



HAL
open science

Low cost et aéroports français : Une stratégie paradoxale des acteurs locaux ? : Les cas de La Rochelle, Bergerac et Carcassonne mis en perspective

Yoann Fadel

► To cite this version:

Yoann Fadel. Low cost et aéroports français : Une stratégie paradoxale des acteurs locaux ? : Les cas de La Rochelle, Bergerac et Carcassonne mis en perspective. Géographie. Université d'Angers; Université libre de Bruxelles (1970-..), 2022. Français. NNT : 2022ANGE0072 . tel-04080176

HAL Id: tel-04080176

<https://theses.hal.science/tel-04080176v1>

Submitted on 24 Apr 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



FACULTÉ
DES SCIENCES

UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES



Low cost et aéroports français Une stratégie paradoxale des acteurs locaux ? Les cas de La Rochelle, Bergerac et Carcassonne mis en perspective

Thèse présentée par Yoann FADEL

En vue de l'obtention du grade académique de docteur en Sciences
géographiques, Université Libre de Bruxelles et en Géographie,
Université d'Angers
Année académique 2021-2022

Sous la direction de Philippe DUHAMEL
Co-promotrice Véronique MONDOU
Co-promoteur Frédéric DOBRUSZKES

Laboratoire-ESO Angers – UMR 6590 Espace et sociétés - France

IGEAT - Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire - ULB - Belgique

Jury de thèse :

Michel CARRARD, *Maître de conférences HDR en Aménagement de l'espace-urbanisme, Université du Littoral-Côte d'Opale (rapporteur)*

Isabelle CLOQUET, *Chargée de cours en géographie, Université Libre de Bruxelles*

Jean-Michel DECROLY, *Professeur de géographie, Université Libre de Bruxelles*

Frédéric DOBRUSZKES, *FNRS Research Associate en géographie, Université Libre de Bruxelles*

Philippe DUHAMEL, *Professeur de géographie, Université d'Angers*

Véronique MONDOU, *Maître de conférences en géographie, Université d'Angers*

Colette RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ, *Maître de conférences HDR en géographie, Université des Antilles (rapporteur)*



L'auteur du présent document vous autorise à le partager, reproduire, distribuer et communiquer selon les conditions suivantes :



- Vous devez le citer en l'attribuant de la manière indiquée par l'auteur (mais pas d'une manière qui suggérerait qu'il approuve votre utilisation de l'œuvre).
- Vous n'avez pas le droit d'utiliser ce document à des fins commerciales.
- Vous n'avez pas le droit de le modifier, de le transformer ou de l'adapter.

**Consulter la licence creative commons complète en français :
<http://creativecommons.org/licences/by-nc-nd/2.0/fr/>**



Remerciements

Une thèse de doctorat n'a jamais été un fleuve tranquille. Pendant ces quatre années, j'ai eu la chance de rencontrer différentes personnes avec qui j'ai partagé mes idées et mes réflexions.

Mes remerciements tout d'abord à mes professeurs qui m'ont accompagné durant cette thèse de doctorat. Premièrement à **Véronique MONDOU** qui a été omniprésente et impliquée dans mes recherches, je la remercie pour sa disponibilité y compris pendant les week-ends et parfois durant ses périodes de vacances. Grands remerciements à **Frédéric DOBRUSZKES** pour son aide au niveau des données, je le remercie infiniment pour ses conseils avisés qui ont contribué au développement de mes réflexions. Je remercie également mon directeur de thèse **Philippe DUHAMEL** pour ses conseils. Remerciements aussi aux membres du comité de Suivi Individuel (CSI) notamment à **Jean-Michel DECROLY** et à **Isabelle CLOQUET** pour leurs conseils et leur soutien.

J'adresse aussi mes remerciements à **Daniel et Chadi AL DANDACHI** pour leurs soutien et accueil depuis mon arrivée à Rennes.

Remerciements à **Florian BLANCHET** pour son soutien et ses encouragements depuis le premier jour de ma thèse.

Je suis reconnaissant envers toutes les personnes qui m'ont accordé du temps à m'écouter quand j'avais besoin de m'exprimer durant cette recherche (**Nouman SALEM, Youssef MAWAD, Fabienne MAZIERES** et **Sylvie DURAND**).

Grand merci aux deux personnes qui m'ont aidé lors de la rédaction de cette recherche : **Dominique GUILLIER** et **Charlène GUILLIER**.

Avant de terminer, il me semble injuste de ne pas remercier mes collègues à **ESO Angers** pour leur soutien ainsi qu'à **PIGEAT** de Bruxelles pour le temps qui m'y a été accordé et pour l'accueil.

Merci également à **Claire NEURAY** et **Philippe LECOCQ** pour tous les repas du dimanche à Bruxelles et pour leur bienveillance.

Enfin, Je remercie également **ma famille**, notamment **ma mère** pour sa présence et son soutien durant cette thèse de doctorat.

