



Préfecture
de la région
Pays de la Loire

Direction
de l'Aviation
Civile Ouest

Direction
régionale
de l'Équipement
Pays de la Loire

PROJET D'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS POSEES PAR LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Question 6.1.1.

Quelles retombées économiques pour Notre-Dame-des-Landes et les communes proches de l'aéroport : sont-elles prévisibles ?

Sur quelles bases peut-on affirmer que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes entraînera des créations d'emplois ? S'agira-t-il réellement de créations d'emplois nouveaux ou de simples transferts d'emplois ? S'il y a création d'emplois, quelles catégories d'emplois peut-on espérer ?

REPONSE

1 – Quel est l'impact économique d'un aéroport ? Quelles catégories d'emplois génère-t-il ?

En terme d'emplois, trois catégories sont généralement distinguées :

- **l'emploi direct**, qui correspond habituellement à l'emploi sur l'aéroport : compagnies aériennes, restauration pour les avions, centres de fret aérien, services auxiliaires des transports, distributeurs de carburant, locations de voitures, commerces, hôtels et restaurants, postes et télécommunications, administrations publiques, gestionnaires de l'aéroport, services divers;

- **l'emploi indirect**, notion qui recouvre des contenus assez différents selon les études et activités fortement utilisatrices de l'aéroport parce qu'elles ont des impératifs de délai d'intervention (services après-vente, fourniture de médicaments, de journaux, unités de formation - centres de conférences, de réunions...);

- **l'emploi induit**, qui est l'emploi généré par les emplois directs et indirects au niveau de l'agglomération voir de la région concernée par effet multiplicateur : transports terrestres, agences de voyage, taxis, services divers...

Selon les études, relatives le plus souvent à de grands aéroports internationaux, on trouve habituellement un coefficient multiplicateur de 2 à 4 entre l'emploi direct et l'emploi total (direct + indirect + induit). C'est-à-dire que pour 1 emploi sur l'aéroport, 1 à 3 autres emplois sont générés dans l'économie régionale (indirects + induits).

Dans tous les cas cependant, un fort développement autour de l'aéroport ne se produit que pour autant qu'il existe sur le site ou à proximité d'autres facteurs majeurs de développement auxquels l'aéroport apporte de surcroît une image valorisante (proximité d'une métropole, corridor de déplacements majeur, environnement économique et résidentiel porteur,...).

En terme de flux financiers, on retrouve les notions d'impact direct, indirect et induit :

Impact économique direct : masse salariale des entreprises (25 %), investissements (25 %), consommation – dépenses de sous-traitance et d'achat (50 %), fiscalité locale (autour de 1 % du total) ;

Impact économique indirect : dépenses effectuées par les passagers aériens, ne résidant pas dans la région, auprès des prestataires de biens et de services localisés en région mais hors du site aéroportuaire ;

Impact économique induit : résultante des flux économiques directs et indirects injectés dans l'économie régionale.

En terme de catégories d'emplois sur les grandes plateformes, sont évoqués les ratios suivants (les données ci-après concernent la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG) :

- ouvriers : 10 %
- employés : 52 %
- maîtrise : 27 %
- cadres : 11 %

2 – Quel est aujourd'hui l'impact économique de l'aéroport de Nantes-Atlantique ?

Actuellement, pour un trafic de l'ordre de deux millions de passagers, 1 750 personnes travaillent au sein des services et entreprises implantées sur la plate-forme aéroportuaire de Nantes-Atlantique : administrations, CCI, assistance au sol, aviation générale, compagnies aériennes, tours-opérateurs, commerces et services, loueurs, entreprises de fret (source : étude « A. Andersen » 2001).

A cela, il faut ajouter 110 emplois « indirects » situés dans la zone d'activités « D2A ».

Les emplois indirects et induits dans l'agglomération nantaise et au-delà par l'existence de l'aéroport n'ont pas été comptabilisés à ce jour.

