

**A**près une année 2016 difficile, le tourisme en France semble renouer avec la croissance, avec près de 89 millions de touristes étrangers prévus dans l'Hexagone en 2017<sup>1</sup>. Si 60 % d'entre eux (essentiellement les touristes européens) ont opté pour la voiture pour découvrir l'Hexagone, près de 30 % des visiteurs étrangers sont arrivés en France par avion<sup>2</sup>. Peu importe la compagnie choisie, leurs premiers instants en France commencent dès la sortie de l'avion, dans les couloirs d'un aéroport.

#### DE NOMBREUX AÉROPORTS AUX PROFILS TRÈS VARIÉS

Si le réseau aéroportuaire connaît une forte densité, il cache cependant une très forte hétérogénéité.

#### Un maillage aéroportuaire très dense...

Avec plus de 154 millions de passagers aériens transportés en 2016 (+3,1 % par rapport à 2015) et 1,5 million de vols, la France fait partie des pays les plus dynamiques en matière de transport aérien<sup>3</sup>. Cette forte activité aérienne s'explique en partie par la qualité et la densité de son réseau aéroportuaire. Avec 486 aérodromes en France métropolitaine et en outre-mer<sup>4</sup>, la France bénéficie d'un maillage aéroportuaire particulièrement dense. Toutefois, tous ces aérodromes n'accueillent pas nécessairement du trafic commercial. Ainsi, seuls 120 aéroports (soit 25 % des aérodromes) ont accueilli du trafic commercial au cours des dernières années (dont une grande partie dans les régions insulaires).

# LES AÉROPORTS, VECTEURS DE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME EN FRANCE

Les aéroports sont pour les touristes leur premier contact avec un pays. Ils ont donc un véritable rôle d'ambassadeur à jouer pour convaincre les passagers que leur pays est agréable et accueillant pour les touristes internationaux. Quels rôles peuvent jouer les aéroports dans le développement touristique de la France ?

Pour apprécier la densité ou le maillage aéroportuaire français, on peut mettre en relation le nombre d'aéroports avec la population française ou la superficie de la France. Ainsi, selon les derniers chiffres du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), il y aurait en France 1,88 aéroport par million d'habitants ou encore 21,8 aéroports pour 100 000 kilomètres<sup>5</sup>. Selon l'Union des aéroports français (UAF), ces chiffres sont dans la moyenne européenne, même s'il n'est pas toujours aisé de comparer les pays selon les aéroports considérés.

#### ...mais qui masque de profondes différences

Derrière ces chiffres, plutôt flatteurs pour la France, se cache une très forte hétérogénéité. Si le trafic aérien français est important, il est aussi très concentré sur quelques aéroports. Les données de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) nous révèlent ainsi qu'en 2016, les deux aéroports parisiens (Paris-Charles De Gaulle et Paris-Orly) généraient à eux seuls 55 % du trafic national. Si l'on étend notre analyse aux quinze plus grands aéroports de ●●●

1. E. Dicharry, « Vers un nombre record de touristes étrangers en France en 2017 », *Les Échos*, 10 juill. 2017.

2. Ministère de la Transition écologique et solidaire, *La mobilité touristique*, 2017.

3. DGAC (2017), *Bulletin statistique – Année 2016*.

4. JO du 20 févr. 2015.

5. CGET, *Rapport sur le maillage aéroportuaire français*, 2017.

●●● France, ils représentent plus de 94 % du trafic aérien français. S'il est donc vrai que la France a un territoire particulièrement riche en aéroports, seule une minorité d'entre eux génère une quantité suffisante de trafic.