Sommaire

Introduction générale	9
Partie I - Fondements conceptuels empiriques.....	19
Chapitre I : Transport aérien et développement territorial : des relations complexes et mal comprises.....	21
Chapitre II : Reconfiguration de la desserte aérienne française par les compagnies low cost.....	57
Partie II : L’implantation de compagnies low cost dans trois territoires contrastés sur le plan touristique.....	105
Chapitre III : Choix des terrains, sources, démarche analytique et implantation des low cost.....	107
Chapitre IV : Les passagers des low cost : leur usage touristique du territoire.....	143
Partie III : Stratégies des acteurs locaux à l’égard des plateformes aéroportuaires, des compagnies low cost	171
Chapitre V : Cadres et méthodes d’analyse.....	173
Chapitre VI : Intervention des collectivités publiques dans le soutien aux aéroports et aux compagnies low cost	191
Chapitre VII : Capter le flux de passagers : les initiatives des acteurs locaux.....	247
Conclusion générale.....	285
Bibliographie.....	291
Annexes.....	307
Tables	349

Introduction générale

La lecture de deux articles de la presse professionnelle et quotidienne régionale, *Aéroport, le mag des aéroports français* (2003) et *Ouest-France* (2021)¹ traitant du transport aérien low cost² en France nous a amené à réfléchir et constitue un premier élément de la construction de notre thèse.

Dans le premier article, Jacques Sabourin (délégué général de l'UCCEGA³) exprime son soutien aux aéroports qualifiés de proximité en ces termes : « *la démarche volontaire de ces plates-formes [charte des plates-formes de proximité] entre dans une logique de synergie entre aéroports, afin de mettre en valeur leurs grands atouts : une préoccupation forte d'aménagement du territoire, de décentralisation de l'activité aérienne, et d'accueil de nouvelle clientèle (notamment les low cost)* ».

Le second article, rédigé presque 20 années après le premier, présente la réaction des élus politiques face au départ de la compagnie aérienne low cost, Ryanair, de l'aéroport de Dinard. Les élus, dans un contexte d'élections départementales et régionales, y affichent une volonté de sauvegarder cette infrastructure menacée de fermeture puisque la compagnie irlandaise est le seul opérateur régulier sur cette plateforme. On y lit ainsi « *avec cette fermeture, c'est tout le tissu économique et social qui est menacé* »⁴ ou encore « *l'existence d'un aéroport est cruciale pour les territoires de Saint-Malo, Dinard, Cancale, Dinan, et pour toute la baie du Mont-Saint-Michel* »⁵.

Les discours affirmant le rôle positif joué par le transport aérien dans le développement économique de façon générale, et aussi plus spécifiquement de l'impact du low cost sur l'attractivité touristique, sont nombreux sans toutefois reposer sur une argumentation scientifique. La question de l'accessibilité aérienne, à l'aune du développement des compagnies aériennes low cost depuis les années 2000, prolonge et renouvelle ainsi les débats soulevés dès 1993 par Jean-Marc Offner dans son article « Les “effets structurants” du transport : mythe politique, mystification scientifique » démontrant ainsi que le sujet n'est pas clos. Cette volonté

¹ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/dinard-35800/aeroport-de-dinard-pleurtuit-reactions-et-pistes-de-reflexion-b3267f34-9c6b-11eb-9b2c-e8a37d17d734>, consulté le 26/08/2021

² Nous utiliserons le terme de low cost afin de qualifier ce type de compagnie aérienne. Nous privilégierons la terminologie anglo-saxonne plutôt que française (compagnies aériennes à bas coûts).

³ Union des Chambres de Commerce et Établissements Gestionnaires d'Aéroport - UCCEGA

⁴ Fabien Pedezert, ex-candidat aux élections municipales malouines sous l'étiquette du Rassemblement national.

⁵ Collectif de citoyens TerritoireS d'Émeraude auquel participent des anciens candidats à l'élection municipale malouine.

politique de soutien aux aéroports amènera notre réflexion à se pencher sur les stratégies des acteurs locaux par rapport à l'implantation de compagnies aériennes low cost.

D'un point de vue scientifique nombreuses recherches portent sur les rapports entre mobilité, transport aérien et développement territorial.

Ces liens entre transport aérien et développement territorial sont complexes car le transport aérien est à la fois un facteur mais aussi un indicateur du développement économique.

D'une part, c'est un facteur de progrès car il facilite les mobilités et l'accessibilité, ce qui fait de lui un élément souvent significatif dans **l'aménagement du territoire** (Carré, 2000). Par définition, il s'appuie en partie sur une idée imaginaire de territoire parfait (Violier, 2008) porté par un **acteur public local ou national**, qui est un organisme pourvu d'intentions et d'une aptitude stratégique. Cette dernière relève soit du secteur public, soit du secteur privé, et s'exerce à différentes échelles administratives (communale, départementale, régionale, nationale, voire internationale) (*ibid.*). D'après M. Godet (2007), un acteur local représente une identité et un projet qui donne un sens à cet acteur, ce dernier dispose de moyens d'action parfois forts, parfois faibles, afin d'atteindre ses objectifs soit par une stratégie claire et bien définie à l'avance, soit sans aucune stratégie. Les décisions de chaque acteur local sont très fortement liées à celles des autres acteurs publics ou privés, de leur culture, mais aussi aux événements extérieurs. De manière générale, **une stratégie** est un ensemble d'actions organisées et détaillées à l'avance afin d'atteindre les objectifs déterminés, et pouvant être construite pour une durée plus ou moins longue (Le Roy et Torres, 2001).

