des hypothèses du projet d'aéroport modernisé montre un impact qui avoisine 2 milliards d'euros, correspondant à environ 1,1% du PIB régional projeté.

2/ Impact de la plateforme estimé sans les travaux de modernisation

Dans la mesure où le projet de modernisation est décalé, le démarrage des travaux est reporté à 2027/2028, les retombées économiques de la plateforme en 2025 ne devraient pas excéder 1 415 millions d'euros, soit un écart de près de 150 millions entre les 2 scénarios sur l'économie régionale pour l'année 2025.

Par ailleurs, dans l'hypothèse d'un plafonnement du nombre de mouvements, outre l'affermissement des mesures de couvre-feu, la plateforme pourrait connaître une dégradation de son trafic avec un niveau de l'ordre de 7 M PAX en 2040.

La simulation réalisée sur les perspectives 2040 issues des hypothèses du projet d'aéroport sans les travaux de modernisation aboutit à une création de valeur qui avoisine 1 milliard d'euros, correspondant à environ 0,5% du PIB régional projeté. Ce résultat aurait un impact significatif sur la création de richesses avec un recul de la part de valeur ajoutée de l'aéroport de 0,6% sur le PIB régional estimé en 2040.

<i>Evaluation impact économique NTE selon la méthode de l'ACI</i>	estimation 2025		estimation 2040	
	contribution au PIB de la France (M�)	en emplois	contribution au PIB de la France (M�)	en emplois
Impact direct	523,83	6 276	435,12	5 587
Impact indirect	308,72	4 574	256,44	3 799
Impact induit	252,63	5 919	209,85	4 917
Impact catalytique	330,00	7 834	110,00	7 058
Impact économique global	1 415,18	24 603	1 011,41	21 361
(milliards à)				
Estimation PIB de la France	2 716		3 410	
Estimation PIB de la Région PDL	138	5,08% du PIB national	186	5,45% du PIB national
Impact �co aéroport	1,42	1,0% du PIB régional	1,0	0,5% du PIB régional
Nombre de passagers (MPAX)	8		7	
dt passagers low cost	6	soit 75%	5,25	soit 75%
Tonnage fret	13 000		12 000	

(Source : OCDE – les hypothèses de PIB national   horizon 2025 et 2040 sont issues des prévisions disponibles sur le site de l'OCDE ; Insee – les hypothèses du PIB régional combinent projections de population et de taux de croissance)