

JANVIER 2015

# ETUDE D'IMPACT ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS

BORDEAUX MÉRIGNAC, BIARRITZ ANGLET BAYONNE,  
PAU PYRÉNÉES, BERGERAC DORDOGNE PÉRIGORD



# INTRODUCTION

---

**Cette étude s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du schéma sectoriel «Equipements gérés et aménagement du territoire» des CCI d'Aquitaine, adopté le 11 octobre 2012 par l'Assemblée Générale de la CCI Aquitaine.**

Fruit d'un travail mutualisé entre les CCI de Bayonne Pays basque, Bordeaux, Dordogne, Pau Pyrénées et la CCI Aquitaine, cette étude s'appuie sur l'utilisation d'une méthodologie commune des retombées des aéroports aquitains, permettant de mettre en perspective les résultats au niveau régional. Cette harmonisation doit permettre la production d'études visant à renforcer la prise de conscience du rôle des aéroports dans le développement économique et l'aménagement du territoire de l'Aquitaine.

Cette étude est un outil d'aide à la décision pour les acteurs locaux.

# SOMMAIRE

---

**03 // CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE**

**13 // ANALYSE RÉGIONALE**

**27 // AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC**

**37 // AÉROPORT DE BIARRITZ ANGLET BAYONNE**

**47 // AÉROPORT DE PAU PYRÉNÉES**

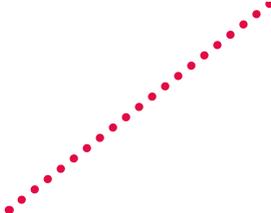
**55 // AÉROPORT DE BERGERAC DORDOGNE PÉRIGORD**

**63 // DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**69 // ANNEXES**



# CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE



CONTEXTE ET  
MÉTHODOLOGIE

ANALYSE  
RÉGIONALE

BORDEAUX  
MÉRIGNAC

BIARRITZ ANGLLET  
BAYONNE

PAU  
PYRÉNÉES

BERGERAC  
DORDOGNE PÉRIGORD

DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

## LE CONTEXTE MONDIAL, EUROPÉEN ET NATIONAL

### UN TRANSPORT AÉRIEN MONDIAL EN CONSTANTE PROGRESSION

- **3,1 milliards de passagers en 2013** dans le monde soit un trafic en hausse de 5,2 % sur 2012/2013
  - progression du trafic des lignes internationales sur 2012 / 2013 (+ 5,4 %) supérieure à celle des lignes intérieures (+ 4,9 %),
  - compagnies en plus forte croissance : celles du Moyen-Orient (+ 11,4 %), de l'Asie-Pacifique (+ 7,1 %), d'Amérique Latine (+ 6,3 %) et d'Afrique (+ 5,2 %),
  - croissances les plus faibles en Amérique du Nord (+ 2,3 %) et en Europe (+ 3,8 %).
- **Plus de 1 100 liaisons aller et retour** nouvelles et 600 000 fréquences créées en 2013, ce qui au total représente 50 000 liaisons directes et plus de 31,5 millions de fréquences.
- **Une baisse de 7,4 % sur les tarifs du transport aérien en 2013** par rapport à l'année précédente.
- **A l'horizon 2034**, doublement du nombre de passagers dans le monde par rapport à aujourd'hui, pour s'établir à 7,3 milliards soit une croissance moyenne de 4,1 % par an.

Source : IATA (association internationale de transport aérien), statistiques parues en août 2014

### UNE CROISSANCE DU TRAFIC EUROPÉEN CONTINUE MAIS PLUS FAIBLE QUE LA MOYENNE MONDIALE

- Près de **10 millions de vols** dans l'espace européen en 2013 et plus de **800 millions de passagers**.
- Croissance du trafic en Europe de 3,8 % entre 2012 et 2013, marquée par une progression très importante de certains pays hors Union européenne (Russie, Turquie, Islande, Norvège) et une hausse plus modérée dans l'Union européenne (+ 1 % sur 2012/2013).

### RÉPARTITION DU TRAFIC PASSAGERS PAR TYPE DE MARCHÉ



(Source : Eurocontrol, rapport annuel 2013)

- Une part des compagnies traditionnelles toujours majoritaire (55 %) même si 1 passager européen sur 4 utilise une compagnie à bas coût.
- A l'horizon 2034, enregistrement de la plus faible croissance en Europe, avec une moyenne de 2,7 % par an, et un marché de 1,4 milliards de passagers. La France, 7<sup>e</sup> aujourd'hui, occupera le 10<sup>e</sup> rang.

## ET EN FRANCE ?

- **172 millions de passagers en France en 2013** (+ 2,3 % par rapport à 2012), soit un taux inférieur aux progressions européenne (+ 3,8 %) et mondiale (+ 5,2 %).
- **Une répartition relativement stable** entre le trafic national (30 %) et le trafic international (70 %)
- **Une part du trafic des aéroports de province qui ne cesse d'augmenter** (44 % en 2013 ; 41 % en 2009) au détriment de celle des aéroports de Paris (56 % en 2013 ; 59 % en 2009).
- Poursuite du développement du trafic des compagnies à bas coût :
  - part dans le trafic national global 2013 : 24 %
  - part dans le trafic de province 2013 : 34 %
  - croissance du trafic low-cost en France 2012/2013 : +7,9 %
  - part dans le chiffre d'affaires national 2012 : 21 % (12 % en 2007)

Sources : UAF (Union des aéroports français), Eurocontrol et Aéroports de France

# LES CHIFFRES CLÉS DES AÉROPORTS AQUITAINS

## CLASSEMENT DES AÉROPORTS AQUITAINS EN FRANCE (HORS ÎLE-DE-FRANCE)

Classement métropole	Aéroports	Nombre de passagers 2014 (sauf *)	Evolution 2013/2014 (%)
1	Nice Côte d'Azur	11 660 000	+1
2	Lyon Saint Exupéry	8 470 000	-1
3	Marseille Provence	8 182 237	-1
4	Toulouse Blagnac	7 517 736	-1
5	Bâle Mulhouse	6 500 000	+11
<b>6</b>	<b>Bordeaux Mérignac</b>	<b>4 945 029</b>	<b>+7</b>
7	Beauvais*	3 952 908	+2
8	Nantes Atlantique*	3 930 849	+8
9	Lille Lesquin*	1 661 741	+19
10	Montpellier Méditerranée	1 445 000	+2
11	Ajaccio*	1 350 431	+11
12	Strasbourg*	1 181 149	+1
13	Bastia	1 162 805	+3
<b>14</b>	<b>Biarritz Anglet Bayonne</b>	<b>1 064 402</b>	<b>-3</b>
15	Brest Bretagne*	1 003 836	-6
<b>16</b>	<b>Pau Pyrénées</b>	<b>621 492</b>	<b>-4</b>
<b>...27</b>	<b>Bergerac Dordogne Périgord</b>	<b>277 312</b>	<b>-3</b>
	<b>Agen La Garenne</b>	<b>40 557</b>	<b>+10</b>
	<b>Périgueux Bassillac</b>	<b>7 663</b>	<b>+0,4</b>

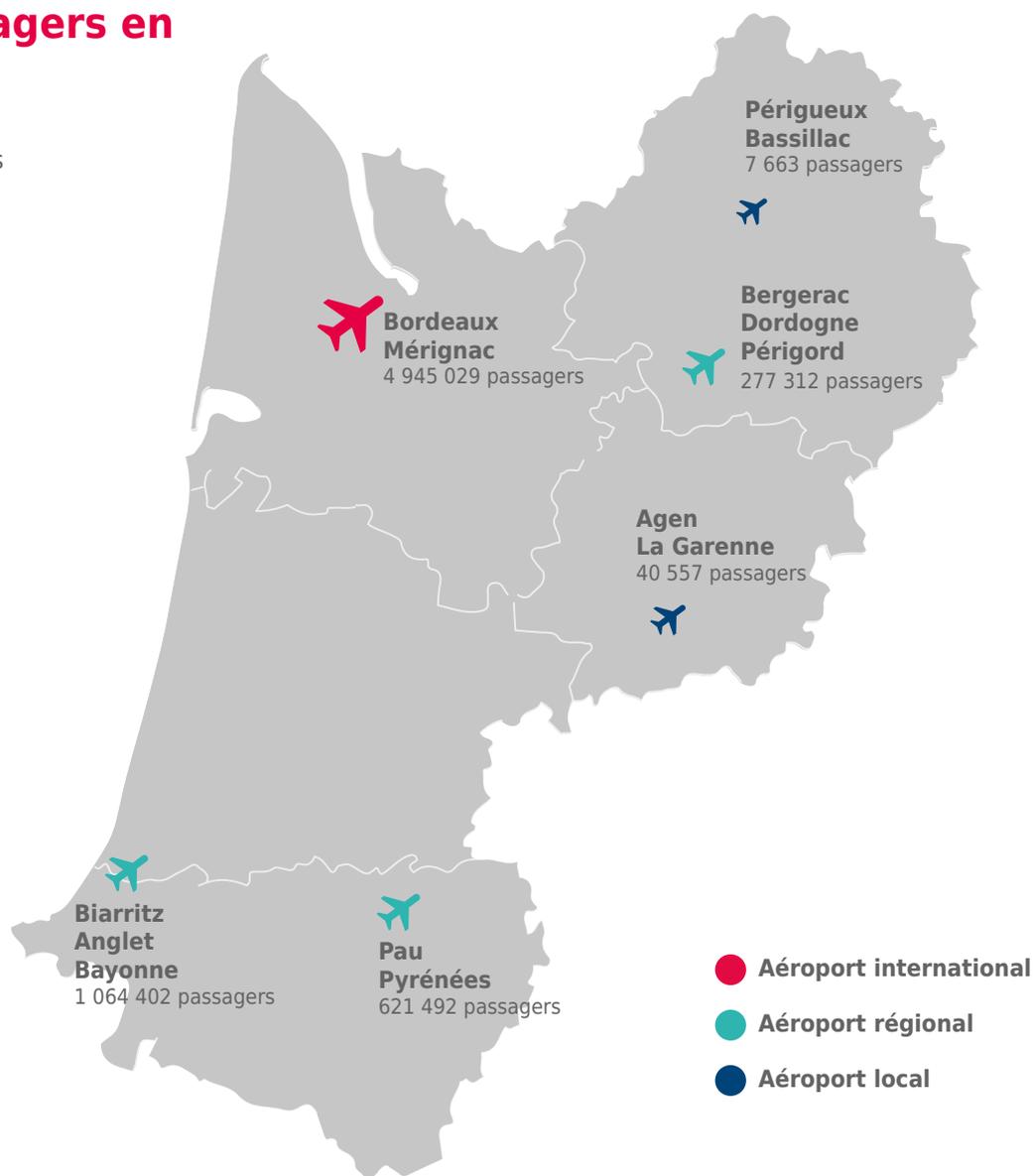
Source : aéroports 2014 - Traitement : CCI Aquitaine

Le classement n'a été fait que pour les aéroports dont le trafic est supérieur à 100 000 passagers

\* : Trafic passagers 2013

## Près de 7 millions de passagers en 2014

Trafic passagers total 2014 :  
**6 956 455**



Les infrastructures aéroportuaires aquitaines peuvent être classées en trois catégories, répondant à des enjeux différents :

- un aéroport d'envergure internationale: **Bordeaux Mérignac**,
- trois aéroports régionaux : **Biarritz Anglet Bayonne**, **Pau Pyrénées** et **Bergerac Dordogne Périgord**,
- deux aéroports à Obligation de Service Public (OSP) : **Agen La Garenne** et **Périgueux Bassillac**.

Ces aéroports aquitains répondent à un double objectif :

- participer au rayonnement de l'Aquitaine comme outil de développement économique régional et d'ouverture vers l'international,
- être un outil d'aménagement du territoire en favorisant le désenclavement, notamment dans les zones les plus rurales.

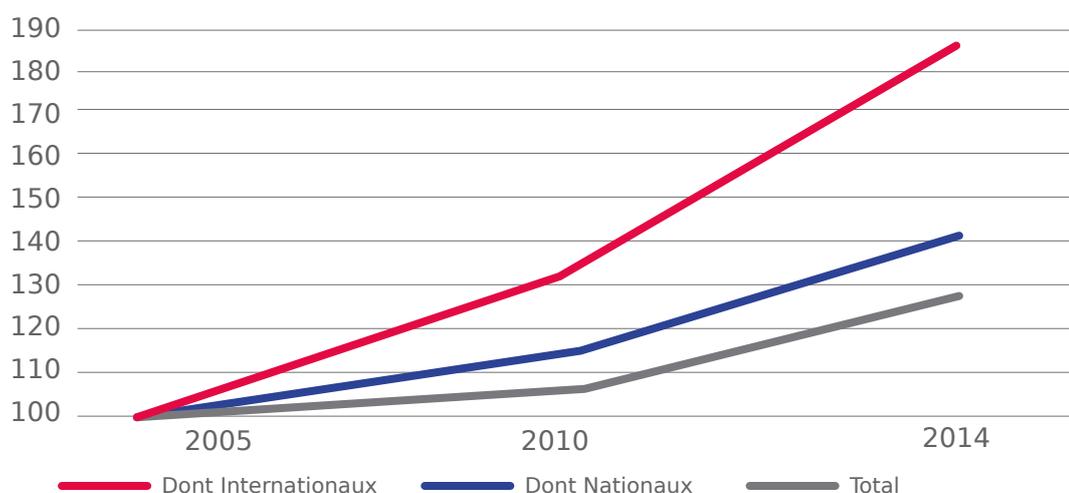
## TRAFIC PASSAGERS CUMULÉ DES AÉROPORTS AQUITAINS DEPUIS 2005

	2005	2010	2014	Evolution 2010/2014 (%)
Passagers locaux dont :	4,9	5,6	6,9	+ 23
internationaux	1,4	1,9	2,7	+ 42
nationaux	3,4	3,7	4,3	+ 16
Total	4,9	5,6	7	+ 25

Source : Union des Aéroports Français - Traitement : CCI Aquitaine- valeurs en millions de passagers

NB : on entend par passagers commerciaux, les passagers voyageant sur des avions exploités à des fins commerciales. Les passagers locaux sont ceux commençant ou terminant leur voyage à l'aéroport considéré. Ils se répartissent en passagers nationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport français, et passagers internationaux embarquant à destination ou débarquant en provenance d'un aéroport étranger. Les passagers en transit sont les passagers effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et continuant leur voyage avec le même avion et sous le même numéro de vol (chaque passager est compté une fois).

### ÉVOLUTION DU TRAFIC PAR TYPE DE TRAFIC EN AQUITAINE DE 2005 À 2014



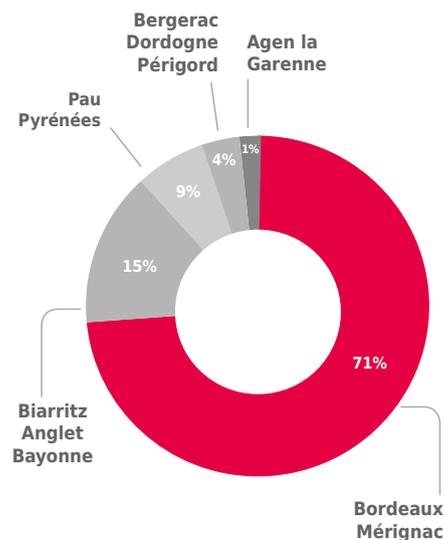
**Sur la période 2005/2014, la fréquentation et le trafic des aéroports aquitains sont en hausse**, ce qui s'explique notamment par le développement de l'aérien comme mode de transport, sa banalisation et la baisse des prix en partie permise par le développement des compagnies à bas coût.

Le trafic international a doublé sur cette période et s'est essentiellement déployé dans trois aéroports régionaux, ceux de Bordeaux Mérignac, Biarritz Anglet Bayonne et Bergerac Dordogne Périgord depuis les années 2000.

Sur la période récente 2010/2014, la croissance du trafic international en Aquitaine (+ 41 %) est relativement bien plus marquée que celle du trafic national (+ 16 %).

## TRAFIC PASSAGERS DES AÉROPORTS AQUITAINS EN 2014

	2014
Bordeaux Mérignac	4 945 029
Biarritz Anglet Bayonne	1 064 402
Pau Pyrénées	621 492
Bergerac Dordogne Périgord	277 312
Agen la Garenne	40 557
Périgueux Bassillac	7 663
TOTAL	6 956 455

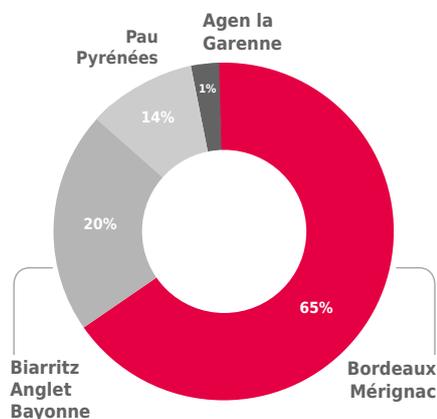


Source : Union des Aéroports Français - Traitement : CCI Aquitaine  
Le graphique ne fait pas figurer l'aéroport de Périgueux dont la part dans le trafic régional représente 0,1 %. La grève de 15 jours au sein de la compagnie Air France au mois de septembre 2014 a eu un impact important sur les trafics des aéroports.

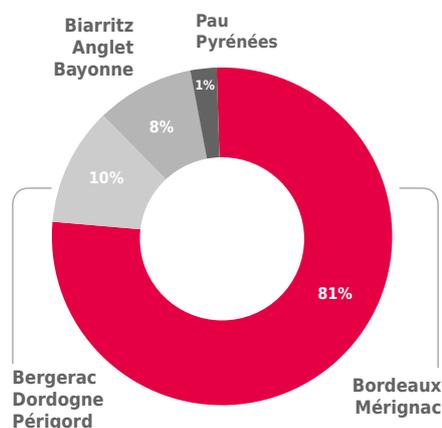
L'aéroport de Bordeaux Mérignac représente plus des 2/3 du trafic total régional, avec plus de 80 lignes existantes, tant en national qu'à l'international.