Pour les emplois directs, hors fret, l'étude du cabinet Andersen (étude du devenir du site de l'aéroport de Nantes Atlantique-septembre 2000) a évalué le poids de l'activité aéroportuaire :

Poids de l'activité économique	Nombre d'emplois	Chiffre d'affaires (MF)	Valeur ajoutée estimée (MF)	Nombre total d'établissements
Administration-CCI	149	n.d.		4
Assistance au sol	140	100,0	24,9	1
Aviation générale	343	4,4	13,9	9
Compagnies aériennes	51	n.d.	9	7
Commerces/services	449	n.d.	160	11
Loueurs	137	61,0	8,0	15
Tour Operators	49	50,8	13,7	9
	5	n.d.	0	11
Total	1 323	216,2	228,9	67

3 – L'impact économique de quelques aéroports internationaux

Pour analyser les données qui suivent, il importe de prendre en compte les éléments d'appréciation suivants :

- les trafics des deux plateformes évoquées, Marseille et Toulouse, sont plus importants que ceux de Nantes-Atlantique aujourd'hui ;
- les données présentées ne sont pas issues de la même étude. De plus, aucune méthode d'évaluation des impacts ne s'est imposée jusqu'à présent. Aussi les résultats ne sont-ils pas forcément tout à fait comparables d'une étude à l'autre ;

Les chiffres indiqués, parfois très différents entre marseille et Toulouse, sont donc uniquement des ordres de grandeur de l'impact économique d'une plateforme disposant d'un trafic de quelques millions de passagers (Mpax) et assurant notamment des vols internationaux.

Aéroport	MARSEILLE	TOULOUSE
TRAFIC (Mpax)	6,3	5
Emplois directs	4 800	3 000
Emplois directs/Mpax	762	600
Impact écon. direct (M.Euros)	334	210
Emplois indirects	nd	5 750
Impact écon. Indirect (M.Euros)	616	350
Emplois induits	nd	17 500
Impact écon. Induit (M.Euros)	1 140	1 120
Impact écon. Global	2 090 M.Euros	1 680 M.Euros

4 – Quel est l'impact économique prévisible d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes ?

Comme l'attestent les études menées sur plusieurs plateformes aéroportuaires internationales, ces équipements ont un impact économique incontestable en terme d'emplois et de flux financiers.

Au plan local, le développement des territoires riverains du futur aéroport s'appuiera sur les orientations issues de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire en cours d'approbation, sachant que la maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu majeur de l'ensemble du secteur. Les documents de planification, SCOT et PLU, identifieront les fonctions de chaque pôle d'équilibre et les sites d'accueil des activités économiques.

Des capacités financières nouvelles, sous forme d'impôts locaux, permettront aux collectivités locales de répondre aux besoins induits.

Les habitants des communes riveraines bénéficieront d'avantages économiques directs (proximité d'un pôle d'emploi, facilité d'accès au réseau routier principal, facilité d'usage de transports collectifs avec le centre de Nantes) ou indirects par le fait de la proximité des équipements et services publics ou privés qui seront mis en place sur le site ou aux abords (boutiques commerciales sur l'aéroport, agences bancaires, entreprises de services - hôtellerie, restauration, location de véhicules... -, et services aux entreprises - salles de réunion équipées en moyens audio-visuels,...).

Création et / ou transfert d'emplois directs et indirects existants

A l'ouverture de la nouvelle plateforme, il est très vraisemblable que la plupart des emplois et des flux financiers directs seront transférés de l'actuelle plateforme sur la nouvelle, du moins si toute activité aéronautique cesse sur le site de Nantes-Atlantique.

Les emplois et flux financiers indirects devraient eux aussi accompagner très majoritairement le transfert de la plateforme, et se développer en accompagnement du développement du trafic.

Les emplois et flux financiers induits étant diffus sur un large territoire, le transfert de la plateforme devrait avoir un impact modéré sur le site de Nantes-Atlantique. De même, le développement du trafic sur la nouvelle plateforme aura un effet bénéfique en terme d'emplois et de flux financiers sur un large territoire.

En ce qui concerne spécifiquement la zone d'activités riveraine de l'aéroport actuel, hormis trois hôtels situés à proximité de l'aéroport, aucune activité n'est directement liée à l'activité aéroportuaire : seulement 4 % des entreprises interrogées jugent « indispensable » la présence des services aéroportuaires et 3 % « nécessaire ». Cette zone « D2A », principal pôle d'activités au sud de la Loire, ne semble donc pas devoir son développement économique récent à la présence de l'aéroport. D'autres facteurs d'attractivité sont mis en avant, comme la visibilité, l'accessibilité, la qualité du foncier et de l'immobilier notamment. En conséquence, on peut penser que les entreprises, et les emplois qu'elles représentent, seront maintenus sur place.

Sources : L'impact économique des aéroports (IAURIF 1995) ; Dossier du débat public « un aéroport pour le Grand Ouest » ; Etude Andersen-CG 44 (2001)