Mais la différence entre les aéroports ne se limite pas à une question de taille. Les aéroports français présentent une multitude de formes. Un rapport récent de l'UAF distingue de nombreuses formes dont nous présentons les trois principales<sup>6</sup>. Tout d'abord, les aéroports appartenant au groupe ADP (Aéroports de Paris) comme l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, l'aéroport d'Orly ou encore Le Bourget. Même si l'État français reste l'actionnaire majoritaire d'ADP, le groupe ADP est une société anonyme dont le capital est ouvert aux investisseurs privés depuis 2006. L'enjeu pour ADP est de maintenir Paris comme une plateforme aéroportuaire de stature internationale afin d'améliorer l'attractivité économique de Paris, tout en contribuant à la compétitivité du transport aérien français. De taille intermédiaire, les grands aéroports régionaux vivent une petite révolution depuis le milieu des années 2000, avec une montée en puissance de leur trafic et une plus grande autonomie vis-à-vis de l'État. Si l'État français peut rester majoritaire (comme à Marseille par exemple), les régions sont souvent des acteurs clés à travers les chambres de commerce et d'industrie (CCI) ou les métropoles. Ces acteurs locaux voient dans leur aéroport un facteur de développement tant économique que touristique pour leur région grâce au développement de vols aussi bien nationaux qu'internationaux.

Enfin, de taille plus modeste, les aéroports de proximité jouent essentiellement un rôle de désenclavement économique en reliant les régions ou villes secondaires à Paris. Néanmoins, la montée en puissance des compagnies à bas coûts peut donner une seconde vie à certains de ces aéroports de proximité (comme Carcassonne où la quasi-totalité des vols sont opérés par Ryanair). Qu'il s'agisse des grandes plateformes parisiennes ou des petits aéroports de proximité, ces aéroports jouent tous un rôle dans le développement économique et touristique des régions.

## DES AÉROPORTS AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET DU TOURISME

L'impact d'un aéroport sur un territoire est indéniable. Pour les collectivités, il s'agit d'une manne à exploiter pour leur développement économique et touristique.

### L'utilisation des aéroports au profit des territoires

Pour les grands aéroports parisiens comme pour les aéroports régionaux, le milieu des années 2000 a marqué un véritable tournant dans la gestion des aéroports. Depuis cette date, les collectivités locales sont plus fortement impliquées dans la gouvernance et dans la définition de la stratégie des aéroports. L'objectif est clair : utiliser au mieux son aéroport pour favoriser le développement tant économique que touristique de la région. En effet, le transport aérien est un véritable catalyseur de l'activité économique des régions.

La relation entre le transport aérien et l'économie locale est complexe car elle fonctionne dans les deux sens. Au niveau macro-économique, le transport aérien a un impact positif sur l'économie en fournissant des emplois ou en facilitant l'accès aux marchés, aux personnes, aux capitaux, aux idées et aux ressources. Mais dans l'autre sens, l'activité locale fournit des capitaux et génère de la demande pour les compagnies aériennes. Il existe donc un cercle vertueux entre l'activité aérienne générée par un aéroport et l'activité économique de la région<sup>7</sup>. Compte tenu du fort impact économique du transport aérien, les métropoles et les régions souhaitent jouer un rôle de plus en plus important dans la gouvernance de leur(s) aéroport(s) afin de valoriser leur région et attirer les entreprises et les touristes.

L'enjeu est réel pour les régions, car elles ont beaucoup à gagner. Ainsi, selon les chiffres de l'Air Transport Action Group (ATAG)<sup>8</sup>, le transport aérien génère directement en France 319 000 emplois et 33 milliards de dollars de PIB. Si l'on ajoute les effets induits, catalytiques et sur le tourisme, l'impact total du transport aérien est encore plus élevé et dépasse le 1,1 million d'emplois et les 118 milliards de dollars pour le PIB.

### L'impact économique et touristique des aéroports

Il est possible d'aller plus loin dans la compréhension de l'impact économique et touristique des aéroports en évaluant, de manière dynamique, l'impact d'une variation de l'offre aérienne sur l'économie. Concernant le PIB, une étude récente de l'Airport Council International (ACI)

6. UAF, *Manifeste de l'UAF : les aéroports au service de l'attractivité des territoires*, 2017.

7. E. Van De Vijver, B. Derudder, et F. Witlox, « Exploring causality in trade and air passenger travel relationships : the case of Asia-Pacific, 1980-2010 », *Journal of Transport Geography*, 34, 142-150, 2014.