## RÉPARTITION DU TRAFIC DES AÉROPORTS AQUITAINS

### NATIONAL



### INTERNATIONAL



NB : les passagers nationaux de l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord sont ceux de la ligne Bergerac-Paris qui est très peu utilisée. L'aéroport de Pau Pyrénées comptait jusqu'à fin 2013 plusieurs lignes internationales.

Les aéroports aquitains présentent trois profils correspondant à des développements différents :

- **Bordeaux Mérignac** présente légèrement plus de passagers sur des lignes nationales en 2014 (56 % du total) mais on observe un phénomène de forte progression des passagers sur vols internationaux (+ 60 % entre 2010 et 2014).
- **Biarritz Anglet Bayonne et Pau Pyrénées** sont davantage tournés vers le trafic national, avec respectivement 79 % et 99 % de leurs lignes dans le ciel français.
- **Bergerac Dordogne Périgord** est clairement porté sur le développement international (12 lignes sur 13 sont internationales). Il représente donc 10 % du trafic international aquitain, alors qu'il ne génère que 4 % du trafic total régional.

# MÉTHODOLOGIE

**La méthodologie retenue pour évaluer l'impact économique des aéroports est la méthode ACI** (Airport Council International), établie par l'association professionnelle mondiale d'opérateurs d'aéroports du même nom. Elle permet d'évaluer les retombées en termes de flux financiers injectés dans l'économie régionale par les aéroports.

Cette méthode était déjà appliquée par les aéroports de Bordeaux-Mérignac, Biarritz Anglet Bayonne et Bergerac Dordogne Périgord. Elle est très largement utilisée par les aéroports en France et dans le monde.

Le périmètre retenu pour mener l'étude d'impact est défini par le Schéma sectoriel « équipements gérés et aménagement du territoire » publié par la CCI Aquitaine en 2012. Il concerne les aéroports de **Bordeaux Mérignac, Biarritz Anglet Bayonne, Pau Pyrénées et Bergerac Dordogne Périgord**.

La méthodologie précise est décrite en annexe.

## L'IMPACT GLOBAL CORRESPOND À LA SOMME DE L'IMPACT DIRECT, L'IMPACT INDIRECT ET L'IMPACT INDUIT

	DÉFINITION	CALCUL FONDE SUR...
IMPACT DIRECT	Richesses produites par les entreprises et les administrations de la plateforme dans la région sous forme de masse salariale, de fiscalité et de dépenses de consommation et d'investissement.	La masse salariale, la fiscalité locale, les dépenses de consommation et les investissements
IMPACT INDIRECT	Dépenses effectuées par les passagers auprès des prestataires de biens et services localisés dans la région (hors plateforme aéroportuaire).	Les déclarations des passagers concernant les dépenses effectuées lors de leur séjour et la durée de leur séjour.
IMPACT INDUIT	Flux monétaires successifs issus de l'impact direct et indirect quantifiant le rôle d'entraînement dans l'économie régionale.	Un coefficient multiplicateur (M) qui correspond aux mouvements de redistribution successifs. Cet impact prend en compte les données fournies par les entreprises sur la répartition de leurs postes de charges et le taux de rétention de ces postes, c'est-à-dire les proportions dans lesquelles ces dépenses sont faites en Aquitaine ou pas.

## LA MISE EN OEUVRE DE CETTE MÉTHODOLOGIE A REPOSÉ SUR LA RÉALISATION DE DEUX ENQUÊTES :

- auprès des entreprises présentes sur la plateforme,
- auprès des passagers utilisant la plateforme. L'enquête auprès des passagers a été faite en deux phases (basse-saison et haute-saison) entre les mois de février et août 2014, afin d'avoir une vue optimale des impacts.

**1 762 passagers et 77 entreprises ou organismes au total ont répondu à l'enquête effectuée dans les quatre aéroports aquitains.**

## DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'ACTIVITÉS PRÉSENTES SUR LES PLATEFORMES

Gestion et exploitation aéroportuaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Services de l'Etat (Douanes, Gendarmerie des transports aériens, Police de l'Air et des Frontières, Sécurité Civile)</li> <li>- Services de navigation aérienne (tours de contrôle)</li> <li>- Assistance aéroportuaire (enregistrement, personnel au sol, manutention de bagages, nettoyage des avions, ravitaillement)</li> <li>- Pompiers - Météo France</li> <li>- Société de gestion aéroport ou syndicat mixte de gestion aéroportuaire</li> </ul>
Compagnies aériennes	Personnels rattachés aux compagnies
Commerces et services	Boutiques, restaurants, bars, hôtels, loueurs de véhicules, etc.
Industries	Maintenance et construction aéronautique, peinture, etc.
Autres	Comprend entre autres le cas particulier de la BA 106 de Mérignac, une base militaire totalisant près de 2 800 emplois

*NB : Une importante base militaire est basée à proximité de l'aéroport de Pau Pyrénées. Elle compte près de 2 000 employés, qui participent à l'activité de la plateforme et utilisent ses infrastructures. Elle ne fait cependant pas partie du périmètre officiel de la plateforme et n'est pas comptabilisée comme un établissement de la plateforme.*

### PASSAGERS VISITEURS

Visiteurs	Séjourment <b>moins</b> de six mois par an en Aquitaine, quelle que soit leur nationalité
Résidents	Résident <b>plus</b> de six mois par an en Aquitaine, quelle que soit leur nationalité

Conformément à la méthodologie ACI, seuls les passagers visiteurs sont comptabilisés dans l'étude de l'impact économique.

### Répartition des passagers en Aquitaine :

	Résidents (en %)	Visiteurs (en %)
Bordeaux Mérignac	54	46
Biarritz Anglet Bayonne	35	65
Pau Pyrénées	40	60
Bergerac Dordogne Périgord	27	73

Cette étude ne se prétend pas exhaustive, notamment parce qu'elle ne permet pas de prendre en compte le poids économique représenté par certains voyageurs qui ne font pas de dépenses sur le territoire, ceux qui se rendent à Paris pour affaires par exemple.

L'existence même des aéroports et de leurs lignes sont pourtant une condition essentielle de maintien de l'activité de certaines entreprises, et souvent même de développement de cette activité. C'est le cas pour les lignes nationales des aéroports de Pau Pyrénées, de Biarritz Anglet Bayonne et Agen La Garenne.

L'apport économique des passagers résidents utilisant les aéroports n'est pas non plus pris en compte dans cette méthodologie. Ils jouent pourtant un rôle majeur dans le développement économique et l'attractivité des territoires, comme c'est le cas notamment avec l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord ou celui d'Agen La Garenne.



# ANALYSE RÉGIONALE



ANALYSE  
RÉGIONALE

BORDEAUX  
MÉRIGNAC

BIARRITZ ANGLLET  
BAYONNE

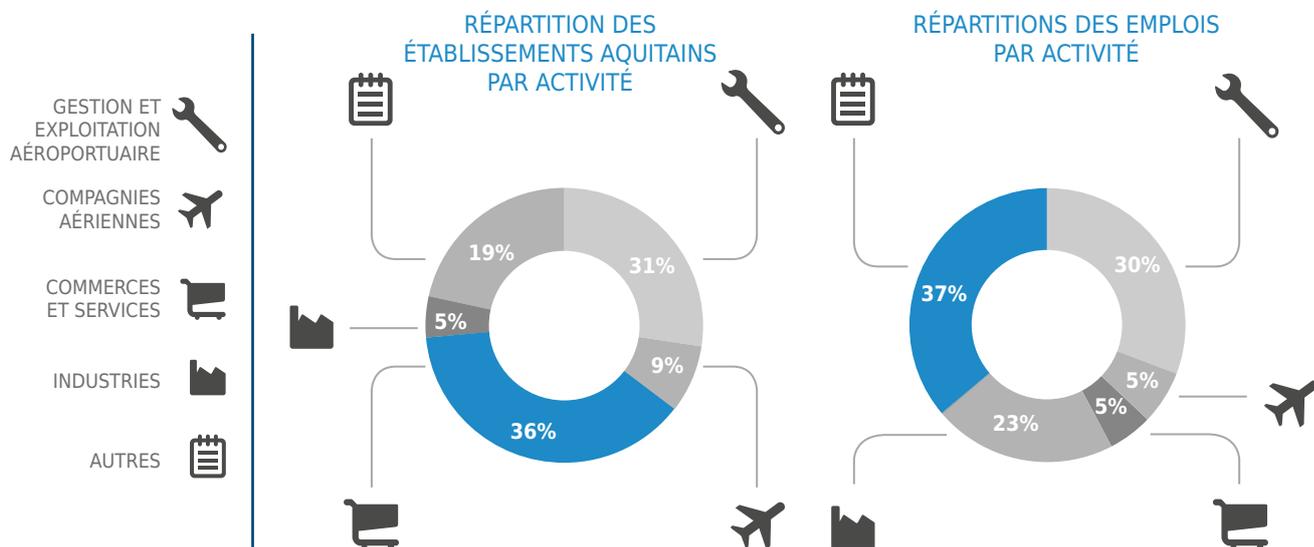
PAU  
PYRÉNÉES

BERGERAC  
DORDOGNE PÉRIGORD

DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

# IMPACT ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS EN AQUITAINE

## IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT



**Au total, 159 établissements sont implantés sur les plateformes aéroportuaires des 4 aéroports aquitains. Ils représentent 9 013 emplois, dont près du tiers est lié à la gestion et l'exploitation des aéroports.**

Les **emplois industriels** représentent près du quart du total, ce qui est directement lié aux entreprises implantées sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Les **commerces et services** comptent un nombre important d'établissements (64 au total). Ils comprennent les points de vente situés dans les locaux des aéroports (restauration, presse, commerces de détail, loueurs de véhicules, etc.).

La catégorie « autres » correspond essentiellement à la Base Aérienne 106 implantée sur le périmètre de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

## RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS ET DES EMPLOIS PAR AÉROPORT

	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois
Bordeaux Mérignac	85	8 199
Biarritz Anglet Bayonne	34	430
Pau Pyrénées	26	278
Bergerac Dordogne Périgord	14	106
TOTAL	159	9 013

## L'impact économique direct généré par les aéroports aquitains s'élève à 709 millions d'euros.

L'impact direct de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac représente près de 90 % de ce total. Cela est essentiellement dû à la structure de l'aéroport qui comporte plusieurs grandes entreprises industrielles (par exemple, Dassault avec plus de 1 000 salariés, Sabena Technics avec près de 650 salariés et Sogerma-EADS, 220 salariés, la base militaire BA106, avec près de 2 800 salariés).

	Impact direct (millions d'€)	Part dans total (%)	Emplois salariés
Bordeaux Mérignac	635	89	8 199
Biarritz Anglet Bayonne	32	5	430
Pau Pyrénées	33	5	278
Bergerac Dordogne Périgord	9	1	106
<b>TOTAL</b>	<b>709</b>	<b>100</b>	<b>9 013</b>

**VALEUR**  
**709**  
MILLIONS D'€

**IMPACT**  
**DIRECT**

**EMPLOIS**  
**9 013**  
SALARIÉS

### RAPPEL :

l'impact direct correspond aux richesses produites par les entreprises et les administrations de la plateforme dans la région sous forme de masse salariale, de fiscalité et de dépenses de consommation et d'investissement.

# IMPACT ÉCONOMIQUE INDIRECT

## MOTIFS DE SÉJOUR

### DEUX PROFILS D'AÉROPORTS :

- « **aéroports à vocation majoritairement touristique** » : ceux pour lesquels la part des voyageurs « touristes » (loisirs, vacances, visites de famille ou amis) est nettement supérieure à celle des usagers pour motifs professionnels.

■ C'est le cas pour Bergerac Dordogne Périgord (91 % de touristes, dont 25 % en résidence secondaire), Bordeaux Mérignac (70 % de touristes), Biarritz Anglet Bayonne (67 % de touristes).

- « **aéroports à vocation majoritairement affaires** » : ceux pour lesquels la part des voyageurs « affaires » (colloques, formations, affaires) est nettement supérieure à celle des usagers pour motifs de loisirs.

■ C'est le cas pour Pau Pyrénées, dont la proportion de visiteurs affaires s'élève à 74 % (seulement 25 % des visiteurs viennent pour raisons touristiques).

## DURÉE MOYENNE DE SÉJOUR

	Durée moyenne ( en jours )
Bordeaux Mérignac	7,6
Biarritz Anglet Bayonne	7,8
Pau Pyrénées	3,6
Bergerac Dordogne Périgord	8,4

Logiquement, les voyageurs ayant des motifs personnels ont une durée moyenne de séjour plus longue que ceux qui voyagent pour motif professionnel.

C'est ce qui explique en particulier la durée moyenne de séjour plus basse de l'aéroport de Pau Pyrénées, dont près des  $\frac{3}{4}$  des voyageurs viennent pour affaires.

## DÉPENSE MOYENNE QUOTIDIENNE PAR PASSAGER NON-RÉSIDENT

(TOUS VOLS CONFONDUS)

	Montant de la dépense (€)
Bordeaux Mérignac	85
Biarritz Anglet Bayonne	60
Pau Pyrénées	140
Bergerac Dordogne Périgord	68

La dépense moyenne par visiteur de l'aéroport de Pau Pyrénées est plus élevée que les autres, en raison essentiellement de la prédominance de la clientèle « affaires », qui effectue des dépenses incontournables en frais d'hébergement et restauration.

La dépense moyenne des passagers des aéroports de Bergerac Dordogne Périgord et de Biarritz Anglet Bayonne est un peu inférieure aux autres en raison d'une proportion élevée de visiteurs ayant des possibilités d'hébergements non marchands (chez des amis, résidences secondaires pour 67 % des passagers de Bergerac Dordogne Périgord et pour 45 % des passagers de Biarritz Anglet Bayonne).

## DÉPENSES PAR DÉPARTEMENT DE SÉJOUR

(TOUS AÉROPORTS CONFONDUS)

	Total aquitain ( millions d'€ )	Part du total (%)
Gironde	537	55
Pyrénées-Atlantiques	207	21
Dordogne	78	8
Landes	52	5
Lot et Garonne	26	3
Autres	72	8
<b>TOTAL</b>	<b>972</b>	<b>100</b>

*Note de lecture : les passagers des aéroports aquitains ont dépensé 207 millions d'€ en 2014 dans les Pyrénées-Atlantiques, soit 21 % des dépenses totales.*

*NB : la catégorie « autres » comprend notamment les territoires limitrophes de l'Aquitaine qui sont aussi des zones de dépenses pour les visiteurs (Hautes-Pyrénées, Poitou-Charentes, Lot, Pays Basque espagnol, etc.)*

### Les retombées économiques des visiteurs se répartissent sur tout le territoire aquitain.

Quel que soit l'aéroport d'arrivée, une partie des passagers enquêtés a déclaré avoir eu de multiples lieux de séjour. Près de la moitié des passagers a déclaré des lieux de séjour différents de sa ville/territoire d'arrivée, c'est-à-dire hors de l'aire de Bordeaux Métropole pour l'aéroport de Bordeaux Mérignac, hors de la Dordogne pour l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord, hors de la ville de Pau pour l'aéroport de Pau Pyrénées.

Pour celui de Biarritz Anglet Bayonne, seulement 20 % des passagers ont déclaré avoir séjourné hors du Pays Basque (français et espagnol).

**Le territoire aquitain dans lequel les voyageurs engagent le plus de dépenses est la Gironde**, ce qui est en grande partie justifié par la part que l'aéroport de Bordeaux représente dans le trafic régional (68 %).

2 millions d'euros dépensés en Gironde proviennent toutefois des passagers de l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord.

**Le second territoire à bénéficier des retombées économiques des visiteurs est celui des Pyrénées-Atlantiques.** 58 % de ces dépenses sont effectuées par des passagers de l'aéroport de Biarritz Anglet Bayonne (soit près de 123 M€), 36 % sont à imputer aux passagers venant de l'aéroport de Pau Pyrénées et près de 13 millions proviennent des passagers de l'aéroport de Bordeaux Mérignac venus faire du tourisme.

## L'impact économique indirect annuel généré par les aéroports aquitains s'élève à 972 millions d'euros.

L'impact indirect dépend strictement du nombre de passagers et du **rapport visiteurs/passagers**, c'est-à-dire de la proportion de visiteurs extérieurs dans le total des passagers.

L'**impact indirect de l'aéroport de Bordeaux Mérignac** représente un poids dans le total de l'impact indirect régional (66 %) quasiment similaire à celui qu'il représente dans le total des passagers aquitains (69 %).

Pour les aéroports de **Bergerac Dordogne Périgord** et de **Biarritz Anglet Bayonne**, la part que représente leur impact indirect dans le total est liée à leur clientèle majoritairement composée de visiteurs venus pour faire du tourisme, dont les dépenses et les durées de séjour sont plus élevées que les autres profils.

En particulier, le poids de l'impact indirect de l'aéroport de **Bergerac Dordogne Périgord** (7 %) dans l'impact indirect régional est relativement élevé au regard de la part que représentent ses passagers dans le total du trafic aquitain (4 %).

	Impact indirect (millions d'€)	Part dans total (%)
Bordeaux Mérignac	643	66
Biarritz Anglet Bayonne	167	17
Pau Pyrénées	95	10
Bergerac Dordogne Périgord	67	7
<b>TOTAL</b>	<b>972</b>	<b>100</b>

VALEUR  
**972**  
MILLIONS D'€



IMPACT  
**INDIRECT**

### RAPPEL :

L'impact indirect correspond aux dépenses qu'effectuent les passagers auprès des prestataires de biens et services localisés dans la région (hors plateforme aéroportuaire). Cet impact est calculé en prenant en compte les déclarations effectuées par les passagers non résidents lors des enquêtes à propos de leurs dépenses moyennes et de leur durée de séjour.

L'impact économique induit annuel généré par les aéroports aquitains s'élève à 5 980 millions d'euros.