D'autre part, l'offre en transport est un indicateur de développement dont le volume dépend du niveau d'activité économique, de la structure économique ainsi que de la richesse de la population (Green, 2007).

Le lien entre développement économique et accessibilité aux lieux est une question fondamentale en géographie (Steck, 2013). Selon J. Lévy et M. Lussault (2013), l'**accessibilité** est un concept regroupant l'ensemble des offres de déplacement dans une situation déterminée, prenant en compte la solvabilité, la disponibilité, la connaissance et la capacité des usagers à en user, mais aussi les contextes sociologiques, conjoncturels et constituant la carte théorique des déplacements potentiels. Cette accessibilité et la réalité des déplacements permettent d'appréhender le concept de **mobilité** dont la définition a beaucoup évolué dans le temps et en fonction des points de vue d'analyse. Elle doit s'envisager à travers le champ spatial mais aussi social, comme un champ des possibles, intégrant des notions de temporalité, mobilité professionnelle ou familiale, et toutes les complexités que cela suppose (*ibid.*). Alors que les

transports sont définis (*ibid.*) par le déplacement des biens et des individus, ils participent directement à l'organisation et au développement d'une société. Ils dépendent donc des infrastructures organisées et mises en place par les institutions à travers leurs politiques territoriales.

Transport aérien : les aspects historiques

Notre sujet d'analyse se focalisera sur le **transport aérien** qui a connu une série de mutations obligeant à repenser son modèle de fonctionnement, son mode de consommation mais aussi ses relations avec les territoires desservis. Le transport aérien a pu se développer considérablement grâce aux progrès scientifiques et techniques, accompagnant et favorisant la mondialisation, la modification de la répartition géographique des activités économiques mais aussi en transformant le rapport des populations à l'espace.

Le contexte réglementaire du transport aérien a été marqué par plusieurs périodes majeures. Après la seconde guerre mondiale, en 1944, la Convention de Chicago renforce le cadre juridique international et définit les cinq Libertés de l'air⁶. Entrées en application en 1947, elles encadrent les relations aériennes entre les pays.

La seconde période ayant bouleversé le secteur du transport aérien est la libéralisation du ciel aux États-Unis, sous la présidence de Jimmy Carter, en 1978 (Gillen et Morrison, 2005, Zembri 2005, Dobruszkes, 2009, 2007a, Chapelon *et al.*, 2005, Goetz et Vowles, 2009). Cette libéralisation s'est déroulée en plusieurs étapes, notamment avec une période transitoire de 1979 à 1981 visant à préparer le marché intérieur. Dès 1971, la compagnie aérienne texane Southwest avait introduit les principes du low cost qu'elle a pu généraliser à l'échelle nationale avec l'ouverture de ciel étatsunien (Graham et Dobruszkes 2019,). En effet, la libéralisation, en supprimant un certain nombre de contraintes considérées comme des entraves à la libre concurrence, a eu comme principale conséquence le développement des low cost qui ont pu, dans ce contexte, appliquer un modèle de fonctionnement en rupture avec les pratiques des compagnies dites traditionnelles⁷.

La libéralisation s'est développée sur certains marchés bilatéraux et à l'échelle de l'Union européenne tout entière. Nous préférons l'emploi du terme de libéralisation à celui de

⁶ Pour une discussion plus approfondie, lire Dobruszkes (2009)

⁷ L'expression « compagnies traditionnelles » sera retenue dans cette recherche. Elle désigne les compagnies régulières les plus anciennes et/ou en lien avec les États et ayant un réseau international. Différents termes sont utilisés en anglais ce qui montre aussi la difficulté à les nommer : FSC pour Full Service Carriers, FSNC pour Full Service Network Carriers ou encore flag carriers, soit des compagnies porte-drapeau. En chapitre 2, seront développés les différents types de compagnies.

déréglementation, car ce dernier n'est pas totalement approprié. L'application d'accords de libéralisation permet de passer d'un environnement protectionniste à un environnement ouvert à la concurrence mais elle ne supprime pas toutes les règles. Il s'agit donc davantage d'une « re-régulation » que d'une « dérégulation » (Eberlein, 1999). En Europe, l'ouverture à la concurrence s'est étalée sur une longue période marquée par des « phases » de libéralisation adoptés en 1987, 1990 et 1992 (Alderighi *et al.*, 2012) mais dont la mise en œuvre réelle eut lieu en 1987, 1990, 1993 et 1997. Ce n'est qu'en 1997 que cette libéralisation fut complète (Varlet, 1997). En supprimant la désignation des compagnies, l'encadrement des tarifs et en permettant la libre application de l'ensemble des Libertés de l'air, notamment le droit de cabotage (huitième et neuvième Libertés) au sein de l'espace communautaire, de nouvelles possibilités opérationnelles sont apparues.