8. ATAG, *Aviation Benefits Beyond Borders*, 2016.



règle qu'une augmentation de 10 % de la connectivité d'un aéroport (par exemple du nombre de destinations directement servies au départ de cet aéroport) augmente le PIB local de l'ordre de 0,5 %<sup>9</sup>. Mais le transport aérien, et plus précisément la présence d'un aéroport, joue aussi un rôle important dans les décisions de localisation des entreprises. Ainsi, une étude récente montre qu'une augmentation de 10 % du nombre de destinations proposées par un aéroport va avoir pour effet d'augmenter de 0,1 % le nombre d'entreprises dans la région et de 4 % le nombre de sièges sociaux<sup>10</sup>. Le nombre d'entreprises aura par ricochet un impact sur l'emploi. Ainsi, selon une autre étude, une augmentation de 10 % du nombre de passagers aériens à un aéroport va avoir pour effet

de générer 0,5 à 0,9 % d'emplois supplémentaires localement<sup>11</sup>.

Il est plus difficile de chiffrer précisément l'impact du transport aérien sur le tourisme car il existe de très fortes disparités selon les régions étudiées<sup>12</sup>. L'impact n'est pas le même selon l'importance du transport aérien pour accéder au pays en question pour les touristes (plus de 95 % pour le Japon contre moins de 30 % pour la France par exemple). Ainsi, une étude récente menée sur l'Australie a montré qu'une augmentation de 1 % des vols directs génère une augmentation de 0,23 % des touristes dans la région<sup>13</sup>. Mais ces résultats sont très fortement dépendants du contexte australien où le transport aérien est parfois le seul moyen d'accéder à certaines zones.

Plus globalement, les aéroports peuvent développer les flux de touristes dans une région, en particulier lorsqu'ils contribuent au désenclavement de certaines zones géographiques<sup>14</sup>. Mais les grosses plateformes aéroportuaires jouent aussi un rôle important dans le développement touristique, et cela au-delà de leur simple rôle de connexion vers des villes secondaires. En effet, de plus en plus d'aéroports internationaux mettent à profit les longues périodes de connexion pour proposer des visites (les *stop over*) de la ville ou du pays<sup>15</sup>. Singapour ou l'Islande ont mené des politiques très volontaristes pour encourager les passagers en correspondance dans leurs aéroports à s'arrêter quelques jours pour visiter leur pays. ●●●

9. ACI, *Airport Industry Connectivity Report*, 2017.

10. V. Bilotkach, « Are airports engines of economic development? A dynamic panel data approach », *Urban Studies*, 52(9), 1577-1593, 2015.

11. B.-A. Blonigen et A.-D. Cristea, « Air service and urban growth : Evidence from a quasi-natural policy experiment », *Journal of Urban Economics*, 86, 128-146, 2015.

12. T. Bieger et A. Wittmer, « Air transport and tourism—Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments », *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 40-46, 2006.

13. T. T. R. Koo, C. Lim et F. Dobruszkes, « Causality in direct air services and tourism demand », *Annals of Tourism Research*, 67, 67-77, 2017.

14. S. Bråthen et N. Halpern, « Air transport service provision and management strategies to improve the economic benefits for remote regions », *Research in Transportation Business & Management*, 4, 3-12, 2012.

15. P. Chiambaretto, « Quel rôle pour les grands aéroports dans l'attractivité de la France ? », *La Tribune*, 10 mars 2017.

●●● Toutefois, les aéroports français ne disposent pas toujours d'une grande liberté pour mettre en place des politiques volontaristes car ils font face à de nombreux défis.

## DE NOMBREUX DÉFIS QUI APPELLENT UNE VÉRITABLE POLITIQUE AÉROPORTUAIRE

Même s'ils souhaitent développer leur activité en fournissant des vols tant nationaux qu'internationaux, les aéroports français font face à une multitude de défis. Il appartient à l'État de s'engager davantage sur ce secteur.