	Impact induit (millions d'€)	Part dans total (%)
Bordeaux Mérignac	4 898	82
Biarritz Anglet Bayonne	597	10
Pau Pyrénées	408	7
Bergerac Dordogne Périgord	77	1
<b>TOTAL</b>	<b>5 980</b>	<b>100</b>

**VALEUR**  
**5 980**  
MILLIONS D'€

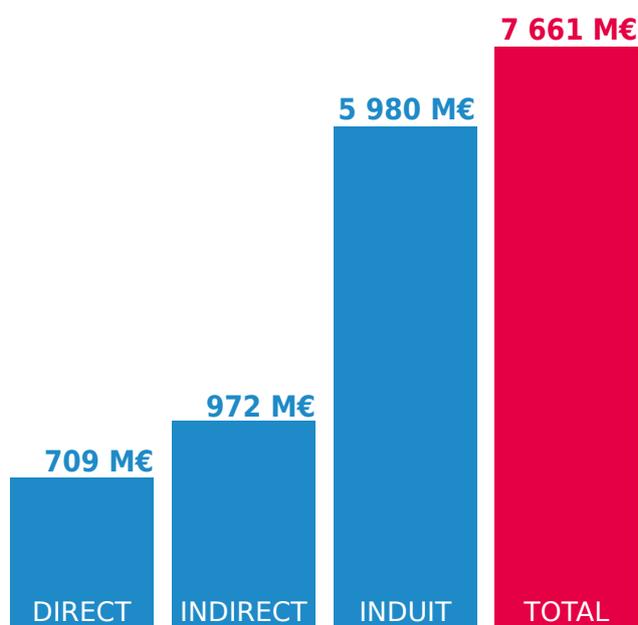
**IMPACT**  
**INDUIT**

### RAPPEL :

l'impact économique induit quantifie le rôle d'entraînement dans l'économie régionale joué par les flux monétaires issus de l'impact direct et indirect. Il est calculé à l'aide d'un coefficient multiplicateur (M) qui correspond aux mouvements de redistribution successifs. Cet impact prend en compte les données fournies par les entreprises sur la répartition de leurs postes de charges et le taux de rétention de ces postes, c'est-à-dire les proportions dans lesquelles ces dépenses sont faites en Aquitaine ou pas.

## IMPACT ECONOMIQUE GLOBAL

=



Les aéroports aquitains ont généré en 2013 une valeur économique de près de

**7,7 MILLIARDS  
D'EUROS**

**SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE.**

# FOCUS SUR L'IMPACT DES LIGNES INTERNATIONALES

## LE TRAFIC DES LIGNES INTERNATIONALES EN AQUITAINE EN HAUSSE

Le trafic international aquitain représente en 2014 un total de plus de 2,6 millions de passagers, soit 38 % du trafic total régional.

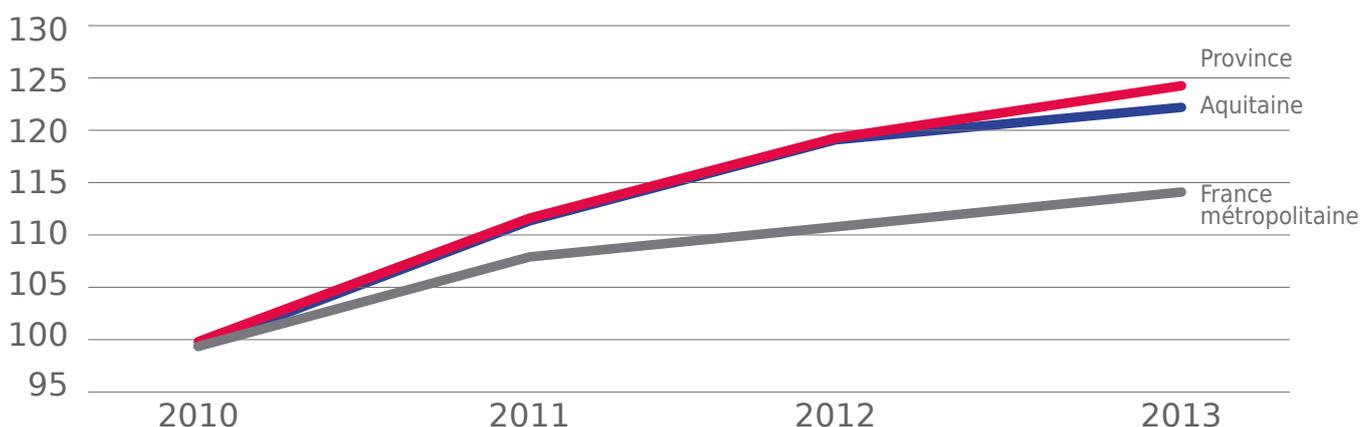
Cette part est en constante augmentation depuis plusieurs années (34 % en 2010 avec 1,9 millions de passagers). Entre 2010 et 2013, la progression du trafic international en Aquitaine (+ 23 %) est relativement similaire à celle que connaissent les aéroports de Province (+ 25 %), comme le montrent les courbes ci-dessous.

L'évolution du trafic international de la France métropolitaine, qui comprend les aéroports de Province et les aéroports de Paris, est moins marquée (+ 14 %), ce qui est en partie dû à un phénomène de « rattrapage » des aéroports de Province qui ont récemment mis l'accent sur leur développement à l'international.

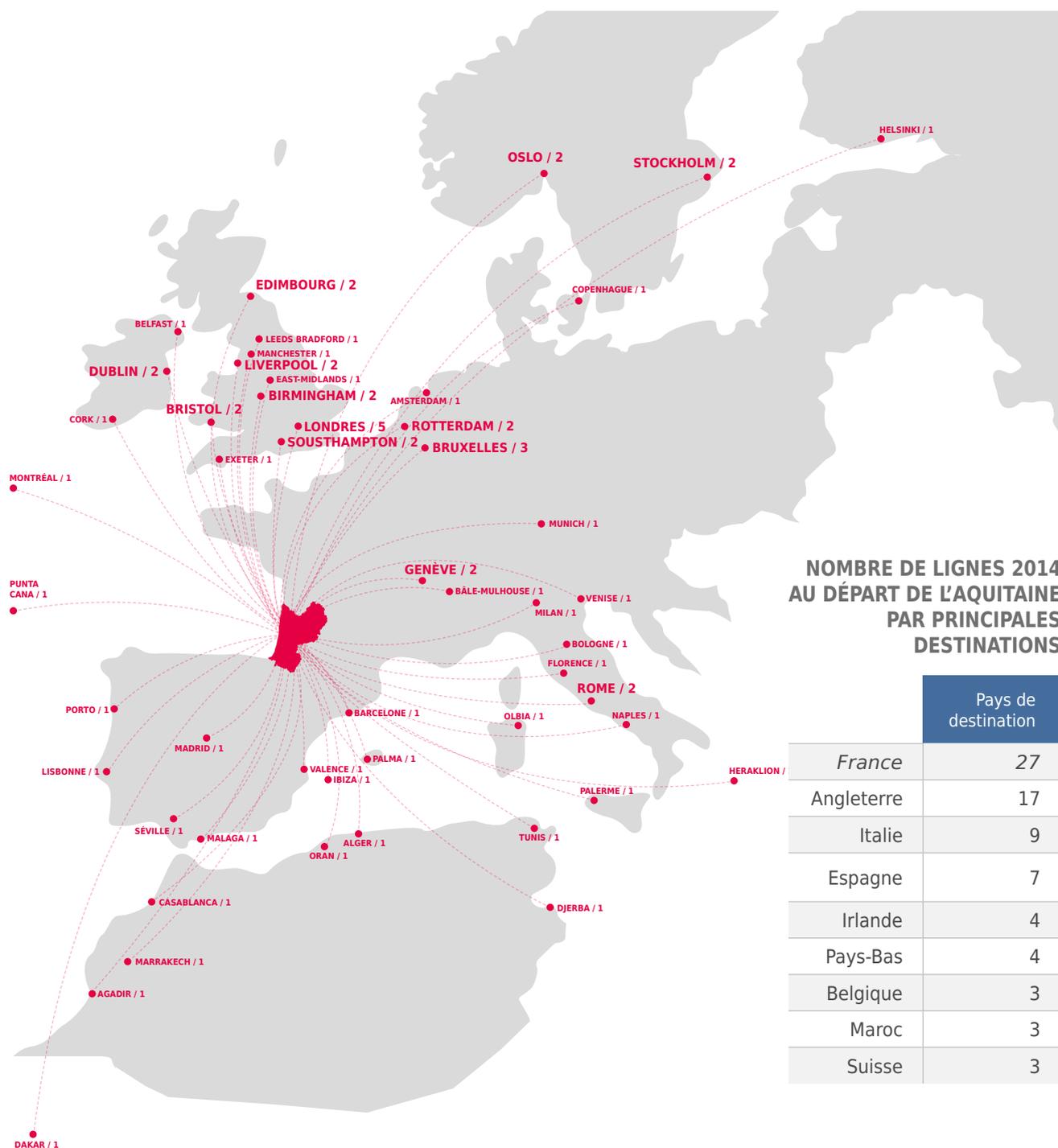
### TRAFIC AQUITAIN DES LIGNES INTERNATIONALES EN 2014

	Trafic international	Part dans trafic total aéroport (%)
Bordeaux Mérignac	2 150 250	43
Biarritz Anglet Bayonne	223 802	21
Pau Pyrénées	5 689	1
Bergerac Dordogne Périgord	275 265	99
TOTAL Aquitaine	2 655 006	38

### ÉVOLUTION COMPARÉE DU TRAFIC INTERNATIONAL ENTRE 2010 ET 2013 (BASE 100 EN 2010)



## 21 PAYS ET 52 VILLES ÉTRANGÈRES RELIÉS À L'AQUITAINE EN 2014



L'aéroport de **Bordeaux Mérignac** assure des liaisons vers **31** villes étrangères en 2014, l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord en assure **12** et celui de Biarritz Anglet Pays Basque en assure **12**.

**Le pays le plus relié à l'Aquitaine est l'Angleterre** avec 17 lignes, puis vient l'**Italie** avec 9 lignes et l'**Espagne** avec 7 lignes.

**Certains pays européens pourtant assez proches sont encore très peu reliés** avec l'Aquitaine par la voie aérienne. C'est le cas de l'**Allemagne**, avec une seule liaison vers Munich assurée par l'Aéroport de Bordeaux Mérignac en 2014.

**Les pays suivants n'ont en 2014 aucune liaison aérienne avec l'Aquitaine** : l'Autriche, la Croatie, l'Estonie, la Hongrie, la Lituanie, la Pologne, la République Tchèque, et la Slovaquie entre autres. A noter que l'aéroport de Bordeaux Mérignac a annoncé pour 2015 l'ouverture d'une liaison vers l'Autriche (Innsbruck) et une autre vers la République Tchèque (Prague).

## NATIONALITÉ DES VOYAGEURS TOUS AÉROPORTS AQUITAINS CONFONDUS (HAUTE-SAISON 2014)

Nationalité	Nombre passagers	Part dans total haute-saison (%)
France	1 024 329	30
Royaume-Uni	564 893	17
Europe du nord est (Allemagne, Belgique, Danemark, Pays-Bas, Suède)	480 895	14
Europe du sud (Espagne, Portugal)	264 607	8
Autres	1 065 276	31

Les nationalités mentionnées concernent les quatre aéroports étudiés, à part pour les passagers d'Europe du sud, qui sont ceux des aéroports de Biarritz Anglet Bayonne et de Bordeaux Mérignac uniquement. Les 31 % de voyageurs de la catégorie «autres» sont d'une nationalité qui n'est présente que dans un seul aéroport.

Pour la haute-saison 2014 (de mai à septembre), les aéroports aquitains ont accueilli **3,4 millions de voyageurs**. Parmi eux, on comptait **plus d'étrangers que de français** : 30 % ont déclaré être français et 39 % venir d'un pays d'Europe. A noter la particularité de l'aéroport de Pau Pyrénées, qui accueille une clientèle essentiellement française, plus de 80 % de ses voyageurs sont français.

### DÉPENSE QUOTIDIENNE MOYENNE DES PASSAGERS SUR LES LIGNES INTERNATIONALES

Aéroport	Dépenses vol international (€)	Dépenses tous vols confondus (€)
Bordeaux Mérignac	95	85
Biarritz Anglet Bayonne	103	60
Bergerac Dordogne Périgord	68	68

Il n'y a pas de données pour l'aéroport de Pau Pyrénées car l'enquête a été faite en 2014 et cet aéroport ne propose plus de vols internationaux depuis fin 2013.

Les dépenses moyennes des passagers empruntant des vols internationaux sont inégales d'un territoire à l'autre.

D'une manière générale, **les passagers des aéroports de Bordeaux Mérignac et de Biarritz Anglet Bayonne** semblent davantage **dépenser lorsqu'ils utilisent un vol international**.

Cela est également vérifié pour les vols internationaux effectués par les compagnies dites à bas coût, qui assurent aujourd'hui des liaisons avec de nombreux pays européens.

L'**aéroport de Biarritz** en particulier **assure plusieurs liaisons avec des pays ayant un pouvoir d'achat supérieur à la moyenne européenne** (comme la Suède, la Danemark, la Norvège et la Finlande).

D'après les professionnels du tourisme, les passagers de ces lignes dépensent davantage que les autres lorsqu'ils arrivent dans la région.

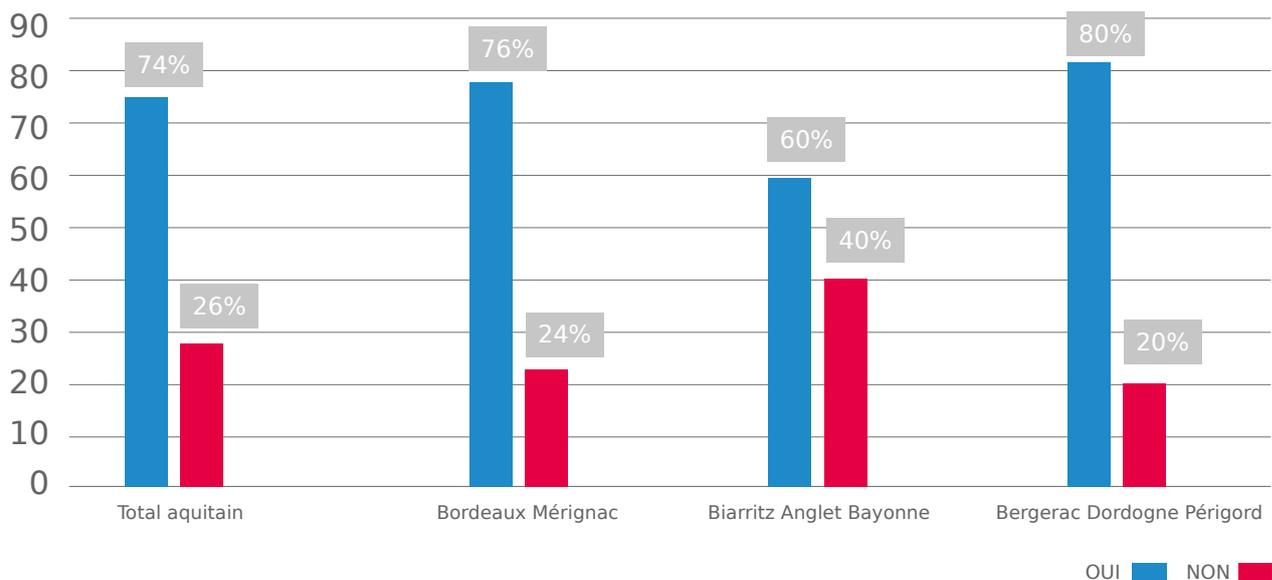
À Bordeaux comme à Biarritz, ce sont les passagers voyageant **à l'international et pour motifs professionnels** qui sont les plus dépensiers, en partie parce qu'ils ont une contrainte liée au paiement de leur hébergement. Ceux qui viennent pour tourisme sont relativement plus nombreux à se rendre dans une résidence secondaire personnelle ou de proches.

## CARACTÈRE DÉTERMINANT DE L'OFFRE À BAS COÛT

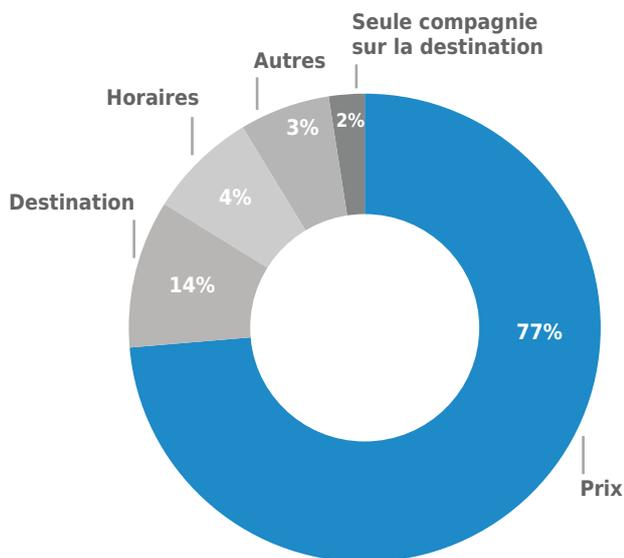
Deux questions spécifiques ont été posées aux passagers empruntant des vols low-cost dans les aéroports concernés.

**L'offre low-cost est souvent déterminante** pour les passagers des aéroports aquitains, puisque près d'un sur quatre n'aurait pas effectué le vol s'il n'avait pas été low-cost. Autrement dit, près de **1,7 millions de passagers n'auraient ainsi pas effectué leur voyage si les lignes low-cost existantes n'avaient pas été à leur disposition**. Cette caractéristique est plus ou moins marquée selon les aéroports, elle apparaît comme moins importante pour les passagers de Biarritz Anglet Bayonne que pour ceux de Bergerac Dordogne Périgord.

### CE VOYAGE AURAIT-IL ÉTÉ RÉALISÉ SI CETTE OFFRE N'AVAIT PAS EXISTÉ ?



### POURQUOI AVOIR CHOISI UNE COMPAGNIE LOW-COST ?



**Le prix reste l'élément déterminant dans le choix d'une ligne low-cost**, pour tous les aéroports aquitains, à l'exception de celui de Bergerac Dordogne Périgord. En effet, la spécificité de sa clientèle est d'être constituée pour une grande part de visiteurs longue durée, voire résidents, de nationalité britannique, belge et néerlandaise.