Si le low cost a été inventé aux États-Unis, le modèle s'est particulièrement développé en Europe pendant les années 2000 avec Ryanair et Easyjet. Les règles du modèle de développement des low cost sont particulièrement bien connues (O'Connell, 2015, Grob et Lück, 2016, Fageda *et al.*, 2015, Dobruszkes, 2013, de Wit et Zuidberg, 2012, Decker, 2004, Bray et Raitz, 2000) et peuvent être résumées sous la forme de deux principes : diminuer les coûts d'exploitation tout en maximisant la recette (en transportant un volume important de passagers et en misant sur les revenus annexes, y compris des financements publics). L'application de ces méthodes permet à la fois de proposer des billets à plus bas prix que la concurrence et de maximiser les bénéfices. Parmi les principes permettant de baisser les coûts, on peut noter le choix des aéroports dits secondaires ou régionaux qui correspondent à des aéroports éloignés de quelques dizaines de kilomètres d'une grande métropole, ou à des plateformes situées dans des zones faiblement peuplées. Cependant, comme nous le verrons dans le chapitre I, le modèle des low cost évolue et les frontières entre les différents types de compagnies sont ténues. L'intérêt d'une recherche portant sur la relation entre low cost et aéroports régionaux est important du fait du manque d'études récentes qui traitent du sujet de l'installation de compagnies low cost dans ces aéroports en France.

L'essentiel de la littérature concernant la relation entre le trafic aérien en général et le développement économique est riche de nombreuses publications (Donzelli, 2010, Rebollo et Baidal 2009). En revanche, les travaux liés au transport aérien low cost et au développement économique (notamment touristique) ne sont pas si nombreux et ceux-ci sont d'ailleurs discutables sur les méthodes utilisées, sujet qui sera traité dans le chapitre I de la première partie.

Le développement de liaisons aériennes desservies par des compagnies low cost conduit de nombreux chercheurs à montrer qu'il existe une relation entre la progression de l'offre aérienne low cost et le **développement économique** (Bilal et Amna, 2014). Ce dernier est défini pour P. Violier (2008) comme permettant de favoriser les ressources préexistantes d'un espace géographique déterminé. Mais parfois les politiques visant le développement local cherchent à produire ou à attirer de nouvelles ressources afin d'induire un développement (le cas de Bilbao et son musée en est l'archétype).

Cette mobilité engendre aussi des transformations de lieux au point que des touristes s'y installent. C'est d'abord un changement d'habitat qui amène les touristes à élire résidence de manière temporaire dans des endroits afin d'y mettre en œuvre un projet. Ce déplacement en lui-même est porteur de changements au niveau des infrastructures, du logement, de la restauration mais également au niveau de la vie sociale.

Cette mobilité touristique implique la création d'activités et permet aussi de procurer de nouveaux marchés aux activités anciennes (*Ibid.*).

D'autres auteurs n'hésitent pas à affirmer l'existence d'un impact positif des compagnies low cost sur le secteur du **tourisme** (Moreno *et al.*, 2015). Ce dernier, qui par définition implique une mobilité, dépend fortement des transports et joue un rôle central dans le développement local de certains espaces, notamment dans les pays où le secteur industriel est faible (Violier, 2008).

La mise en relation du secteur aérien avec le tourisme est intéressante à plusieurs titres. À partir des années 1950, les innovations technologiques (avions à réaction, avions gros porteurs) ont permis une réduction des distances-temps et ont participé à la massification des flux touristiques (Gay et Mondou, 2018). Des territoires, dont certains éloignés des marchés émetteurs, ont renforcé leur positionnement touristique. Enfin, le développement des mobilités permet aujourd'hui de résider dans des lieux choisis. Dans ce contexte, le secteur du transport, et notamment le transport aérien, fait partie intégrante du tourisme ou du moins, il y joue un rôle complémentaire (Moreno *et al.*, 2015).

Il faut ajouter à cela que la qualité de vie dans les endroits touristiques, explique que ces derniers sont choisis, le plus souvent, par ceux qui peuvent habiter loin de leur lieu de vie quotidienne ou par les retraités. C'est la raison pour laquelle le tourisme est une pratique sociale génératrice de « peuplement temporaire » (Stock, 2003).

L'analyse du phénomène touristique implique d'aborder la notion de **développement local** car la relation entre les deux est forte. Pour J.-P. Deffontaines et Prod'homme (2001), le terme de développement local est apparu dans les années 1960 pour caractériser les problèmes rencontrés