## Une multitude de défis auxquels les aéroports font face

Ils font tout d'abord face à des défis économiques, du fait de la multiplication des modes de transports concurrents (en particulier le train à grande vitesse) mais aussi suite à la hausse des coûts qu'ils doivent en partie absorber<sup>16</sup>. Face à ces contraintes économiques croissantes, plusieurs aéroports s'interrogent sur la nécessité de diversifier leurs revenus au-delà de leur activité aérienne (projets immobiliers, développement des activités commerciales, etc.).

Ces défis économiques sont fortement associés aux défis légaux, et en particulier à travers la problématique de la privatisation des aéroports. Si le capital du groupe ADP avait déjà été ouvert aux investisseurs privés en 2006, la privatisation des aéroports français a connu une forte accélération récemment avec la privatisation des aéroports de Toulouse en 2015, puis de Nice et Lyon en 2016. Ces privatisations (et celles à venir) amènent ainsi les aéroports à réfléchir à de

nouveaux modèles économiques permettant de satisfaire tant leurs actionnaires que les autres parties prenantes.

Mais ces nouveaux modèles économiques ne peuvent faire abstraction des défis environnementaux qui pèsent sur les aéroports. Même si le transport aérien ne représente que 2 % des émissions carbone, les aéroports sont de plus en plus surveillés par les riverains et les associations pour limiter les nuisances sonores associées à l'activité aérienne. Or cette régulation (qui peut aboutir à des périodes de couvre-feu) peut limiter les aéroports dans leurs heures d'ouverture ou dans leur offre de créneaux lorsqu'ils sont saturés.

Enfin, les attentats récents qui ont frappé la France ont renforcé les défis en termes de sécurité et de sûreté auxquels les aéroports sont confrontés. Les contrôles renforcés aux postes d'inspection filtrage (ce que l'on appelle communément « la sécurité ») ou à la police aux frontières sont autant de coûts supplémentaires pour les compagnies et les aéroports. L'impact est d'autant plus fort que le renforcement de ces contrôles a aussi un impact négatif sur l'expérience du passager en aéroport du fait de files d'attente interminables ou de contrôles intrusifs<sup>17</sup>.

## La nécessité d'un véritable engagement de l'État pour les aéroports français

L'ensemble des rapports sur le transport aérien qui ont été écrits ces dernières années souligne le manque d'engagement politique de l'État concernant le transport aérien. Il est ainsi mis en évidence que le secteur aérien est un des rares secteurs qui s'autofinance quasi intégralement<sup>18</sup>. Mais loin d'aider ce secteur, l'État a tendance à se désengager de manière encore plus significative en laissant les compagnies aériennes et aéroports faire face seuls aux nombreux défis qui les attendent.

Or l'État devrait comprendre que le secteur aérien n'est pas qu'une source pour de nouvelles taxes, mais peut être un véritable facteur de développement pour l'économie et le tourisme dans tout le pays. L'enjeu est d'autant plus important lorsqu'on sait que le transport aérien devrait croître en moyenne de 3,4 % par an en moyenne en Europe pendant les vingt prochaines années<sup>19</sup> et que le nombre de touristes devrait augmenter de 4 % par an dans la même période<sup>20</sup>. Il est donc temps qu'une véritable politique aéroportuaire, au service de l'économie et du tourisme soit mise en place. ■



**AUTEUR** Paul Chiambaretto  
**TITRE** Professeur de marketing et stratégie à Montpellier Business School, chercheur associé à l'École polytechnique

16. Cour des comptes, *L'État et la compétitivité du transport aérien*, 2016.

17. P. Chiambaretto, « Combien coûtent les files d'attente dans les aéroports ? », *La Tribune*, 12 juill. 2017.

18. Le Roux, *Compétitivité du transport aérien français*, 2014.

19. Airbus, *Global Market Forecast 2017-2036*, 2017.

20. WTTC, *Travel & Tourism Economic Impact 2017 - France*, 2017.