Ils sont donc contraints d'utiliser les moyens de transports mis à leur disposition et 80 % d'entre eux fondent leur choix sur les destinations proposées (le prix compte seulement pour 8 %).

# CONCLUSION

L'évaluation des retombées économiques des aéroports aquitains met en évidence le rôle majeur qu'ils jouent dans l'économie régionale.

Le système aéroportuaire aquitain représente :

- **9 013 emplois directs**, dont plus de 50 % sont liés à la gestion et à l'exploitation des aéroports et 23 % d'emplois industriels
- **159 établissements**, dont 36 % de commerces et services
- **Un impact direct de 709 millions d'euros** générés par les entreprises implantées sur les plateformes
- **Un impact indirect** (dépenses des passagers) **de 972 millions d'euros**
- **Un impact induit sur tout le territoire aquitain de près de 6 milliards d'euros**
- **Un impact économique global de 7,7 milliards d'euros par an**, générés par les dépenses des visiteurs mais aussi par celles des entreprises implantées sur les plateformes et leurs employés

Pour renforcer leur rôle dans l'économie régionale et participer au développement économique de leurs territoires, il existe deux voies complémentaires pour les aéroports aquitains :

- **développer les plateformes (donc l'impact économique direct)** et l'implantation des entreprises au sein des pôles économiques que sont les aéroports, ce qui implique de :
  - maintenir les investissements sur les plateformes (aérogares, pistes, parc auto, etc.),
  - favoriser l'accessibilité et l'attractivité des aéroports,
  - organiser la gestion de leur patrimoine foncier et réfléchir à la commercialisation des espaces disponibles pour l'implantation d'activités,
  - travailler sur les enjeux liés au développement durable pour améliorer leur intégration dans leur environnement géographique, mais également réduire pour certains la contrainte que représente leur situation spatiale;
- **développer / renforcer la recherche d'une clientèle internationale et de touristes.** Le développement concerté de liaisons aquitaines avec certains pays ayant un niveau de vie économique élevé ou en développement est à privilégier. Beaucoup de pays européens n'ont qu'une seule liaison avec l'Aquitaine, voire aucune. C'est par exemple le cas de l'Allemagne (une seule liaison vers Munich au départ de Bordeaux Mérignac en 2014), alors même qu'elle fait partie des pays cibles prioritaires du Programme Régional d'Internationalisation des Entreprises (PRIE) mis en place par le Conseil Régional d'Aquitaine et l'ensemble des partenaires de l'international depuis 2014.

Quel que soit le point d'entrée des visiteurs, les **retombées économiques** des aéroports aquitains sont importantes **sur tout le territoire régional** : près de la moitié des visiteurs a déclaré des lieux de séjour différents de son lieu d'arrivée.

**L'importance des plateformes aéroportuaires est majeure, à la fois comme :**

- **porte d'entrée-sortie de territoires pour les consommateurs européens,**
- **lieux de polarisation et diffusion du développement économique,**
- **outils d'aménagement du territoire.**

Il est primordial que les collectivités territoriales accompagnent l'activité des plateformes aéroportuaires qui irriguent l'ensemble des territoires aquitains.

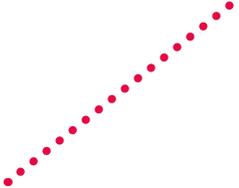
**Le Conseil régional d'Aquitaine**, chef de file du développement économique et de l'aménagement du territoire, doit s'impliquer fortement dans le développement des aéroports aquitains.

Il doit définir une politique aéroportuaire pour l'aménagement durable de l'ensemble des territoires aquitains. Cette politique doit s'inscrire en cohérence avec la politique régionale en faveur des autres modes de transport.





# AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC



BORDEAUX  
MÉRIGNAC

BIARRITZ ANGLET  
BAYONNE

PAU  
PYRÉNÉES

BERGERAC  
DORDOGNE PÉRIGORD

DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

# IMPACT ÉCONOMIQUE GLOBAL DE L'AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC

6 177 MILLIONS D'€

**6<sup>E</sup>**  
AÉROPORT FRANÇAIS  
(hors aéroports de Paris)



**1<sup>ER</sup>**  
AÉROPORT D'AQUITAINE  
en terme de trafic de passagers  
il représente 71 % du trafic passager  
de la région avec 4 945 029 passagers.

Liaisons 2014

## Chiffres clés 2014

### LIGNES

- 84 lignes au total. L'installation de la base Volotea a favorisé le transport aérien de la région avec l'ouverture de nouvelles lignes
- 15 liaisons directes reliant Bordeaux aux principales villes françaises
- 69 liaisons en direction des grandes villes internationales
- 27 compagnies régulières
- 8 compagnies low-cost

### PASSAGERS

- 4 945 029 passagers, + 7 % sur la période 2013/2014
- 43 % de passagers internationaux
- 46 % de passagers non-résidents
- 39,8 % de passagers voyageant sur vols low-cost

### VOLS

- 67 779 mouvements d'avions (+ 1,9 % pour la période 2013/2014)
- 74 % de mouvements commerciaux

### IMPACT ÉCONOMIQUE

- Direct : 635 millions d'€, 8 199 emplois répartis dans 85 établissements
- Indirect : 643 millions d'€
- Induit : 4 898 millions d'€

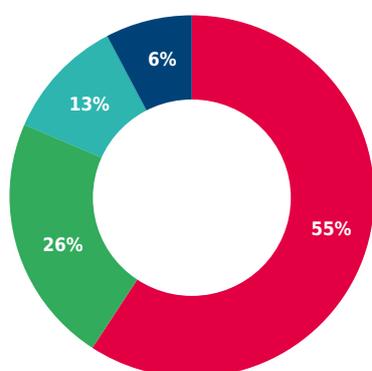
## IMPACT DIRECT : 635 MILLIONS D'EUROS, 8 199 EMPLOIS

### ÉTABLISSEMENTS ET EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

	Nombre d'établissements	Emplois
Gestion et exploitation aéroportuaire	26	2 127
Compagnies aériennes	6	401
Commerces et services	22	226
Industries	7	2 095
Autres	24	3 350
<b>TOTAL</b>	<b>85</b>	<b>8 199</b>

Le poste gestion et exploitation aéroportuaire représente la part d'emploi la plus importante sur le site (2 127 emplois, soit 26 % du total), suivies des entreprises du secteur industriel.

### RÉPARTITION PAR POSTE DE DÉPENSE



- Frais de personnel : 349 millions d'€
- Consommations : 163 millions d'€
- Investissements : 84 millions d'€
- Fiscalité : 38 millions d'€

**L'ensemble des établissements de l'aéroport génère un impact économique direct de 635 millions d'€.**

Les frais de personnel correspondent au poste de dépense le plus important. Il est cependant, proportionnellement en baisse par rapport à 2012. Ce recul est notamment dû à l'augmentation du poste « investissements ».

## IMPACT INDIRECT : 643 MILLIONS D'EUROS

**RAPPEL :** il correspond aux dépenses effectuées par les passagers non-résidents, soit 46 % des passagers totaux de l'aéroport.

### RÉPARTITION DES PASSAGERS ET DES DÉPENSES PAR TERRITOIRE DE SÉJOUR

Territoire	Répartition des passagers (%)	Montant des dépenses (K€)	Répartition des dépenses (%)
Bordeaux Métropole	60	349 367	54
Côte atlantique	16	137 076	21
Reste Gironde	7	36 945	6
Dordogne	6	38 314	6
Landes	4	13 485	2
Lot-et-Garonne	2	6 807	1
Pyrénées-Atlantiques	2	17 295	3
Autres	3	43 922	7
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>643 211</b>	<b>100</b>

Note de lecture : 60 % des passagers de l'aéroport ont déclaré séjourner dans l'aire de Bordeaux Métropole. Ils ont dépensé 349,4 millions d'€ sur ce territoire, soit 54 % des dépenses totales des passagers de cet aéroport.

### Au total sur le territoire, plus de 640 millions d'euros ont été dépensés par les visiteurs.

La destination privilégiée est **Bordeaux Métropole** qui représente 60 % des passagers et par conséquent est le territoire où les passagers ont le plus dépensé (près de 350 k€, soit 54 % des dépenses totales). Néanmoins, on constate que la dépense moyenne par passager est proportionnellement moins élevée (89 €) par rapport au territoire de la Côte atlantique (101 €, et 2<sup>e</sup> territoire le plus fréquenté avec 16 % des visiteurs et 21 % des dépenses). Cet écart s'explique par une dépense moyenne en hébergement moins importante sur la métropole. En effet, la part en hébergement chez la famille ou amis est plus élevée sur ce territoire.

### DÉPENSES MOYENNES PAR JOUR ET PAR PASSAGER (EN €)

PAR TYPE DE VOL		PAR MOTIF DE VOYAGE	
National	International	Professionnel	Personnel
55	95	96	84

### En moyenne, un visiteur de l'aéroport de Bordeaux Mérignac dépense 85 € par jour.

Les dépenses moyennes par passager varient en fonction :

- du type de vol : **les passagers internationaux dépensent plus que les nationaux** (75% de plus). Les voyageurs en provenance de Paris dépensent en moyenne plus que les voyageurs provenant du reste de la France (respectivement 90 € contre 52 €);
- du motif de voyage : **les personnes voyageant pour motif professionnel dépensent plus que celles voyageant pour motif personnel.**

**IMPACT INDUIT : 4 898 MILLIONS D'**

**IMPACT GLOBAL : 6 176 MILLIONS D'€**

### L'impact économique 2014 est en hausse de 117 % par rapport à 2012. Cette forte augmentation s'explique par :

- **Impact direct** : hausse de l'impact de 28 % par rapport à 2012, en raison de l'augmentation des postes « investissements » et « fiscalité » en 2014.
- **Impact indirect** : baisse de 7 % malgré une augmentation de 9 % du nombre de passagers par rapport à 2012. Ceci s'explique par la modification de la méthodologie utilisée : prise en compte de la basse saison en 2014 (une seule enquête avait été menée en 2012 durant la haute saison).
- **Impact induit** : hausse de 195 % qui s'explique par la mise à jour du calcul du coefficient multiplicateur (3,8), alors que le coefficient calculé en 2000 (1,4) avait été utilisé pour les études de 2005 et 2012.

## PROFIL DES VOYAGEURS

	Part dans total voyageurs (%)
Reste Europe	49
France	33
Afrique	7
Amérique	6
Asie	3
Océanie	2

	Part des voyageurs (%)
Cadre supérieur, ingénieur, professeur	28
Cadre moyen, technicien, enseignant	19
Etudiant	13
Prof libérale, expert, artiste	10
Retraité	9
Dirigeant d'entreprise	5
Commerçant, artisan, agriculteur	5
Employé Ouvrier	4
Demandeur d'emploi	2
Femme au foyer	1
Autres	4

	Part dans total voyageurs (%)
Entre 35 et 44 ans	29
Entre 45 et 59 ans	23
Entre 26 et 34 ans	22
Moins de 25 ans	13
Plus de 60 ans	13

## ORIGINE DES PASSAGERS

**82** % des passagers visiteurs sont d'origine européenne (France inclus). Cependant, la moitié de ces passagers ne provient pas du territoire national, démontrant l'attractivité de la région Aquitaine hors de France (33 % provenant de France et 49 % du reste de l'Europe).

## CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

**Les catégories socioprofessionnelles qui utilisent le plus l'avion comme mode de déplacement sont les cadres supérieurs (28 %) et les cadres moyens (19 %) : 47 % à eux deux.**

Viennent ensuite les étudiants (13 %) et les professions libérales (10 %). Celles qui au contraire ne l'utilisent que très peu sont les demandeurs d'emploi (2 %), les femmes au foyer (1 %) et les artisans-commerçants (1 %).

## ÂGE DES PASSAGERS

**Une large majorité des passagers appartient à la tranche d'âge des 26/59 ans (74 %).**

La tranche d'âge de passagers utilisant le plus ce moyen de transport est celle des 35/44 ans (29 %).

	Part dans total voyageurs (%)
Hôtel	35
Résidence principale de parents ou amis	28
Chambre d'hôtes, gîte rural	14
Meublé, location	5
Camping, caravane	4
Résidence secondaire (personnelle)	3
Résidence secondaire des parents ou d'amis	2
Village vacances, auberge de jeunesse	1
Mobile home	1
Autres	10

	Part dans total voyageurs (%)
0 nuit	9
1 nuit	8
2 nuits	8
Entre 3 et 7 nuits	48
1 semaine à 15 jours	16
15 jours à 1 mois	6
Plus d'un mois	4

	Part dans total voyageurs (%)
Loisirs, vacances	46
Visites famille, amis	24
Affaires	23
Congrès, colloques, séminaires	3
Formations	1
Autres	4

## MODE D'HÉBERGEMENT

**35 % des voyageurs utilisent l'hôtel comme moyen d'hébergement. Cette part est légèrement plus élevée durant la haute saison (37 %) que durant la basse saison (30 %).**

Les résidences principales de parents ou d'amis (28 %) sont nettement plus représentées en saison basse (39 %) qu'en saison haute (17 %).

## DURÉE DE SÉJOUR

**La durée moyenne de séjour par passager s'élève à 7,6 jours.**

Les voyageurs passant entre 0 et 2 nuits sur le territoire sont en majorité ceux qui voyagent pour motif professionnel (61 %).

À l'inverse, ceux séjournant pour une durée comprise entre 3 et 15 jours voyagent quasi exclusivement pour motif personnel (91 %).

## MOTIF DE SÉJOUR

**Les « loisirs, vacances » constituent le motif de séjour le plus courant des usagers de l'aéroport.**

Cette proportion est plus élevée en saison haute qu'en saison basse (respectivement 64 % et 56 %).

# FOCUS LOW-COST

## TRAFIC LOW-COST : 24% DU TRAFIC GLOBAL

Année	Trafic passagers
2010	759 110
2011	978 200
2012	1 349 900
2013	1 582 445

**Le trafic low-cost a doublé depuis 2010 et connaît une forte progression chaque année.**

## DÉPENSE JOURNALIÈRE DES PASSAGERS SUR UN VOL LOW-COST : 63 €

PAR TYPE DE VOL (EN €)	
National	International
43	68
PAR MOTIF DE VOYAGE (EN €)	
Professionnel	Personnel
77	62

## RÉPARTITION DES DÉPENSES TOTALES

PAR TYPE DE VOL (EN %)	
National	International
13	87
PAR MOTIF DE VOYAGE (EN %)	
Professionnel	Personnel
14	86

**Les passagers internationaux (68 € par jour) dépensent plus que les nationaux (43 € par jour).**

Les passagers internationaux effectuent 87 % des dépenses effectuées sur le territoire. Concernant le motif de voyage, les passagers voyageant pour motif professionnel (77 €) dépensent plus que ceux voyageant pour motif personnel (62 €) : ils représentent plus de 86 % des dépenses engagées sur le territoire.

	Part dans total voyageurs (%)
Europe (hors France)	57
France	29
Afrique	7
Amérique	3
Asie	2
Océanie	2

## ORIGINE DES PASSAGERS

**Comparativement aux vols classiques, le low-cost a une plus grande proportion de voyageurs provenant du reste de l'Europe (57 % contre 49 %).**

On constate également une proportion moindre de voyageurs en provenance d'Amérique utilisant des vols low-cost (3 % contre 6 % pour les vols classiques).

	Part dans total voyageurs (%)
Loisirs, vacances	51
Visites famille, amis	24
Affaires	20
Congrès, séminaires	1
Autres	5

## MOTIF DE SÉJOUR

**Le motif de séjour le plus courant est celui des loisirs/vacances (51 % contre 46 % pour les vols classiques).**

Les vols classiques ont une proportion de voyageurs légèrement plus élevée pour le motif « voyages d'affaires » (23 % contre 20 % pour le low-cost).

	Part dans total voyageurs (%)
Moins de 25 ans	23
Entre 26 et 34 ans	30
Entre 35 et 44 ans	22
Entre 45 et 59 ans	13
Plus de 60 ans	12

## ÂGE DES PASSAGERS

La tranche d'âge la plus représentée est celle des 26/34 ans (30 % contre 22 % pour les vols classiques), alors que sur les vols classiques, celle des 35/44 ans est la plus représentée (29 %).

Les vols low-cost sont utilisés par une population plus jeune. Les deux tranches d'âge les plus élevées sont celles allant de moins de 25 ans/34 ans (53 %), alors que pour les vols classiques, celles des 35/59 ans est majoritaire (52 %).

## MODE D'HÉBERGEMENT

**L'hébergement en résidence principale de parents ou amis est le mode d'hébergement le plus utilisé par les voyageurs low-cost (31 % contre 28 % pour les voyageurs des vols classiques).**

En seconde position vient l'hébergement en hôtels (30 %), à l'inverse des vols classiques où ce mode d'hébergement est le plus utilisé (35 %).

## LIEU DE SÉJOUR

**Le lieu de séjour le plus prisé par les voyageurs low-cost est le territoire de Bordeaux Métropole (52%).**

Néanmoins, cette part est inférieure de 8 points à celle des voyageurs utilisant les vols classiques (60%).

En revanche, la part des voyageurs low-cost se rendant sur la côte atlantique est plus élevée (23%) que celle des vols classiques (16 %).

## DURÉE DE SÉJOUR

**La durée moyenne de séjour pour un passager empruntant un vol low-cost est de 7,5 jours.**

Les passagers des vols low-cost sont en majorité des personnes séjournant entre 3 et 7 nuits (55 % contre 48 % pour les vols classiques).

## CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

Les trois CSP les plus représentées parmi les voyageurs prenant des vols low-cost sont :

- **les cadres (moyens et supérieurs) :** 37 % (contre 47 % sur les vols classiques);
- **les professions libérales :** 12 % (contre 10 % sur les vols classiques);
- **les étudiants :** 20 % (contre 13 % sur les vols classiques).