dans les zones les plus rurales marquées par des phénomènes tels que l'exode de la population. Dans un premier temps, ce terme a été utilisé dans le but de souligner une crise économique dans ces zones dites rurales. Avec le temps, il a été repris dans les grandes villes afin de pointer des difficultés économiques et sociales dans certains quartiers. Aujourd'hui ce terme est employé par les politiques afin de désigner des risques très diversifiés, tels que ceux liés à la mondialisation ou la fermeture des petits commerces. Le développement local est considéré comme une réponse à une situation de crise ou à des problèmes importants, impliquant une approche globale et collective des différents acteurs avec pour objectif de trouver des solutions à ces situations, d'améliorer la vie quotidienne ou encore l'environnement. Une partie des acteurs locaux déploie une activité touristique afin de contribuer au **développement territorial**. Ce dernier est défini par G. Baudelle *et al.* (2011) comme un processus volontariste complexe mené par plusieurs acteurs au sein d'un territoire dont l'objectif est de rendre le territoire compétitif. Pour X. Greffe (2002), le développement territorial s'inscrit dans un système appliqué à une échelle géographique qui permet le déploiement d'une stratégie. Elle demande une mobilisation des acteurs locaux afin de trouver des solutions aux enjeux du territoire. En revanche, pour J.-P. Peemans *et al.* (2008), c'est un processus durable en termes de gestion des ressources d'un territoire pour le bien de l'ensemble de la population. Dans ce contexte, ce développement repose de manière essentielle sur la logique de stratégie et d'offre touristique. Les différents acteurs, qu'ils soient privés ou publics, doivent considérer l'opinion des touristes et des habitants locaux dans le projet de développement touristique et s'assurer que le lieu et le projet répondent bien aux besoins de ces derniers (Violier, 2008). D'après J. Lévy et M. Lussault (2013), la **stratégie** spatiale est directement liée à la notion d'acteur en ce qu'elle est le fruit d'actions, privées ou publiques, pensées et construites consciemment pour agir sur l'environnement spatial. Elle n'est pas une réaction mais bien une construction qui peut engendrer par exemple des modifications de l'identité, du mode de vie et des relations au monde extérieur.

Identification et intérêt de l'objet d'étude et choix des terrains

Après analyse des publications scientifiques relatives au lien entre transport aérien et développement économique, en particulier en ce qui concerne le tourisme (cf. chapitre I), nous constatons que les références littéraires sélectionnées sont fournies mais restent en partie insuffisantes. Les mutations du transport aérien nous amènent à revoir ces relations et nous ferons une analyse critique des méthodologies mobilisées dans l'ensemble des publications analysées.

Plusieurs éléments n'ont pas été pris en compte par les publications analysées, comme le rôle et les stratégies des acteurs publics face aux structures aéroportuaires, les conditions d'installation des compagnies low cost et leurs relations avec les gestionnaires d'aéroports ainsi que les rapports de force entre les acteurs locaux notamment les gestionnaires des aéroports et les compagnies low cost.

L'analyse critique de la production scientifique montre qu'aucun article parmi ceux étudiés ne traite explicitement du rôle des **acteurs publics et privés et de leurs stratégies**. En outre, les revues analysées mettent en avant des liens de causalité linéaire entre transport aérien et développement économique, sans envisager les relations systémiques entre offre aérienne et développement territorial. Dans ce contexte, une série d'auteurs nous montre que la libéralisation du transport aérien et l'émergence des compagnies low cost ont entraîné des volumes de trafic plus élevés, ce qui peut générer et accélérer la croissance économique (Laurino et Beria, 2014, I. Slobodan *et al.*, 2014). D'autres montrent ou affirment que les compagnies aériennes low cost ont un effet sur le tourisme (Donzelli, 2010, Rebollo et Baidal 2009).

Mais ces approches omettent l'analyse des relations entretenues par les autorités publiques en charge du développement économique et des compagnies aériennes privées, dont les relations sont encadrées par les institutions nationales et européennes.

Cette thèse propose donc un questionnement portant plus spécifiquement sur **les interactions entre implantation des compagnies aériennes low cost dans les aéroports régionaux et stratégies des acteurs locaux à des fins de développement territorial par le tourisme. Il s'agit de savoir comment ces acteurs procèdent pour bénéficier des effets du transport aérien sur le développement touristique local.**

Cette thèse de doctorat repose sur trois hypothèses, **la première** consiste en l'observation du jeu des acteurs. **La seconde** se base sur les rapports de force entre les gestionnaires aéroportuaires associés aux acteurs locaux publics. La place accordée aux aéroports par les acteurs locaux **constitue la troisième hypothèse (cf. chapitre I).**

Afin de répondre à cette problématique et de vérifier les hypothèses, nous procéderons à des entretiens semi-directifs des acteurs impliqués dans le développement économique, touristique et aéroportuaire (gestionnaires des aéroports, acteurs publics et privés du développement touristique local).

Concernant le **choix des terrains**, cette thèse est focalisée sur la **France** pour trois raisons. Tout d'abord, le changement de gestion des aéroports, notamment secondaires et régionaux, au début des années 2000 a accordé une position centrale aux collectivités territoriales locales.

Deuxièmement, la concurrence modale avec le transport ferroviaire à grande vitesse est particulièrement forte. Enfin, on note une absence de recherches sur le transport aérien low cost et sur ses impacts en matière de développement touristique local dans le cas français.

Le choix des cas d'études résulte d'une analyse quantitative fondée sur une analyse descriptive sur un groupe d'aéroports régionaux. L'ensemble de ces analyses nous permet de retenir trois aéroports : celui de **La Rochelle** (dont le code IATA est LRH), de **Bergerac** (EGC) et de **Carcassonne** (CCF). Ces aéroports laissent apparaître une forte corrélation entre le taux de trafic international et la part des low cost. Par ailleurs, ces trois cas d'étude portent sur les premiers aéroports en France à avoir facilité l'installation des compagnies aériennes low cost sur leur territoire, ce qui va nous permettre de comprendre les motivations et les conditions d'installation de ces compagnies. Les trois terrains d'études incarnent des modèles de gestion aéroportuaire différents même si des similarités apparaissent au niveau des destinations desservies par les liaisons aériennes.

