



54ème colloque  
**ASRDLF**

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference  
**ERSA-GR**



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

## **Aéroports secondaires en France métropolitaine : quelle valeur ajoutée pour les territoires ?**

**Mme Joséphine CHEVALIER**

Laboratoire Ville Mobilité Transport - Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

Doctorante

95 rue Robespierre 93100 Montreuil France

josephine.chevalier@enpc.fr +33619369750

### **Référence à la session / reference to the session**

S26 Infrastructures publiques, noeuds de réseau et territoires

### **Résumé / Summary**

Le sujet aéroportuaire en France dépasse le cadre du projet controversé de Notre-Dame-des-Landes et pose des questions sur l'organisation de l'ensemble du dispositif aéroportuaire national actuel. Une catégorie en particulier s'est récemment retrouvée sous la lumière : il s'agit des aéroports dits « secondaires » (Rapport maillage aéroportuaire du CSAC, 2017). Il n'existe pas de définition stabilisée de ce qu'est un aéroport secondaire. Dans notre étude, nous considérons que cette catégorie rassemble tous les aéroports qui réalisent un trafic commercial de passagers en dehors des aéroports d'Etat, à savoir Nice, Lyon, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Bâle-Mulhouse, ainsi que des aéroports parisiens. Si elle est très majoritaire en nombre de plates-formes, cette catégorie ne réalise qu'une part très modeste des trafics passagers en France métropolitaine. Or dans une période où la dépense publique est surveillée de plus près, les coûts de fonctionnement et de développement de ces aéroports posent question au regard du faible trafic qu'ils enregistrent. Les élus et les acteurs économiques locaux défendent en grande majorité le maintien de leur plate-forme en la considérant comme un « élément déterminant pour leur territoire (...) à la fois un vecteur à partir duquel les élus locaux vont construire l'attractivité de leur territoire et une conséquence de cette attractivité » (Carrard, 2016). Cette position invite à analyser de plus près l'argumentation proposée.

La relation entre aéroport et développement économique n'est pas simple à établir. Elle a été étudiée à l'échelle des aéroports desservant les plus grandes aires métropolitaines mondiales et procède par des approches économétriques sophistiquées. J. Brueckner (2003), R. K. Green (2007) ou encore K. Button et S. Taylor (2000) soulignent qu'il existe une corrélation forte entre le volume de trafic des aéroports et le développement économique des aires métropolitaines. R. Green précise que la difficulté réside dans l'identification de la direction du lien de causalité. Une méthodologie a été mise au point par l'Airports Council International (ACI) afin de quantifier les retombées économiques des aéroports. Elle mesure le rapport entre

le trafic commercial et la création d'emplois et de richesses et s'appuie sur la règle selon laquelle un million de passagers annuels créerait 1 000 emplois directs. En France, un certain nombre d'études commanditées par les chambres consulaires et les collectivités locales s'appuient sur cette méthodologie, indépendamment de la taille de leur aéroport. Or l'application de la méthodologie ACI présente des limites en ce qui concerne les aéroports secondaires. En effet, si la relation statistique entre volume de trafic et développement économique se justifie pour les aéroports des aires métropolitaines, elle perd en robustesse en-deçà d'un certain seuil de trafic. Dès lors, la valeur ajoutée des aéroports secondaires pour les territoires nécessite de mobiliser des approches différentes à la manière de celles développées par certains travaux réalisés sur les gares et leur quartier (Delage, 2013 ; Adisson 2015 ; Riot, 2015). Quelles sont les différentes fonctions que les aéroports secondaires assurent ? Quel est leur apport pour le territoire ? Quels services lui rendent-ils ? Notre contribution questionne précisément la diversité des vocations de ces aéroports au regard des territoires dans lesquels ils sont implantés en prenant en compte d'autres facteurs que leur niveau de trafic.

Nous proposons de répondre à ces questions en nous appuyant sur des entretiens menés depuis un an et demi auprès de représentants de différents niveaux de collectivités territoriales (communes ou groupements de communes, départements, régions), mais également de propriétaires et de gestionnaires publics et privés d'aéroports.

Nous chercherons à analyser les relations entre les aéroports secondaires et leurs territoires en faisant l'hypothèse que cette relation peut s'établir à trois échelles différentes de territoires. Un premier niveau concerne la relation entre l'aéroport et son territoire d'accueil qui peut dépasser le périmètre des collectivités locales impliquées dans le financement de l'aéroport. Ce premier niveau cherche à identifier les différentes modalités de service qu'un aéroport peut proposer à son territoire. Le deuxième niveau concerne le domaine aéroportuaire en soi. Il ne s'intéresse pas à la zone d'attraction proprement dite de l'aéroport, mais au développement d'activités industrielles et immobilières directement en lien avec la présence d'une piste. Il permet d'appréhender les activités liées à l'existence de l'aéroport. Enfin, le dernier niveau est circonscrit à l'aérogare. La vente de la surface commerciale est un enjeu important dans la mesure où les recettes commerciales constituent un volet important des recettes d'un aéroport. Elles constituent un levier pour réduire l'écart avec les coûts d'exploitation de l'aéroport. Les volumes de trafic des aéroports secondaires étant limités, il s'agit pour ces derniers de maximiser les dépenses de consommation de leurs clients. Ces trois échelles doivent nous permettre d'appréhender de manière plus fine les différentes fonctions de ces aéroports et quelle valeur elles constituent.

Mots clés : aéroports secondaires, territoires, attractivité, valorisation.

## **Bibliographie / Bibliography**

ADISSON Félix, 2015, De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'Etat : Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie. Thèse de doctorat en Sociologie. Université Paris-Est, Politecnico di Milano

CONSEIL SUPERIEUR DE L'AVIATION CIVILE, 2017, Rapport sur le maillage aéroportuaire français.

DELAGE Aurélie, 2013, La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. : Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique). Thèse de doctorat en Géographie, aménagement et urbanisme, Lyon 2.

BRUECKNER Jan, 2003, « Airline Traffic and Urban Economic Development », Urban Studies, 1 juillet 2003, vol. 40, no 8, p. 1455-1469.

BUTTON Kenneth et TAYLOR Samantha, 2000, « International air transportation and economic development », *Journal of air transport management*, 2000, vol. 6, no 4, p. 209–222.

CARRARD Michel, 2016, « L'arrivée des opérateurs privés dans le réseau des aéroports français: éléments pour une réflexion prospective », *Flux*, 2016, no 4, p. 58–78.

GREEN Richard K., 2007, « Airports and economic development », *Real Estate Economics*, 2007, vol. 35, no 1, p. 91–112.

RIOT Etienne, 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen: analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Université Paris-Est, s.l.