	Part dans total voyageurs (%)
Résidence principale parents ou amis	31
Hôtel	30
Chambre d'hôtes, gîte rural	16
Camping, caravane	8
Meublé, location	5
Mobile home	1
Résidence secondaire des parents ou d'amis	2
Village vacances, auberge de jeunesse	1
Autres	6

	Part dans total voyageurs (%)
Bordeaux Métropole	52
Côte atlantique	23
Reste Gironde	8
Dordogne	5
Landes	5
Lot-et-Garonne	3
Pyrénées-Atlantiques	3
Autres	1

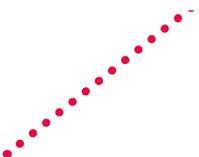
	Part dans total voyageurs (%)
0 nuit	9
1 nuit	8
2 nuits	8
Entre 3 et 7 nuits	48
1 semaine à 15 jours	17
15 jours à 1 mois	6
Plus d'un mois	4

	Part dans total voyageurs (%)
Etudiant	20
Cadre moyen, technicien, enseignant	17
Cadre supérieur, ingénieur, professeur	15
Prof libérale, expert, artiste	12
Retraité	8
Commerçant, artisan, agriculteur	8
Dirigeant d'entreprise	5
Employé Ouvrier	5
Autres	10





AÉROPORT DE  
**BIARRITZ ANGLET  
BAYONNE**



BIARRITZ ANGLET  
BAYONNE

PAU  
PYRÉNÉES

BERGERAC  
DORDOGNE PÉRIGORD

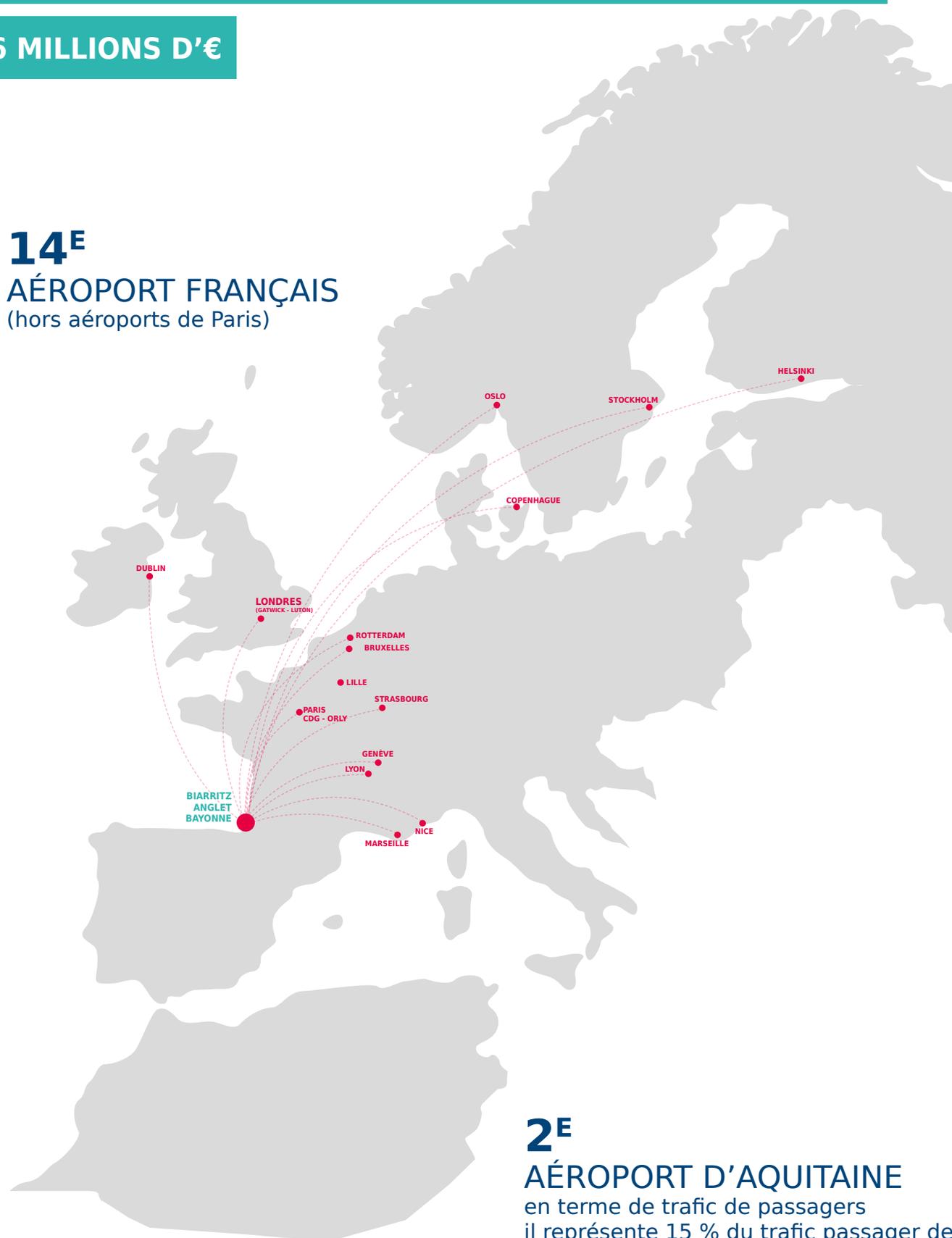
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

## IMPACT ÉCONOMIQUE GLOBAL

## DE L'AÉROPORT DE BIARRITZ ANGLÈT BAYONNE

796 MILLIONS D'€

**14<sup>E</sup>**  
AÉROPORT FRANÇAIS  
(hors aéroports de Paris)



**2<sup>E</sup>**  
AÉROPORT D'AQUITAINE  
en terme de trafic de passagers  
il représente 15 % du trafic passager de  
la région avec 1 064 402 passagers.

Liaisons 2014

## Chiffres clés 2014

### LIGNES

- 21 lignes desservent 15 destinations différentes assurées par 8 compagnies
- 9 lignes nationales, 12 lignes internationales

### PASSAGERS

- 1 064 402 passagers, - 3 % sur la période 2013/2014
- 21 % des passagers voyagent sur des liaisons internationales
- 65 % de passagers non-résidents
- 37 % de passagers voyageant sur vols low-cost

### VOLS

- 36 393 mouvements d'avions (+ 7,6 % pour la période 2013/2014)
- 26 % de mouvements commerciaux

### IMPACT ÉCONOMIQUE

- Direct : 32 millions d'€, 430 emplois répartis dans 34 établissements
- Indirect : 167 millions d'€, 2 296 emplois
- Induit : 597 millions d'€, 7 095 emplois

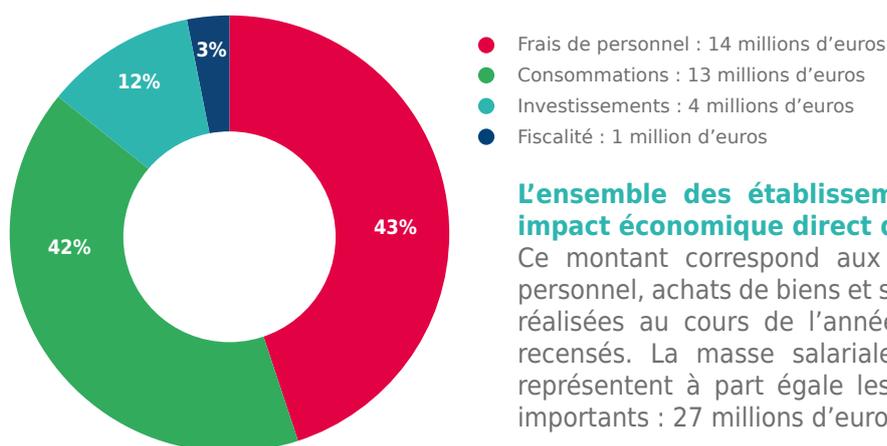
## IMPACT DIRECT : 32 MILLIONS D'EUROS, 430 EMPLOIS

### ETABLISSEMENTS ET EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

	Nombre d'établissements	Emplois
Gestion et exploitation	14	308
Compagnies aériennes	5	21
Commerces et services	9	97
Industries	0	0
Autres	6	4
<b>TOTAL</b>	<b>34</b>	<b>430</b>

Implanté au cœur de l'agglomération Côte Basque Adour, **l'aéroport s'inscrit comme l'un des principaux pôles économiques, fort de 430 emplois répartis dans 34 établissements au sein de son périmètre.** En l'absence d'activité industrielle, l'aéroport se caractérise par l'importance des acteurs en charge de sa gestion et son développement : l'activité « gestion et exploitation » représente près de 72 % du total des emplois. L'analyse complète des types de contrat démontre la stabilité des structures en place avec 9 emplois sur 10 en contrat à durée indéterminée.

### RÉPARTITION PAR POSTES DE DÉPENSE



**L'ensemble des établissements de l'aéroport génère un impact économique direct de 32 millions d'euros.**

Ce montant correspond aux dépenses effectuées en frais de personnel, achats de biens et services, investissements et fiscalité réalisées au cours de l'année 2013 par les 34 établissements recensés. La masse salariale et les consommations acquises représentent à part égale les deux postes de charges les plus importants : 27 millions d'euros, soit 85 % du total.

*NB : La précédente étude publiée en 2008 faisait état de 50 établissements pour 399 emplois, et un impact direct de 46,5 millions d'euros. Les pertes constatées s'expliquent uniquement par le départ d'entreprises suite à un bâtiment sinistré.*

## IMPACT INDIRECT : 167 MILLIONS D'EUROS, 2 296 EMPLOIS

**RAPPEL** : il correspond aux dépenses effectuées par les passagers non-résidents, soit 65 % des passagers totaux de l'aéroport.

### RÉPARTITION DES PASSAGERS ET DES DÉPENSES PAR TERRITOIRE DE SÉJOUR

Territoire	Répartition des passagers (%)	Montant des dépenses (K€)	Répartition des dépenses (%)
Côte Basque	67	113 581	68
Sud des Landes	11	22 438	13
Pays Basque espagnol (Euskadi Navarra)	10	14 437	9
Béarn	3	1 826	1
Pays Basque intérieur	3	3 305	2
Autres (dont itinérance)	5	11 393	7
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>166 980</b>	<b>100</b>

*Note de lecture : 67 % des passagers de l'aéroport ont déclaré séjourner sur la Côte Basque. Ils ont dépensé 113,6 millions d'€ sur ce territoire, soit 68 % des dépenses totales des passagers de cet aéroport.*

**Au total, les visiteurs dépensent localement près de 167 millions d'euros sur l'ensemble de leur séjour.** Destination privilégiée, **la Côte Basque** accueille plus de deux tiers des passagers non-résidents. Le Sud des Landes représente le deuxième lieu de séjour le plus fréquenté par les visiteurs, suivi du Pays Basque espagnol (Euskadi Navarra).

### DÉPENSES MOYENNES PAR JOUR ET PAR PASSAGER (EN €)

PAR TYPE DE VOL (EN €)		PAR MOTIF DE VOYAGE (EN €)	
National	International	Professionnel	Personnel
48	103	98	56

**En moyenne, un visiteur de l'aéroport de Biarritz Anglet Bayonne dépense 60 € par jour.**

Ce montant diffère selon sa provenance et son motif de séjour. En effet, un passager en provenance de l'étranger ou bien en déplacement pour raison professionnelle dépense plus en raison du recours majoritaire à un hébergement marchand.

## IMPACT INDUIT : 597 MILLIONS D'EUROS, 7 095 EMPLOIS

**IMPACT GLOBAL : 796 MILLIONS D'€  
9 821 EMPLOIS**

## PROFIL DES VOYAGEURS

	Part dans total voyageurs (%)
France	62
Espagne	16
Grande-Bretagne	8
Irlande	4
Belgique	3
Pays-Bas	2
Suède	1
Autres	4

	Part des voyageurs (%)
Cadre et profession libérale, professeur	38
Employé	23
Retraité	14
Artisan, commerçant, chef d'entreprise	10
Etudiant	7
Inactif, demandeur d'emploi	3
Profession intermédiaire	3
Ouvrier	1
Agriculteur	1

	Part dans total voyageurs (%)
Moins de 25 ans	9
Entre 25 et 35 ans	24
Entre 36 et 45 ans	20
Entre 46 et 60 ans	30
Plus de 60 ans	17

## ORIGINE DES PASSAGERS

L'aéroport est essentiellement fréquenté par une clientèle nationale avec 62 % du total des passagers.

Suivent ceux en provenance d'Espagne au regard de la proximité géographique, puis de Grande-Bretagne et d'Irlande qui constituent des liaisons « historiques » depuis Biarritz. Le développement récent de lignes vers la Scandinavie offre déjà une part significative de passagers en provenance de Suède notamment.

## CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

Les usagers de l'aéroport appartiennent en majorité à la catégorie socioprofessionnelle « cadres, professions libérales » et « employés » avec plus de 60 % des passagers enregistrés.

Viennent ensuite les « retraités » avec 14 %, puis les « artisans, commerçants, chefs d'entreprises » avec 10 % du total.

## ÂGE DES PASSAGERS

Les tranches d'âge 25/35 ans et 46/60 ans sont les plus représentées.

A elles deux, elles cumulent plus de la moitié des passagers comptabilisés en 2013.

	Part dans total voyageurs (%)
Hôtel	40
Résidence principale de parents/amis	32
Résidence secondaire personnelle	9
Location meublé	5
Chambre d'hôtes, gîte	2
Résidence secondaire de parents/amis	2
Village vacances, auberge jeunesse	2
Camping, caravaning	1
Autres	7

	Part dans total voyageurs (%)
0 nuit	12
1 nuit	12
2 nuits	12
Entre 3 et 7 nuits	43
1 semaine à 15 jours	12
15 jours à 1 mois	8
Plus d'un mois	2

	Part dans total voyageurs (%)
Loisirs, vacances	39
Affaires	30
Visites famille, amis	28
Formations	1
Congrès, séminaires	1
Autres	1

## MODE D'HÉBERGEMENT

**Les passagers non-résidents se répartissent à peu près pour moitié entre hébergement marchand et non marchand.**

Les hôtels représentent toujours les logements les plus fréquentés par 40 % des visiteurs. A noter la part importante des résidences secondaires qui accueillent 11 % des visiteurs.

## DURÉE DE SÉJOUR

**La durée moyenne de séjour par passager non résident est de 8 jours.**

La majorité des visiteurs (43 %) séjourne entre 3 et 7 nuits localement. Moins de 10 % des visiteurs restent plus de deux semaines. Un visiteur pour motif professionnel passe 3 jours, contre 10 jours pour raison personnelle.

## MOTIF DE SÉJOUR

**L'essentiel du trafic est lié au tourisme avec environ 739 000 passagers voyageant pour ce motif de séjour (67 %).**

En complément, près d'un passager sur trois voyage pour affaires (environ 338 100 passagers), part significative au regard des caractéristiques du tissu économique local.

## TRAFIC LOW-COST : 37 % DU TRAFIC GLOBAL

Année	Trafic passagers
2010	362 332
2011	364 749
2012	408 126
2013	397 908

Entre 2010 et 2013, le nombre de passagers voyageant via des compagnies low-cost a augmenté de près de 10 %.

Mais il fluctue au gré des ouvertures et fermetures de liaisons saisonnières. Bien que le prix reste toujours le facteur déterminant (78 %) dans le choix de ce type de compagnie, le low-cost n'est qu'une modalité dans le mode de déplacement ; car faute de low-cost, 60 % de ses voyageurs auraient tout de même entrepris leur déplacement.

## DÉPENSE JOURNALIÈRE DES PASSAGERS SUR UN VOL LOW-COST : 92 €

PAR TYPE DE VOL (EN €)	
National	International
80	165

PAR MOTIF DE VOYAGE (EN €)	
Professionnel	Personnel
114	89

## RÉPARTITION DES DÉPENSES TOTALES

PAR TYPE DE VOL (EN %)	
National	International
48	52

PAR MOTIF DE VOYAGE (EN %)	
Professionnel	Personnel
21	79

Bien que le voyageur low-cost international dépense davantage, les dépenses totales se répartissent à peu près équitablement entre national et international compte tenu d'un effet volume lié au trafic national. De plus, malgré une dépense supérieure du voyageur low-cost pour motif professionnel, elle ne représente que 21% du total des dépenses car les caractéristiques (horaire et fréquence) des liaisons low-cost s'orientent essentiellement vers la clientèle touristique.

## ORIGINE DES PASSAGERS

Près de **1 passager sur 2 est français** en raison du volume important de trafic low-cost national. Viennent ensuite la Grande-Bretagne (18 %) puis l'Espagne (9 %).

## MODE D'HÉBERGEMENT

1 visiteur sur 2 opte pour un hébergement marchand lors de sa venue. L'hôtel reste toujours le mode le plus utilisé par 39 % des non résidents voyageant par low-cost.

## MOTIF DE SÉJOUR

Les visiteurs utilisant une compagnie low-cost sont majoritairement des vacanciers puisque 2 voyageurs sur 3 viennent pour motif personnel.

## LIEU DE SÉJOUR

La Côte Basque représente le lieu le plus fréquenté avec 69 % des passagers, soit une proportion à peine supérieure à la moyenne tous types de visiteurs confondus.

## AGE DES PASSAGERS

Contrairement aux idées reçues, les visiteurs utilisant une compagnie low-cost ne sont pas particulièrement jeunes, car 1 voyageur sur 2 a plus de 45 ans.

## DURÉE DE SÉJOUR

La durée moyenne de séjour est de 5 jours, ce qui correspond à un temps intermédiaire entre deux durées habituelles de séjours : d'une part, le weekend prolongé de 3 à 4 jours et d'autre part la semaine de vacances. Ces durées sont liées à la programmation des vols low-cost.

## CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

Les catégories socioprofessionnelles des visiteurs voyageant par low-cost ne diffèrent pas significativement de la moyenne des passagers de l'Aéroport. Actuellement, **une compagnie low-cost s'adresse à tous types de clients.**





# AÉROPORT DE **PAU PYRÉNÉES**

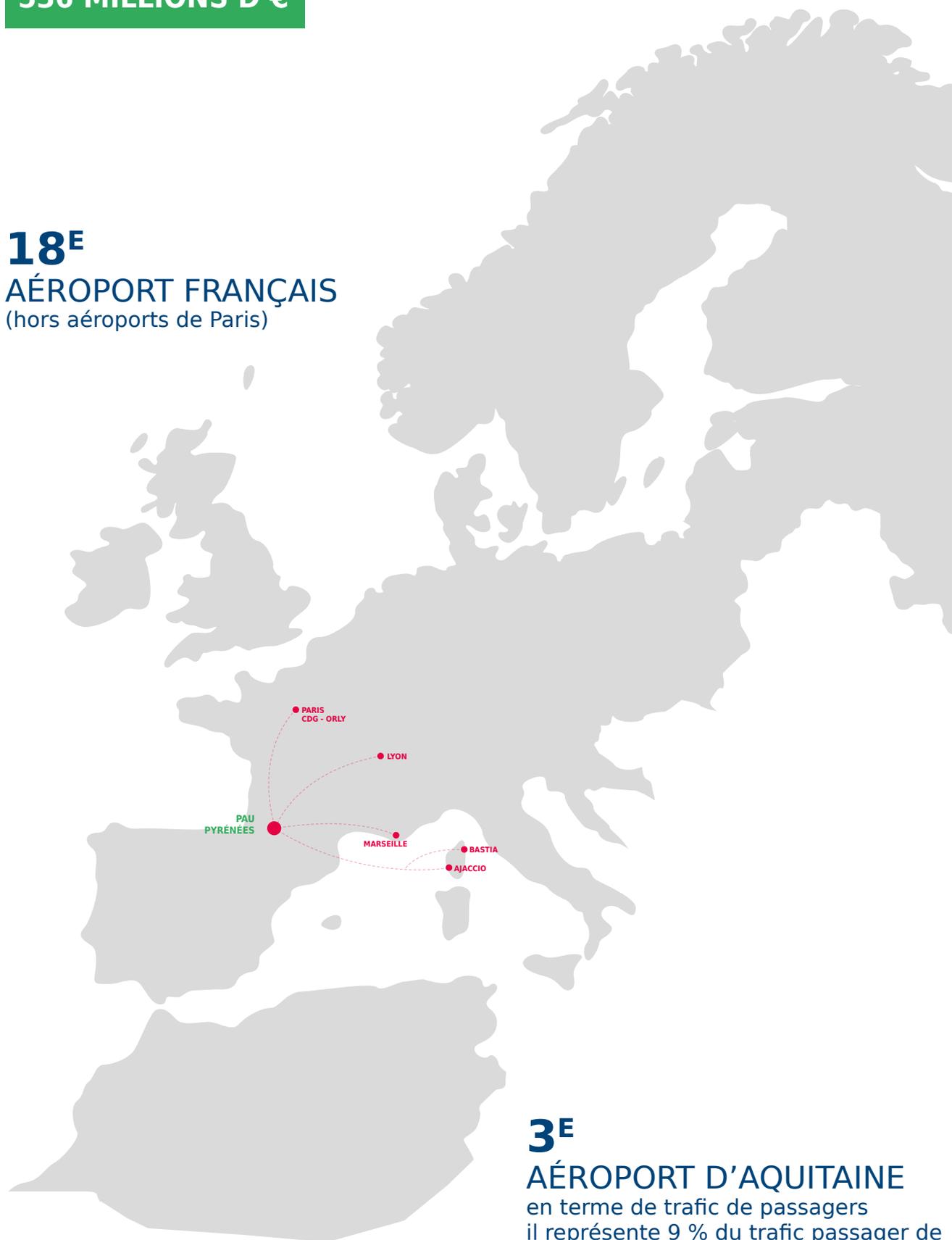
PAU  
PYRÉNÉES

BERGERAC  
DORDOGNE PÉRIGORD

DÉVELOPPEMENT  
DURABLE

536 MILLIONS D'€

**18<sup>E</sup>**  
AÉROPORT FRANÇAIS  
(hors aéroports de Paris)



**3<sup>E</sup>**  
AÉROPORT D'AQUITAINE  
en terme de trafic de passagers  
il représente 9 % du trafic passager de  
la région avec 621 492 passagers.

Liaisons 2014

## Chiffres clés 2014

### LIGNES

- 4 lignes (vols réguliers) en 2014, sur Paris Orly, Paris-Charles de Gaule, Marseille, Lyon. En 2014, la liaison Pau-Londres a été abandonnée.
- 3 compagnies en 2014.

### PASSAGERS

- 621 492 passagers en 2014, - 3,7 % sur la période 2013/2014
- 1 % de passagers internationaux
- 60 % de passagers non-résidents

### VOLS

- 46 667 mouvements d'avions (- 2 % pour la période 2013/2014 )
- 19 % de mouvements commerciaux

### IMPACT ÉCONOMIQUE

- Direct : 33 millions d'€, 278 emplois répartis dans 26 établissements
- Indirect : 95 millions d'€
- Induit : 408 millions d'€

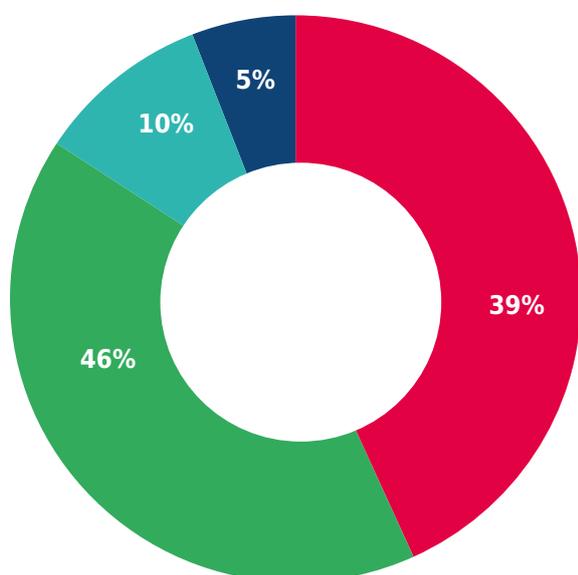
## IMPACT DIRECT : 33 MILLIONS D'EUROS, 278 EMPLOIS

### ETABLISSEMENTS ET EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

	Nombre d'établissements	Emplois
Gestion et exploitation	6	173
Compagnies aériennes	3	18
Commerces et services	16	70
Industries	1	17
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>278</b>

**Près de 300 emplois sont générés par la plateforme aéroportuaire.** Le gestionnaire de l'aéroport concentre plus de la moitié de ces emplois tandis que les commerces et services de l'aéroport correspondent à un quart des emplois totaux de la plateforme.

Une importante base militaire est basée à proximité de l'aéroport de Pau Pyrénées. Elle compte près de 2 000 employés, qui participent à l'activité de la plateforme et utilisent ses infrastructures. Elle ne fait cependant pas partie du périmètre officiel de la plateforme et n'est pas comptabilisée comme un établissement de la plateforme.



### RÉPARTITION PAR POSTES DE DÉPENSE

- Frais de personnel : 13 millions d'€
- Consommations : 15 millions d'€
- Investissements : 3 millions d'€
- Fiscalité : 2 millions d'€

**L'ensemble des établissements de l'aéroport génère un impact économique direct de 33 millions d'euros.**

Les consommations représentent près de la moitié de ces dépenses.

## IMPACT INDIRECT : 95,2 MILLIONS D'EUROS

**RAPPEL** : il correspond aux dépenses effectuées par les passagers non-résidents, soit 60 % des passagers totaux de l'aéroport.

### RÉPARTITION DES PASSAGERS ET DES DÉPENSES PAR TERRITOIRE DE SÉJOUR

Territoire	Répartition des passagers (%)	Montant des dépenses (K€)	Répartition des dépenses (%)
Agglomération de Pau	57	50 347	53
Reste du Béarn	20	22 461	24
Hautes-Pyrénées	14	12 087	13
Landes	3	4 283	4
Pays Basque	4	2 855	3
Gers	1	2 284	2
Espagne	1	857	1
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>95 173</b>	<b>100</b>

*Note de lecture : 57 % des passagers de l'aéroport ont déclaré séjourner dans l'agglomération de Pau. Ils ont dépensé 50,3 millions d'€ sur ce territoire, soit 53% des dépenses totales des passagers de cet aéroport.*

Ce sont **les communes de l'agglomération paloise qui bénéficient le plus des retombées économiques** générées par les voyageurs non-résidents **avec près de 50 M€** (principalement dans l'hôtellerie et restauration). Le reste du Béarn occupe la seconde place avec plus de 22 M€.

### DÉPENSES MOYENNES PAR JOUR ET PAR PASSAGER (EN €)

PAR TYPE DE VOL (EN €)		PAR MOTIF DE VOYAGE (EN €)	
National	International	Professionnel	Personnel
140	-	111	232

**Un passager de l'aéroport de Pau Pyrénées, non résident, dépense en moyenne 140 € par jour**, et reste en moyenne 3,63 jours lors de son séjour. Ce sont pour des motifs d'ordre personnel que les passagers dépensent le plus (232 € en moyenne par jour) tandis que les voyageurs professionnels dépensent la moitié moins (avec 111 € en moyenne par jour).

## IMPACT INDUIT : 408 MILLIONS D'EUROS

## IMPACT GLOBAL : 536 MILLIONS D'€

## PROFIL DES VOYAGEURS

	Part dans total voyageurs (%)
France	83
Reste Europe	7
Amérique	3
Asie	2
Afrique	4
Océanie	0,3

	Part des voyageurs (%)
Cadre supérieur, ingénieur, professeur	47
Cadre moyen, technicien, enseignant	19
Dirigeant d'entreprise, commerçant, artisan, agriculteur	11
Retraité	6
Profession libérale, expert, artiste	6
Employé, ouvrier	5
Etudiant	3
Femme au foyer	1
Demandeur d'emploi	1
Autres	1

	Part dans total voyageurs (%)
Moins de 25 ans	5
Entre 26 et 34 ans	22
Entre 35 et 44 ans	23
Entre 45 et 59 ans	40
Plus de 60 ans	10

## ORIGINE DES PASSAGERS

La grande majorité des passagers de l'aéroport Pau Pyrénées provient du territoire national (près de 83 %).

Ce résultat n'est guère étonnant puisque l'aéroport n'a plus de ligne vers l'international en 2014.

## CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

Pau Pyrénées étant un aéroport d'affaires, ce sont les différentes catégories de cadres qui sont les plus présentes (77 %), avec une bonne représentativité des cadres supérieurs (47 %).

## ÂGE DES PASSAGERS

40 % des passagers ont entre 45 et 59 ans.

C'est la part la plus élevée de tous les aéroports aquitains pour cette tranche d'âge. 40 % ont entre 26 et 44 ans.  $\frac{3}{4}$  des personnes sont des hommes.

	Part dans total voyageurs (%)
Hôtel	65
Résidence principale de parents ou amis	25
Résidence secondaire (personnelle)	6
Meublé, location	2
Camping, caravane	1
Résidence secondaire de parents/amis	2
Village vacances, auberge jeunesse	2
Camping, caravaning	1
Autres	7

	Part dans total voyageurs (%)
0 nuit	28
1 nuit	25
2 nuits	9
Entre 3 et 7 nuits	28
1 semaine à 15 jours	8
15 jours à 1 mois	2
Plus d'un mois	1

	Part dans total voyageurs (%)
Affaires	64
Visites famille, amis	18
Formations	7
Loisirs, vacances	7
Congrès, séminaires	3
Autres	2

	Part dans total voyageurs (%)
Agglomération de Pau	52
Reste du Béarn	24
Hauts-Pyrénées	13
Landes	5
Pays Basque	3
Gers	2
Espagne	1

## MODE D'HÉBERGEMENT

Compte tenu de la clientèle d'affaires utilisant l'aéroport, ce sont les hôtels qui sont choisis comme mode d'hébergement privilégié (65 %) par les passagers.

Viennent ensuite les résidences principales de parents ou amis (25 %).

## DURÉE DE SÉJOUR

La durée moyenne de séjour sur le territoire est de 3,6 nuits.

Un quart des voyageurs ne reste qu'une seule journée sur place, un autre quart une nuit et un autre quart entre 3 et 7 nuits.

## MOTIF DE SÉJOUR

Les affaires sont le motif principal de séjour pour les passagers non-résidents, avec près de 64 %. Les loisirs et vacances correspondent à seulement 7 % du trafic des visiteurs, ce qui confère à l'aéroport Pau Pyrénées un statut particulier.

## LIEU DE SÉJOUR

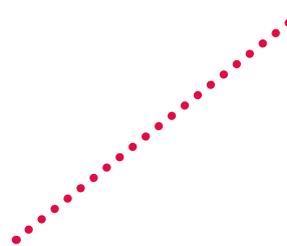
Plus de la moitié des visiteurs, usagers de l'aéroport de Pau Pyrénées, reste au sein de l'agglomération paloise au cours de leur séjour.

80 % d'entre eux séjournent d'ailleurs à Pau même. Le reste du Béarn et le département des Hauts-Pyrénées complètent le podium des lieux de séjour.





AÉROPORT DE  
**BERGERAC DORDOGNE  
PÉRIGORD**



# IMPACT ÉCONOMIQUE GLOBAL DE L'AÉROPORT DE BERGERAC DORDOGNE PÉRIGORD

153 MILLIONS D'€

L'aéroport Bergerac Dordogne Périgord se caractérise par une offre spécialisée low-cost à destination de la Grande-Bretagne, la Belgique et les Pays-Bas.

**27<sup>E</sup>**  
AÉROPORT FRANÇAIS  
(hors aéroports de Paris)



**4<sup>E</sup>**  
AÉROPORT D'AQUITAINE  
en terme de trafic de passagers  
il représente 4 % du trafic passager  
de la région avec 277 312 passagers.

Liaisons 2014

## Chiffres clés 2014

### LIGNES

- 12 lignes internationales et 1 ligne nationale desservies par 5 compagnies (dont 4 low-cost)

### PASSAGERS

- 277 312 passagers, - 3 % sur la période 2013/2014
- 99 % de passagers internationaux
- 80 % de passagers non-résidents
- 99 % de passagers voyageant sur vols low-cost

### VOLS

- 17 615 mouvements d'avions (- 2 % pour la période 2013/2014)
- 19 % de mouvements commerciaux

### IMPACT ÉCONOMIQUE

- Direct : 9 millions d'€, 106 emplois répartis sur 14 établissements
- Indirect : 67 millions d'€
- Induit : 77 millions d'€

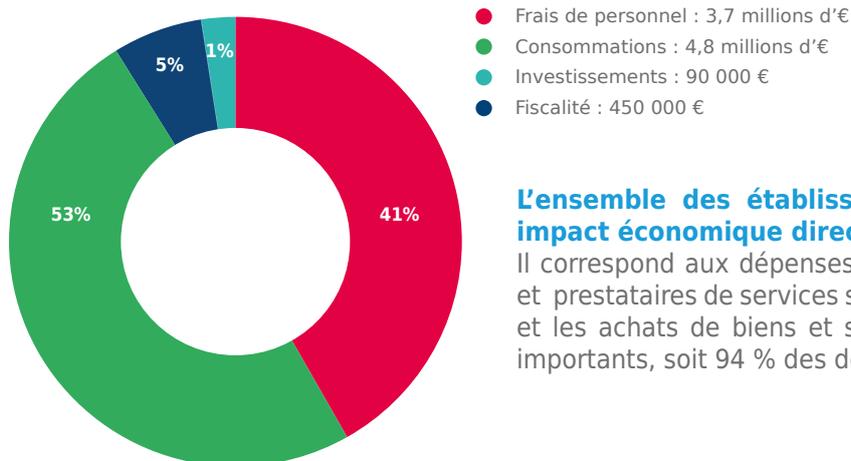
# IMPACT DIRECT : 9 MILLIONS D'EUROS, 106 EMPLOIS

## ÉTABLISSEMENTS ET EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

	Nombre d'établissements	Emplois
Gestion et exploitation aéroportuaire	4	76
Commerces et services	10	30
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>106</b>

La plus grande partie des emplois dépend de l'administration (Société de gestion de l'aéroport, tour de contrôle et Douanes), soit près des trois quarts du total des emplois. Les commerces et services, tels que loueurs de véhicules, boutiques, bar-restaurants, libre-services boissons représentent 28 % des emplois.

## RÉPARTITION PAR POSTES DE DÉPENSE



- Frais de personnel : 3,7 millions d'€
- Consommations : 4,8 millions d'€
- Investissements : 90 000 €
- Fiscalité : 450 000 €

### L'ensemble des établissements de l'aéroport génère un impact économique direct de 9 millions d'euros.

Il correspond aux dépenses effectuées par les 14 établissements et prestataires de services situés sur l'aéroport. La masse salariale et les achats de biens et services représentent les deux postes importants, soit 94 % des dépenses.

## IMPACT INDIRECT : 67 MILLIONS D'EUROS

**RAPPEL** : il correspond aux dépenses effectuées par les passagers non-résidents, soit 73 % du nombre total de passagers de l'aéroport.

### RÉPARTITION DES PASSAGERS ET DES DÉPENSES PAR TERRITOIRE DE SÉJOUR

Territoire	Répartition des passagers (%)	Montant des dépenses (K€)	Répartition des dépenses (%)
Dordogne	64	42 880	64
Lot-et-Garonne	19	13 400	20
Lot	10	6 700	10
Gironde	3	2 010	3
Charentes	2	1 340	2
Autres	2	670	1
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>67 000</b>	<b>100</b>

*Note de lecture : 64 % des passagers de l'aéroport ont déclaré séjourner en Dordogne. Ils ont dépensé 42,9 millions d'€ sur ce territoire.*

Les dépenses effectuées par les passagers de l'aéroport, représentent un impact économique indirect de 67 millions d'euros. La Dordogne accueille près des deux tiers des passagers non résidents, le Lot-et-Garonne représentant le 2<sup>e</sup> lieu de séjour, avec près d'un cinquième des passagers et des dépenses.

**Un passager de l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord non résident dépense en moyenne 68 € par jour.**

A noter : les dépenses des **visiteurs en haute saison sont supérieures de 10 %**. L'aéroport draine essentiellement des passagers internationaux qui voyagent pour motif personnel (loisirs, vacances...).