Structure de la thèse

Cette thèse est composée de trois parties divisées en sept chapitres.

La première partie comporte deux chapitres issus de l'analyse des revues scientifiques portant sur le transport aérien et le développement économique afin de nous positionner face aux autres recherches, suivie d'une analyse quantitative pour de comprendre la structure du réseau du transport aérien en France. Nous clarifions plusieurs notions importantes en rapport à notre sujet de thèse comme la notion de stratégies, d'acteurs locaux ainsi que du développement touristique local.

Le chapitre I rend compte de la littérature scientifique traitant de l'impact des compagnies aériennes, notamment low cost, sur le développement économique local, y compris touristique. Il est consacré à l'étude de 53 publications. Les conclusions, mais aussi les outils méthodologiques employés, sont analysés. Au-delà des résultats marqués par leur hétérogénéité et la difficulté de généraliser, cette revue de la littérature permet de déterminer les éléments manquants dans les revues scientifiques justifiant l'objet de notre recherche, en l'occurrence les stratégies des acteurs locaux (publics et privés) dans l'installation de compagnies low cost.

Le chapitre II porte sur une analyse quantitative multivariée (ACP et CHCP) des réseaux d'aéroports français et a pour objectif de montrer et décrire la répartition géographique du trafic low cost permettant d'établir une typologie des aéroports français, liée au volume et à la nature des activités aériennes.

La deuxième partie est constituée de deux chapitres ayant pour objectif la contextualisation des terrains le traçage des implantations de compagnies low cost et leurs impacts sur le secteur du tourisme.

Le chapitre III : servira à justifier le choix de nos trois terrains d'études par une approche descriptive appuyée par une analyse de cartes thématiques. Nous contextualiserons nos terrains d'étude au niveau de l'activité aérienne dans une approche diachronique (1995 à 2021). Les étapes de développement de l'activité aéroportuaire seront analysées sous l'angle du trafic, du type de compagnies présentes mais aussi du mode de gestion. Ce chapitre met aussi en évidence les principaux acteurs de chaque territoire en termes de gestion aéroportuaire et de statut.

Le chapitre IV a pour objectif de contextualiser les terrains au niveau de leur profil touristique et de montrer le rôle des acteurs locaux dans la gestion du secteur touristique. Dans cette partie, nous identifions les enjeux spatiaux de nos trois terrains à la fois par une approche de l'offre et de la demande touristique. Nous mettons en perspective le volume (modeste) et l'origine (majoritairement britannique) des passagers des low cost avec deux dimensions de l'usage touristique international des territoires concernés : les nuitées dans les hébergements et la propriété de résidences secondaires.

La troisième partie composée de trois chapitres, explique l'approche méthodologique que nous utiliserons pour l'analyse des entretiens. Nous allons comparer les conditions d'installation de compagnies low cost au sein des trois aéroports. Et nous décrirons les stratégies des acteurs locaux du tourisme par rapport à l'installation de celles-ci.

Nous aborderons la similitude de pensée des personnes interrogées à propos de leur perception des compagnies low cost. Nous mettrons en avant le rôle des acteurs publics aux différentes échelles géographiques (commune, département et région) dans la gestion et la subvention du trafic aérien et expliquerons les motivations impliquant la subvention aéroportuaire et identifierons les arguments (économiques et sociaux) utilisés par les acteurs publics et les gestionnaires des aéroports afin de justifier le rôle des trois structures dans le développement touristique local.

Dans **le chapitre V** nous expliquerons et justifierons notre choix de l'approche qualitative (analyse thématique et la méthodologie MACTOR⁸) par le biais de nos entretiens avec les acteurs de chaque terrain en montrant le volume et le profil des personnes interrogées.

⁸ La méthode d'analyse des jeux d'acteur (Méthode Acteurs, Objectifs, Rapports de force).

Le chapitre VI présente une synthèse des résultats principaux obtenus par les entretiens effectués au sein de nos trois terrains. Il porte sur une discussion approfondie des stratégies des acteurs locaux dans la gestion des conditions d'installation des compagnies low cost ainsi que sur l'influence directe et indirecte de ces mêmes acteurs. Ensuite, nous identifions les modalités aéroportuaires de subventions directes et indirectes existantes ainsi que les relations entre acteurs locaux et plateformes aéroportuaires en questionnant les limites de ces liens.

Le chapitre VII prolonge l'analyse empirique en interrogeant plusieurs points essentiels par rapport à notre question de recherche tels que les stratégies des acteurs locaux durant ces 20 dernières années par rapport aux compagnies low cost, les arguments de ces mêmes acteurs locaux pour justifier des aides versées aux aéroports et aux compagnies, le paradoxe du développement des low cost dans les trois plateformes étudiées et la forte dépendance à celles-ci. Nous aborderons les faiblesses structurelles de ce modèle de développement aéroportuaire, a fortiori dans un contexte de questionnement sur les effets environnementaux du transport aérien.