## IMPACT INDUIT : 77 MILLIONS D'EUROS

**L'ensemble des flux monétaires directs et indirects génèrent un impact économique induit de 77 millions d'euros.**

## IMPACT GLOBAL : 153 MILLIONS D'€

**L'impact indirect de 67 millions d'€ ne prend pas en compte les dépenses des résidents évaluées à 45 millions d'€ (seules les dépenses des visiteurs sont calculées dans la méthode). L'impact total n'englobe pas les investissements immobiliers des passagers et les taxes fiscales. Ces retombées économiques avaient été identifiées lors des études précédentes.**

## PROFIL DES VOYAGEURS

	Part dans total voyageurs (%)
France	10
Grande-Bretagne	72
Pays-Bas	8
Belgique	7
Divers	3

	Part des voyageurs (%)
Retraités	30
Professions libérales et assimilées	20
Cadres	12
Professions intermédiaires	10
Contremaîtres, agents de maîtrise	9
Employés	8
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	7
Ouvriers	4

	Part dans total voyageurs (%)
Moins de 25 ans	3
Entre 26 et 34 ans	7
Entre 35 et 44 ans	14
Entre 45 et 59 ans	36
Plus de 60 ans	40

## ORIGINE DES PASSAGERS

**Une majorité des passagers (72 %) arrive via 10 lignes en provenance de la Grande-Bretagne.**

Les lignes vers les Pays-Bas et la Belgique connaissent un fort développement depuis cinq ans. Elles représentent 15 % des passagers avec un taux de remplissage de 85 %. La fréquentation britannique est plus importante en basse saison (80 %). Ceci est lié à l'ouverture des lignes vers la Grande-Bretagne à cette période.

## CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

**Les retraités et inactifs (30 %), composent la part la plus importante, suivis des professions libérales, cadres et professions intermédiaires pour 40 %.**

## ÂGE DES PASSAGERS

**Une part importante de plus de 60 ans (40 %) fréquente les lignes pour venir dans leurs lieux de villégiature.**

On observe une progression de la tranche des 45 à 59 ans (proche de 35 %) On note que les passagers de plus de 60 ans sont les plus représentés en basse saison (50 %).

	Part dans total voyageurs (%)
Résidence principale et secondaire familles ou amis	42
Résidence secondaire personnelle	25
Village vacances, auberge de jeunesse	19
Hôtel	10
Camping, caravane	4

	Part dans total voyageurs (%)
1 nuit	2
2 nuits	6
Entre 3 et 7 nuits	60
1 semaine à 15 jours	25
15 jours à 1 mois	4
Plus d'un mois	3

	Part dans total voyageurs (%)
Loisirs, vacances	34
Visites familles, amis	32
Résidences secondaires personnelles	25
Affaires/Achat propriété	9

## MODE D'HÉBERGEMENT

**L'hébergement dans des résidences secondaires personnelles ou de familles /amis pour des motifs de vacances et loisirs est le plus représenté.**

Cela reflète la forte implantation britannique, belge et néerlandaise autour de la zone de chalandise de l'aéroport. L'hébergement marchand capte 33 % des séjours.

## DURÉE DE SÉJOUR

**La durée moyenne de séjour est de 8 jours par passager.**

**Les séjours de 1 à 2 semaines sont plus élevés en haute saison (30 %) et les séjours au-delà d'un mois plus importants en basse saison (5 %).**

En parallèle, on note que la part de résidents (séjournant plus de 6 mois) sur l'ensemble des passagers est de 25 %.

## MOTIF DE SÉJOUR

**La visite de famille, amis, associée aux vacances dans les résidences secondaires représentent la grande majorité des motifs de séjour.**





ENGAGEMENT DES  
AÉROPORTS EN FAVEUR DU  
**DÉVELOPPEMENT**  
**DURABLE**

Recensement des actions engagées par chaque aéroport



## 1/ LES NUISANCES SONORES

L'activité aéroportuaire est génératrice de nuisances sonores. Le bruit engendré par l'activité aéroportuaire est difficilement mesurable puisqu'il dépend d'une multitude de facteurs. Cependant, la croissance du trafic aérien et des destinations desservies a entraîné une hausse des mouvements d'avion et par conséquent des sources d'émission de bruit. Face à ce constat, l'aéroport de Bordeaux Mérignac a mis en place de nombreuses mesures pour limiter ces nuisances :

- **La maîtrise de l'urbanisation**

Un moyen de lutter contre les nuisances sonores est de ne pas exposer les nouvelles populations aux bruits. Pour cela, l'aéroport dispose d'**un Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**. Le PEB est un document d'urbanisme qui a pour objectif d'interdire ou de limiter toutes nouvelles constructions d'habitation dans les zones exposées au bruit à long terme. En fonction des nuisances sonores générées, le PEB définit quatre zones allant d'une exposition au bruit faible à très forte. Chaque zone est concernée par des mesures restrictives d'urbanisation spécifiques.

- **L'aide à l'insonorisation**

À l'instar des 9 autres grands aéroports de France l'aéroport de Bordeaux Mérignac a mis en place une aide financière qui peut être accordée aux riverains pour insonoriser leur logement. Dans ce cadre, l'aéroport s'appuie sur un **Plan de Gêne Sonore (PGS)**, incluant trois zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une indemnisation. Instaurée depuis 2004, il a permis d'insonoriser 415 logements sur les 1 250 se trouvant dans le PGS, soit 33% des logements.

- **Autres actions pour limiter les nuisances sonores**

L'aéroport a mis en place diverses mesures afin de limiter le bruit généré par son activité dont notamment :

- limitation des vols militaires,
- adoption de procédures de « moindre bruit » avec une mise en place de sanctions financières en cas de non-respect de ces procédures,
- limitation de l'utilisation de la piste secondaire (pistes 11 / 29),
- interdiction des essais moteurs et de l'utilisation des inverseurs de poussée la nuit,
- amélioration de la performance environnementale de la navigation aérienne.

## 2/ LA QUALITÉ DE L'AIR

Dans le cadre de sa charte de Développement Durable 2010-2013, l'aéroport de Bordeaux Mérignac s'est engagé à poursuivre les mesures de qualité d'air sur sa plateforme en collaboration avec l'AIRAQ, l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en Aquitaine (action 13). Depuis 2010, deux études de qualité de l'air ont été effectuées : l'une sur le dioxyde d'azote et le benzène, la deuxième sur les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP).

- **Le dioxyde d'azote et le benzène**

Le dioxyde d'azote et le benzène sont deux polluants réglementés caractéristiques de l'activité humaine (chauffage, transport routier, industries etc.). Le niveau moyen de concentration de dioxyde d'azote sur l'aéroport se situe à des niveaux bas. Le taux relevé sur le site de l'aéroport est par ailleurs essentiellement lié à l'activité industrielle. Le niveau de concentration moyen a diminué de 20,2% entre 2004 et 2011.

Le site de l'aéroport possède un niveau moyen de concentration de benzène équivalent à celui des sites de proximité automobile. Ce taux relativement élevé s'explique essentiellement par l'activité industrielle située à proximité de l'aéroport. Par ailleurs, la moyenne de concentration de benzène de l'aéroport a diminué de 32 % entre 2004 et 2011 malgré une forte augmentation du trafic aérien. Cette baisse est de 53,1% si l'on retire l'impact du site industriel.

- **Les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP)**

Les niveaux de concentration de HAP sur l'aéroport en 2010 et 2011 se rapprochent des niveaux des sites ruraux. Ils sont inférieurs à ceux observés dans les sites urbains, de trafics et surtout industriels.

**Au vu de ces résultats, l'aéroport de Bordeaux Mérignac semble générer un impact environnemental limité : le transport aérien domestique représente une faible part des émissions de polluants en particulier au regard du transport routier.**

Par ailleurs, les mesures réalisées par l'AIRAQ positionnent le site aéroportuaire à des niveaux proches de ceux des territoires ruraux. Il convient enfin de souligner que les taux de concentration en dioxyde d'azote et en benzène sont en nette diminution depuis 2004.

### 3/ CONCERTATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Afin de limiter l'impact du développement de l'aéroport sur l'environnement, l'aéroport de Bordeaux Mérignac a mis en place une instance de concertation environnementale.

- **La commission consultative de l'environnement (CCE)**

Instaurée par la Loi n° 2010-78 du 12 juillet 2010 (Code de l'Environnement), la CCE est un organisme consulté sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aéroport qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. La CCE de l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac est présidée par le Préfet et comprend 18 membres :

- 6 représentants les professions aéronautiques
- 6 représentants les collectivités locales intéressées
- 6 représentants des associations de riverains et de protection de l'environnement

Par ailleurs, des représentants des administrations siègent sans voix délibérative (DDTM, DSAC SO et SNA-SO, DREAL, SNIA...). Elle se réunit en moyenne 2 fois par an avec l'obligation de tenir au moins une réunion annuelle.

- **La charte du développement durable 2010/2013**

Menée de longue date, la politique environnementale de l'aéroport s'est concrétisée par une première Charte de l'Environnement pour la période 2002-2006, suivie d'une charte du Développement Durable 2007/2009. La nouvelle Charte du Développement Durable de l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac, mise sur pied par la Commission Consultative de l'Environnement, constitue une véritable feuille de route pour tous les partenaires de la plateforme aéroportuaire à l'horizon 2013. La concertation entre les acteurs-partenaires de la plateforme aéroportuaire, mairies et riverains, la protection de l'environnement et la contribution économique et sociale sont les trois axes stratégiques de cette charte, déclinée en 32 mesures.

En synthèse, pour les 16 actions portées par l'aéroport, le bilan s'établit comme suit, à fin 2013 :

- une action sans suite
- une action est en cours
- les 14 autres actions sont réalisées

Pour prendre le relais de la Charte du Développement Durable 2010/2013, l'aéroport projette de déployer à l'horizon 2015 un Système de Management de l'Environnement (SME) ayant pour finalité :

- la conformité réglementaire
- la conformité au Cahier des Charges de la concession aéroportuaire
- la maîtrise des impacts environnementaux de ses propres activités

## 1 - LIMITER LES NUISANCES SONORES

Le bruit est la nuisance qui affecte le plus la qualité de vie des riverains, ce qui en fait la première préoccupation environnementale de l'aéroport. Pour le limiter, les transporteurs, le gestionnaire de l'aéroport et les services de l'État définissent ensemble les moyens à mettre en œuvre.

- **Procédures de moindre bruit**

Des procédures de moindre bruit ont été rédigées par le service de la navigation aérienne et publiées sur le site du service de l'information aéronautique. Ces procédures sont connues de tous les usagers.

Au décollage, les aéronefs à réacteurs doivent atteindre le seuil de 1500 ft afin de réduire l'impact sonore sur les zones résidentielles survolées. L'utilisation de manière préférentielle de la piste 09 (vers l'ouest) pour les décollages est privilégiée.

- **Restrictions opérationnelles**

Conformément aux dispositions arrêtées en Commission Consultative de l'Environnement, l'acceptation des vols de nuit n'est accordée qu'aux demandes justifiées.

- **Maîtrise de l'urbanisme**

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) a été approuvé et a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 2 juin 2009. Il s'agit d'un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit des communes de Bayonne Anglet Biarritz afin d'éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores. Le PEB délimite 3 zones de bruit aux abords de l'aérodrome définies réglementairement (cf. articles R.147-1 et R.147-2 du Code de l'Urbanisme) en fonction du niveau d'exposition total au bruit.

- **Limiter le bruit généré au sol**

Il s'agit de mieux protéger le voisinage de l'aéroport et les employés des sociétés exerçant une activité de service au sol. L'aéroport est équipé de convertisseurs qui fournissent l'énergie électrique nécessaire durant l'escale. Cet équipement permet l'arrêt du groupe auxiliaire de puissance (APU) destiné à produire de l'énergie à bord de l'aéronef durant son escale.

- **Objectifs pour les années à venir**

Sensibiliser les compagnies aériennes à limiter l'utilisation par les équipages des inverseurs de poussée lors des atterrissages.

## 2 - PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'AIR

Une meilleure gestion du trafic aérien au sol permet de réduire les attentes des aéronefs au départ et à l'arrivée des aéroports. La mise en exploitation du taxiway nord au printemps 2015 doit améliorer la fluidité du trafic et ainsi diminuer la consommation de kérosène et la production de polluants atmosphériques liés au réchauffement de la planète.

- **Bilan carbone**

En lançant, au printemps 2010, son premier Bilan Carbone, l'aéroport souhaitait évaluer les émissions de gaz à effet de serre produites par l'ensemble des activités de la plateforme.

**Des actions concrètes ont été mises en œuvre par l'aéroport, à savoir :**

- plan de Déplacement Entreprise (PDE) prévu dans l'accord d'entreprise du Syndicat Mixte,
- optimisation de la circulation des aéronefs par la mise en exploitation du taxiway nord.

**Des actions restent à étudier :**

- développement des transports en commun, des modes de déplacement doux,
- mise à jour du bilan carbone.

- **Objectifs de préservation de la qualité de l'air**

- remplacement systématique des véhicules légers utilisés sur le site par des véhicules propres conformes aux normes en vigueur (le parc automobile de l'Aéroport compte 6 véhicules électriques),
- installation de bornes de recharge des batteries pour ce type de véhicules,
- équiper les postes de stationnement des aéronefs de convertisseurs ou groupes électriques 400 Hz.

## 3 - GESTION DE LA FAUNE

Une analyse faunistique a été réalisée par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS) afin d'identifier les espèces sédentaires et celles de passage sur l'aérodrome. Des axes d'amélioration ont été mis en œuvre comme le plan de fauchage des espaces verts visant à rendre les terrains moins attractifs pour les espèces sauvages. Cette démarche vise à améliorer la performance du Service de Prévention du Péril Animalier (SPPA) et en conséquence la sécurité de la circulation des aéronefs sur l'aérodrome.

#### 4 - PROTÉGER LA RESSOURCE EN EAU

Un plan de surveillance et de modernisation du réseau et le remplacement des équipements vieillissant par du matériel plus économe en eau a permis une baisse de la consommation totale en eau potable de 58% en 5 ans, soit une baisse d'environ de 6000 m<sup>3</sup>. Depuis la consommation en eau potable est stable. Les activités aéroportuaires sont également génératrices de rejets qui sont traités via des séparateurs d'hydrocarbure pour les parkings d'aéronefs ou via des bassins de rétention. Les eaux usées sont traitées en station d'épuration de l'agglomération.

- **Eaux pluviales et de ruissellement**

Les eaux pluviales et de ruissellement des parkings avions sont collectées et orientées vers des séparateurs d'hydrocarbures qui permettent de contenir les pollutions accidentelles et chroniques dues à l'activité. Des dossiers de demande d'autorisation ou de déclaration au titre de la loi sur l'eau sont déposés et instruits pour tous projets d'ouvrages pouvant avoir un impact sur le domaine de l'eau.

**Des actions de surveillance et d'amélioration ont été mises en œuvre :**

- analyses semestrielles de la qualité des eaux de rejet dans le milieu naturel,
- récupération des eaux de ruissellement des toitures pour le lavage des matériels et véhicules d'assistance.

**Objectifs pour les années à venir :**

- récupération des eaux de ruissellement des parcs avions pour un usage de remplissage des véhicules de lutte incendie,
- étude du traitement des eaux de dégivrage soit par recyclage soit par élimination des produits avant rejet dans le milieu naturel.

#### 5 - OPTIMISER LA GESTION DES DÉCHETS

- **Mutualisation des moyens pour la collecte des déchets dangereux**

Des progrès significatifs ont été réalisés, concernant le tri et la valorisation des déchets de l'aéroport.

- **Réduction des déchets à la source : tri sélectif et sensibilisation**

Le service environnement, en charge de la gestion des déchets sur l'ensemble de la plateforme, sensibilise les acteurs aéroportuaires à la pratique du tri sélectif. Ces actions ont permis de réduire le volume de déchets d'environ 45 %, soit une production annuelle de 73 tonnes.

La réduction des coûts de traitement des déchets (location des équipements de collecte, les prestations de collecte et de traitement des déchets). L'optimisation de ces éléments s'est traduite par une baisse de 70% des coûts annuels.

Une zone de collecte et de stockage des déchets a été créée, elle regroupe les différents équipements de collecte nécessaires aux catégories de déchets produits sur l'aérodrome.

Un partenariat a été conclu avec la société Ouateco, implantée dans le sud des Landes, pour la collecte et le rachat du papier (journaux récupérés dans les avions, invendus).

La part de valorisation en matière ou en énergie des déchets produits sur la plateforme a atteint un niveau important.

Aujourd'hui, l'objectif est de faire adhérer les personnels et partenaires à la campagne de sensibilisation au tri des déchets faite par l'Agglomération Côte Basque Adour.

#### 6 - MAÎTRISER LES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE

L'aérogare bénéficie de nouvelles technologies économes en énergie, éclairage à basse consommation, un éclairage par LED est progressivement installé dans les locaux administratifs.

- **Objectifs de maîtrise de l'énergie :**

- développer les énergies renouvelables comme le photovoltaïque,
- généraliser la démarche HQE (Haute qualité Environnementale) dans tous les projets de réhabilitation ou de construction de bâtiments,
- augmenter le parc de véhicules propres et d'équipements de fourniture d'énergie électrique pour les avions.

## PAU PYRENEES

La protection de l'environnement est au cœur des préoccupations de l'aéroport Pau Pyrénées.

En effet, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, l'aéroport a engagé une série de mesures afin de réduire et de maîtriser les nuisances dans les domaines suivants :

- **Le bruit** : une charte de gestion des nuisances sonores est en cours de réactualisation avec les riverains, avec pour objectif la réduction significative du bruit, en s'articulant autour de la communication, de l'évaluation du bruit et du respect des procédures. Un ensemble de mesures a été mis en place permettant ainsi la limitation des gênes occasionnées par l'aéroport.
- **L'aéroport s'applique également à la préservation des écosystèmes tout en limitant** le risque du péril animalier grâce à des mesures techniques et la protection des zones humides.
- **Dans le cadre de la loi de l'eau**, une série de mesures a été adoptée depuis 2009 pour la préservation de sa qualité et la réduction des gaspillages.
- **La réduction des émissions polluantes** de l'aéroport est également une des préoccupations majeures à venir et déjà, des remplacements de matériels trop polluants ont été effectués
- **La réduction des déchets** et celle de la consommation d'énergie ont débuté par des mesures simples et des formations auprès du personnel de l'aéroport.