Pour ce qui est de la lecture de la thèse, le texte est accompagné de quatre types de supports : des tableaux d'analyse, des graphiques de synthèse, des cartes thématiques renforçant le propos, et des visuels

Partie I

Fondements conceptuels et empiriques

Cette première partie est composée de deux chapitres ayant pour objectif de définir les notions d'acteurs, de stratégies ainsi que le système d'acteurs lié à notre sujet de thèse.

Nous y ferons une revue critique des publications scientifiques sur les relations entre transport aérien et développement économique (notamment dans le secteur touristique) en analysant 53 publications liées au transport aérien.

D'une part, nous déterminerons ce qui manque dans les publications analysées sur la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique. Ensuite, nous nous questionnerons face aux autres recherches existantes. La revue de la littérature scientifique sur notre sujet a un triple objectif : il s'agit de relever les conclusions des différents auteurs quant à cette relation transport aérien/low cost et développement économique/touristique ; de comprendre les outils méthodologiques mobilisés ; d'évaluer les aspects peu/pas traités ou les approches faiblement employées permettant de justifier notre travail.

Nous terminerons ce chapitre avec la question centrale et les trois hypothèses de thèse de doctorat.

D'autre part, le second chapitre de cette même partie a pour objectif de détailler et d'expliquer la reconfiguration des réseaux du transport aérien en France. Nous y montrerons les différences et les similitudes entre les différents modèles de compagnies aériennes (low cost, traditionnelles, charter et middle cost). Nous identifierons la place de compagnies low cost dans les aéroports français en appliquant une approche quantitative par la Classification Hiérarchique sur Composantes Principales (CHCP) afin de créer une typologie de ces aéroports en utilisant sept variables.

Chapitre I

Transport aérien et développement territorial : des relations complexes et mal comprises

Introduction

Dans ce chapitre, Nous définirons et clarifierons aussi **les concepts fondamentaux** en rapport avec notre thèse. **Nous soulignerons des questions en suspens et nous indiquerons les manques des méthodes justifiant la présente recherche doctorale.**

Ensuite, nous nous attacherons à **trois objectifs principaux**. En premier lieu, **nous chercherons à comprendre comment les relations de causalité entre transport aérien et développement économique sont abordées par les chercheurs qui utilisent une méthodologie quantitative**. Nous nous intéresserons à leur posture de recherche de départ, aux données mobilisées et aux conclusions qu'ils en tirent. Deuxièmement, nous **déterminerons ce que nous savons (ou pas) de l'effet du transport aérien, et plus particulièrement du transport aérien low cost, sur le développement économique et notamment touristique local**. Cependant, cela suppose au préalable de définir le modèle du low cost ainsi que celui des autres types de compagnies aériennes et de mesurer leurs évolutions respectives. En effet, le fonctionnement des low cost n'est pas figé et leur modèle évolue, tout comme celui des autres compagnies. Ainsi, s'il est aisé d'associer un certain nombre de compagnies au modèle low cost, l'appartenance à ce modèle est plus ambiguë pour d'autres opérateurs. Cela se traduit par une difficulté méthodologique liée à la classification des compagnies.

1. Notions et concepts au cœur de la réflexion

Les concepts de stratégies déployées par les systèmes d'acteurs (publics et privés) en vue d'obtenir des effets (supposés positifs) sur le développement économique, et plus précisément touristique, local sont au cœur de notre recherche et en constituent les clés de compréhension. Il s'agira donc ici de définir ces concepts avant de les associer au secteur du transport aérien.

1.1. Système d'acteurs et stratégies

Le mot **stratégie**, d'origine militaire, constitue une forme de planification détaillée, à long terme, d'un ensemble d'actions poursuivies simultanément par plusieurs forces (terrestres, navales, aériennes, renseignement) dans le but d'obtenir la soumission d'un adversaire (Rosinski, 2009).

La montée du capitalisme a mis en lumière surtout l'aspect économique de la stratégie. Pour s'accroître, être plus profitables ou plus efficaces, les entreprises ne peuvent pas fonctionner sans une stratégie bien définie et surtout bien communiquée.

Des équipes (internes ou externes) entièrement dédiées à la stratégie de l'entreprise étudient les concurrents, analysent le comportement des clients pour établir un plan d'action bâti à long terme et sur plusieurs axes d'intervention qu'ils communiquent aux équipes opérationnelles pour l'exécution (Chereau et Meschi, 2019, Farmaki et Papatheodorou, 2015). C'est la stratégie d'entreprise. Celle-ci dispose de plusieurs outils pour en faciliter la conception, comme la matrice SWOT⁹, PESTEL¹⁰ ou la matrice d'Ansoff¹¹, qui aident les entreprises à naviguer dans leur environnement et mieux comprendre la stratégie la plus adaptée à suivre.

Dans son aspect militaire comme dans son aspect économique, la stratégie est un ensemble d'objectifs précis. La coordination opérationnelle et les réalités du terrain sont des éléments importants dans le succès d'une stratégie, et dont les fruits sont les résultats de l'application de celle-ci.