## BERGERAC DORDOGNE PERIGORD

Mener une politique environnementale prenant en compte les contraintes en matière de développement durable est une volonté de l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord.

**La création du service QSE** intégrera toutes les composantes environnementales qui visent à préserver, améliorer et valoriser l'environnement et les ressources naturelles sur le long terme et qui compose la stratégie de développement durable.

**Des projets et des mesures sont déjà mis en place :**

- **Développement des énergies renouvelables** : un parc photovoltaïque de 14 hectares dans la zone de l'aéroport, dont l'exploitation était prévue fin 2015, n'a pas été retenu par décision de l'Etat mais sera reconduit ultérieurement. Il en est de même pour un projet d'équipement des toitures et des ombrelles des parkings d'unités de production photovoltaïque.
- **Une étude «Loi sur l'eau»** sera prochainement menée par la Société de Gestion de l'aéroport. La Société prévoit de s'équiper de bassins mobiles de stockage des eaux pluviales. Cette eau récupérée sera destinée au lavage des engins, véhicules de services et pour tout autre travail d'entretien.
- **Une étude sur un plan d'élimination des déchets** va être lancée, renouvelable tous les trois ans conformément à la réglementation.»

Tous les agents de l'aéroport de Bergerac Dordogne Périgord s'engagent à agir quotidiennement et à long terme, conformément aux dispositions prises dans la charte environnementale établie pour le personnel.



# ANNEXES



## QUESTIONNAIRE POSÉ AUX ENTREPRISES DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

**NOM DE L'ÉTABLISSEMENT :**

**SIRET :**

Nom du répondant :

Téléphone :

Mail :

**1/ QUEL EST LE NOMBRE TOTAL D'EMPLOIS (SALARIÉ ET NON SALARIÉ) DANS VOTRE ÉTABLISSEMENT ?**

**2/ QUEL EST LE NOMBRE D'EMPLOIS DE VOTRE ÉTABLISSEMENT PAR CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE (EN 2012) ?**

Artisans commerçants Chefs d'entreprise	Professions libérales et assimilés	Cadres de la fonction publique	Cadres d'entreprise	Professions intermédiaires de la fonction publique	Professions intermédiaires des entreprises
Techniciens	Contremaîtres Agents de maîtrise	Employés de la fonction publique	Employés d'entreprise	Ouvriers qualifiés	Ouvriers non qualifiés

**3/ QUEL EST LE NOMBRE D'EMPLOIS DE VOTRE ÉTABLISSEMENT SELON LES CONDITIONS D'EMPLOIS (EN 2012) ?**

Salariés	Contrats à durée indéterminée Titulaires de la fonction publique	Contrats à durée déterminée	Intérim	Emplois aidés	Apprentissage Stage
Non Salariés	Indépendants	employeurs			

**4/ QUEL EST LE NOMBRE D'EMPLOIS DE VOTRE ÉTABLISSEMENT SELON LA COMMUNE DE RÉSIDENCE ?**

Année	Commune	Nombre d'emplois
-------	---------	------------------

**5/ QUEL EST LE MONTANT TOTAL DES DÉPENSES DE VOTRE ÉTABLISSEMENT EN ACHATS DE BIENS ET SERVICES (MARCHANDISES, MATIÈRES PREMIÈRES, PRESTATIONS DE SERVICES, VARIATION DE STOCKS, AUTRES CHARGES EXTERNES, ETC.) ?**

**6/ EN 2013, À COMBIEN ESTIMEZ-VOUS LA PART DE CETTE DÉPENSE EN ACHATS DE BIENS ET SERVICES RÉALISÉE EN AQUITAINE ? (EX : UN FOURNISSEUR SUR DEUX EST LOCALISÉ EN AQUITAINE = 50%)**

**7/ QUEL EST LE MONTANT BRUT DES DÉPENSES DE VOTRE ÉTABLISSEMENT EN INVESTISSEMENTS (IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, CORPORELLES ET FINANCIÈRES) ?**

**8/ EN 2013, À COMBIEN ESTIMEZ-VOUS LA PART DES DÉPENSES EN INVESTISSEMENTS RÉALISÉE EN AQUITAINE ? (EX : UN INVESTISSEMENT SUR DEUX EST RÉALISÉ - OU PROVIENT D'UN FOURNISSEUR - SUR LE TERRITOIRE AQUITAIN = 50%)**

**9/ QUEL EST LE MONTANT TOTAL DES DÉPENSES DE VOTRE ÉTABLISSEMENT EN IMPÔTS, TAXES ET ASSIMILÉS (TAXE SUR LES SALAIRES, TAXE D'APPRENTISSAGE, VERSEMENT DE TRANSPORT, CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE TERRITORIALE (TAXE PROFESSIONNELLE), TAXE FONCIÈRE, AUTRES IMPÔTS LOCAUX, ETC.) ?**

**10/ QUEL EST LE MONTANT TOTAL DES DÉPENSES DE VOTRE ÉTABLISSEMENT EN FRAIS DE PERSONNEL (SALAIRES, TRAITEMENTS ET CHARGES SOCIALES) ?**

**MERCI D'AVOIR PRIS LE TEMPS DE RÉPONDRE À CE QUESTIONNAIRE**

## QUESTIONNAIRE POUR LES PASSAGERS USAGERS DES PLATEFORMES AÉROPORTUAIRES

«Hello, we work for ...'s Chamber of commerce and industry. We are in charge of the evaluation of tourism money spending in Aquitaine. We would like to ask you some questions, about your journey.»

### 1- ETES-VOUS RÉSIDENT OU VISITEUR DE NOTRE RÉGION (ARE YOU VISTING OUR REGION OR DO YOU LIVE HERE) ? SI RÉSIDENT QUESTION : 2 ; 3 ; 4 ; 6 ; 16 BIS

**Définition :** est considéré comme résident une personne, quelle que soit sa nationalité, qui séjourne en Aquitaine durant plus de 6 mois dans l'année.

### 2-SEXE (GENDER)

- Homme (man)
- Femme (woman)

### 3-AGE (AGE)

- Moins de 25 ans (under 25 years old)
- Entre 26 et 34 ans (between 25 and 34 years old)
- Entre 35 et 44 ans (between 35 and 44 years old)
- Entre 45 et 59 ans (between 45 and 60 years old)
- Plus de 60 ans (over 60 years old)

### 4-QUELLE EST VOTRE PROFESSION (WHAT WORK DO YOU DO)?

- Dirigeant d'entreprise (Business owner)
- Cadre supérieur, ingénieur, professeur (Senior, engineer, professor)
- Cadre moyen, technicien, enseignant (middle-grade manager, teacher)
- Prof. Libérale, expert, artiste (liberal profession,expert,artist)
- Commerçant, artisan,agriculteur (merchant, Craftzman, farmer)
- Employé Ouvrier (laborer)
- Etudiant (student)
- Femme au foyer (housewife)
- Retraité (retired)
- Demandeur d'emploi (jobless)
- Autres (others)

### 5-VOTRE PAYS DE RÉSIDENCE (WHERE DO YOU LIVE) ?

### 6-VOTRE VILLE DE RÉSIDENCE -(TOWN OF RESIDENCE) ?

### 7-LIGNES UTILISÉES (AIRLINES USED) EN FONCTION DES DIFFÉRENTS AÉROPORTS ?

### 8-HORAIRES (FLIGHT SCHEDULE)-PRÉCISER COMPAGNIE ET NUMÉRO DE VOL

### 9-SI VOUS AVEZ EU UNE CORRESPONDANCE, QUELLE VILLE OU AÉROPORT A ÉTÉ VOTRE POINT D'EMBARQUEMENT (IF YOU HAD A CONNECTING FLIGHT, WHERE DID YOU CATCH IT)?

### 10-QUEL EST LE MOTIF DE VOTRE VOYAGE (WHAT IS THE PURPOSE OF YOUR TRIP?)?

- Loisirs/Vacances (Leisure/holidays)
- Visites famille/amis (Visiting Family/Friends)
- Congrès / Colloques / Séminaires (Congress / colloquium / seminar)
- Formations (Training)
- Affaires (business)
- Autres (others)

### 11-QUELLE EST LA DURÉE DE VOTRE SÉJOUR (HOW LONG DID YOU PLAN TO STAY)?

- 0 nuit (0 night)
- 1 nuit (1 night)
- 2 nuits (2 nights)
- Entre 3 et 7 nuits (From 2 to 7 nights)
- 1 semaine/15 jours (1 week/15 days)
- 15 jours/un mois (15 days/ 1 month)
- Plus d'un mois (over one month)

### 12- VOYAGEZ VOUS SEUL OU EN FAMILLE ? (ARE YOU TRAVELLING ALONE OR WITH YOUR FAMILY?)

**13-QUELLE EST LA FRÉQUENCE ANNUELLE DE VOS DÉPLACEMENTS VERS (VILLE EN FONCTION DES DIFFÉRENTS AÉROPORTS) CETTE ANNÉE (HOW MANY TIMES HAVE YOU TRAVELLED TOWARD «...» OVER THE LAST TWELVE MONTHS)?**

- 1 (one)
- 2 (two)
- 3 (three)
- 4 (four)
- 5 (five)
- 6 à 10 (6 to 10)
- 11 à 15 (11 to 15)
- Plus de 15 (More than 15)

**14- DANS QUELLES VILLES PASSEZ-VOUS OU AVEZ-VOUS PASSÉ VOTRE SÉJOUR (WHAT TOWN OR CITY DID YOU GO TO OR WHAT TOWN HAVE YOU BEEN TO)?**

**15-QUEL MODE D'HÉBERGEMENT AVEZ-VOUS UTILISÉ (WHAT KIND OF ACCOMMODATION DID YOU STAY IN) ?**

- Camping/Caravane (Camping/Caravan)
- Mobil-Home
- Hôtel (Hotel)
- Chambres d'hôtes, gîte rural (Bed and breakfast, hollyday cottage)
- Meublé, location (Furnished flat, vacation rental)
- Village vacance, auberge de jeunesse (Vacation village, youth hostel)
- Résidence principale de parents ou amis (Family's or Friend's main residence)
- Résidence secondaire personnelle (Secondary residence)
- Résidence secondaire des parents ou d'amis (Family's or Friend's second home)
- Autres (other)

**16-QUEL EST LE MONTANT DE VOS DÉPENSES PAR PASSAGER DURANT CE SÉJOUR (HOW MUCH DID YOU SPEND ON YOUR TRIP) ?**

Dépense/Montants	0€ à 50 €	50€ à 100 €	100€ à 150€	150€ à 200€	200€ à 300€	300€ à 500€	500€ à 1000€	1000€ à 2000€	2000€ à 5000€	Plus de 5000€
Hébergement (Accommodation)										
Restauration (Catering)										
Achats (Souvenirs, cadeaux, habillement, presse...) Shopping (Souvenir, gifts, clothes, newspapers...)										
Loisirs (leisure)										
Déplacements (Location de voiture, train, bus, voiture personnelle,...) Travelling (car rental, train, bus, private car,...)										
Autres (musées, expositions, événement sportif...) Others (amusement park, museum, exposition, Sports event ...)										

**16 BIS-QUEL EST LE MONTANT DE VOS DÉPENSES PAR PASSAGER SUR L'AÉROPORT ? (UNIQUEMENT POUR LES RÉSIDENTS)**

Dépense/Montants	0€ à 50 €	50€ à 100 €	100€ à 150€	150€ à 200€	200€ à 300€	300€ à 500€	Plus de 500€
Restauration							
Achats (Souvenirs, cadeaux, habillement, presse...)							
Déplacements (Location de voiture, train, bus, personnelle,...)							

**Questions spécifiques CCI disposant d'un aéroport avec compagnies low-cost**

**17-POURQUOI AVOIR CHOISI UNE COMPAGNIE LOW-COST (WHY DID YOU CHOOSE A LOW-COST COMPANY)?**

- Prix (price)
- Destination (destination)
- Seule compagnie sur la destination (only air lines compagny)
- Horaires (schedule)
- Autres (other)

**18-CE VOYAGE AURAIT-IL ÉTÉ RÉALISÉ SI CETTE OFFRE N'AVAIT PAS EXISTÉ (IS THIS OFFER THE ONLY REASON FOR TRAVELLING) ?**

- OUI
- NON

## MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE (SELON MÉTHODE PRÉCONISÉE PAR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, ACI)

Définition : évaluation des retombées économiques injectées dans l'économie régionale par l'infrastructure aéroportuaire. Il est constitué de trois composantes : **Impact direct / Impact indirect / Impact induit**

### 1. IMPACT ÉCONOMIQUE DIRECT

**Impact économique direct = frais de personnel ou masse salariale + consommation de biens et de services extérieurs + investissements + fiscalité**

### 2. IMPACT ÉCONOMIQUE INDIRECT

En premier lieu, il faut obtenir le nombre de passagers susceptibles de créer des richesses, ce qui implique de ne compter qu'une fois les passagers qui entrent et qui sortent de l'aéroport, et de ne compter que ceux qui sont non résidents.

Nombre de passagers concernés = nombre total de passagers annuels de l'aéroport x 0,5 x pourcentage de passagers non résidents sur la période (calculé selon les conclusions de l'enquête).

#### Une hypothèse de calcul moyenne a été élaborée.

Pour chaque tranche de dépenses proposée dans le questionnaire aux voyageurs, une valeur médiane est définie pour servir de base au calcul de la dépense moyenne (par exemple 50 € pour « inférieur à 50€ », 150€ pour « 100 à 200 € » et ainsi de suite). Toutes les dépenses ont été prises en compte, y compris celles de la tranche maximale « Plus de 5 000 euros » pour laquelle une valeur médiane de 7 500 euros a été appliquée.

Cette même logique de moyenne a été appliquée aux tranches de durée de séjour.

Sur cette base, le calcul est le suivant :

- Calculer la dépense moyenne de chaque tranche de dépense
- Calculer le nombre de passagers concernés par chaque tranche
- Multiplier la dépense moyenne de chaque tranche par le nombre de passagers concernés
- Additionner toutes les dépenses calculées sur chaque tranche

#### On obtient la dépense moyenne totale des passagers

Afin de mener des analyses plus fines, cette analyse peut être faite sur différentes catégories de passagers ou selon différents critères : dépenses par type de vols, dépenses par ligne empruntée, dépenses par jour (voir durée de séjour...).

### 3. IMPACT ÉCONOMIQUE INDUIT

Les flux monétaires générés par l'aéroport et les établissements présents sur la plateforme alimentent les différents marchés économiques de la région et multiplient ainsi en cascade les effets des impacts directs et indirects. Cet impact est calculé à l'aide d'un coefficient multiplicateur(M) qui correspond aux mouvements de redistribution successifs.

Pour calculer ce coefficient, il faut prendre en compte la répartition des frais de personnel, de consommation, d'investissement et de la fiscalité dans le total des charges d'une entreprise.

**Calcul du coefficient d'impact M :** 
$$M = \frac{p}{1 - p}$$

**p**= somme des coefficients partiels des quatre postes de charges estimés pour les entreprises ( $p = c1 + c2 + c3 + c4$ )

Calcul des coefficients partiels (**c**) pour chaque poste :

**Nécessite de calculer la répartition des quatre principaux postes de charges dans les entreprises enquêtées, entre :**

- p1 frais de personnel (part en %)
- p2 consommations (part en %)
- p3 investissements (part en %)
- p4 fiscalité locale (part en %)

**Nécessite de connaître le taux de charges consommées en Aquitaine par postes :**

- t1 Frais de personnel : 100 %
- t2 Consommation : à calculer en fonction des réponses données par les entreprises
- t3 Investissements : à calculer en fonction des réponses données par les entreprises
- t4 Fiscalité locale : 95 % (les frais liés à la fiscalité locale restent, sauf exception de la taxe d'apprentissage, en Aquitaine).

c=Part du poste dans le total des dépenses de l'entreprise (%), \*taux de charges consommées en Aquitaine pour ce poste

Calcul des coefficients partiels :

**c1** (coefficient partiel lié aux frais de personnel) =  $p1 \times t1$

**c2** (coefficient partiel lié aux consommations) =  $p2 \times t2$

**c3** (coefficient partiel lié aux investissements) =  $p3 \times t3$

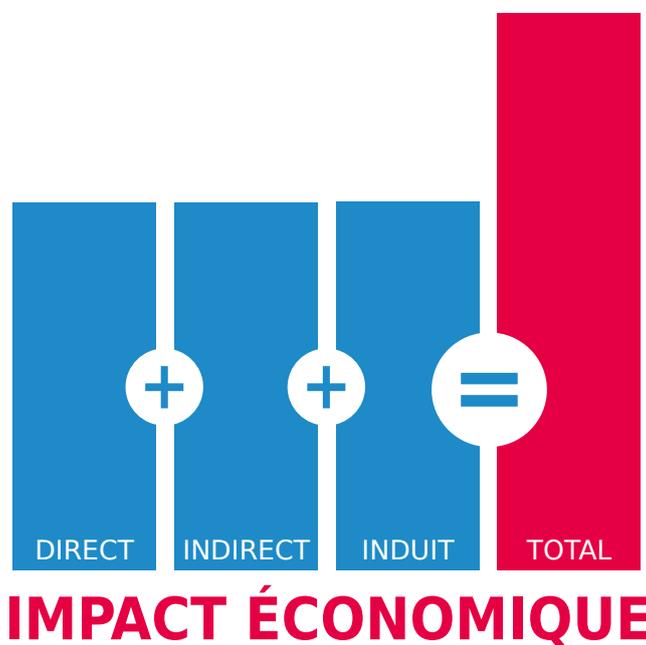
**c4** (coefficient partiel lié à la fiscalité locale) =  $p4 \times t4$

**Impact induit = M x (impact direct + impact indirect)**

M en valeur absolue

Impacts direct et indirect en euros

#### 4. IMPACT ÉCONOMIQUE GLOBAL



AVEC LA CONTRIBUTION DE :



185, cours du Médoc - CS 20143  
33 042 Bordeaux Cedex - France  
Tél. : + 33 (0)5 56 11 94 94  
[contact@aquitaine.cci.fr](mailto:contact@aquitaine.cci.fr)

[www.aquitaine.cci.fr](http://www.aquitaine.cci.fr)