Cependant, l'absence de stratégie peut constituer une stratégie en soi. Mais les risques peuvent être élevés. Dans ce cas nous ferons référence à M. Godet (2007) qui nous montre que les acteurs locaux ne sont pas obligés d'avoir des objectifs bien identifiés, détaillés et précis. Leur stratégie se construit au fur et à mesure de la situation, de la réalité et de l'avancement des projets des acteurs locaux. Dans ce cas de figure, les projets d'acteurs ne sont pas clairement identifiés et manquent même parfois de cohérence. Ces stratégies sont liées aux moyens à disposition des acteurs ainsi qu'aux relations dans lesquelles ils s'insèrent. Le concept de stratégie renvoie donc à différentes dimensions.

Pour compléter notre analyse et définir plus précisément la stratégie et les acteurs locaux, nous mobiliserons les travaux réalisés par M. Crozier et E. Friedberg dans les années 1970 sur la «

⁹ SWOT est une analyse stratégique (S : Forces, W : Faiblesses, O : Opportunités, T : Menaces)

¹⁰ Une analyse stratégique (P : Politique, E : Économique, S : Sociologique, T : Technologique, E : Environnemental, L : Légal)

¹¹ Aide à définir une stratégie de croissance

Théorie de l'acteur stratégique ». Ils révèlent la dimension opérationnelle et exécutive de la stratégie : comment la stratégie s'applique dans un contexte de système de gestion de territoire qui implique plusieurs acteurs locaux à une échelle géographique.

Dans cette théorie, les auteurs partent du constat qu'un individu (acteur local) ne se comportera pas comme un simple exécutant en vue de l'accomplissement des objectifs d'une entreprise ou d'une société. La façon dont un individu se comporte au sein d'un groupe ayant un même objectif stratégique ne dépend pas seulement de la seule stratégie du groupe, mais est inventée par l'individu en vue de certains buts précis et intimes à l'acteur : « *ce dernier peut être une personne, un groupe d'individus, une organisation, ou une institution, avec un ou plusieurs porte-parole* » (Bernoux *et al.*, 2019, p.6). Pour M. Crozier et E. Friedberg (1977, 1992), les acteurs locaux publics et privés mettent en place la dynamique et le sens d'un territoire. Selon ces auteurs, chacun des acteurs dans un système (sociologique, politique, ou économique) analysera depuis sa perspective et à sa manière les influences externes et internes et réagira de façon totalement imprévisible en fonction de ses objectifs précis et propres, plutôt que de suivre une stratégie de groupe préétablie. Ceci est rendu possible grâce à une certaine marge de liberté (zones d'incertitude) que détient chacun des acteurs, avec des ressources et des comportements qui ne sont pas complètement contrôlables par les autres groupes. Pour qu'une organisation parvienne à suivre une stratégie globale, qui prend en compte tous les acteurs, des politiques de négociations sont mises en place où tous les acteurs tentent de parvenir à des rapprochements entre leurs buts et ceux de la stratégie globale.

Selon nous, il est important d'établir une distinction entre objectifs, stratégies et actions. En fait, la stratégie est un ensemble de décisions précises (à court et long termes), pensées, organisées et ensuite entreprises en vue d'atteindre un objectif préétabli, alors que l'action est entreprise pour atteindre un objectif précis.

Par ailleurs la notion de stratégie peut relier plusieurs services et disciplines comme par exemple les sciences sociales la politique, les sciences économiques (le management, le marketing ou la tarification).

Pour Bernoux *et al.*, (2019), géographie et sociologie sont complémentaires, la géographie peut être utilisée afin de diagnostiquer les changements dans un territoire. En revanche, les sociologues peuvent observer le système d'acteurs mis en place avec des projets sur ces mêmes territoires. **Le système d'acteurs** montre les relations entre les organisations, les différents types d'acteurs et leurs environnements (Godet et Radford 2006). Dans ce système, il existe des relations de pouvoir et d'influence entre les différents acteurs.

Ces notions de **stratégie** et **système** d'acteurs sont impliquées dans le tourisme et se traduisent par la notion de développement touristique local. Ce dernier comprend « *les activités non professionnelles déployées par des personnes au cours de leurs voyages et séjours en dehors de leur environnement habituel* (INSEE 2019)¹².

1.2. Développement local et tourisme

Le développement touristique local peut se définir comme le développement des propositions touristiques par la mise en valeur, par exemple, du patrimoine au sein d'une zone géographique délimitée à une région, un département, ou une agglomération, et non au niveau national (Laffargue, 2014).

Les propositions d'activités touristiques sont aujourd'hui très diverses. Elles comprennent par exemple : le tourisme culturel, de luxe, urbain, rural, gastronomique, balnéaire, montagnard, d'aventure (Pierret, 2015).

Le développement ne peut véritablement s'inscrire que dans une politique économique locale des acteurs publics avec la collaboration des acteurs privés. Cette politique portera sur l'offre d'activités, mais aussi la communication, les investissements par exemple en infrastructures, dans le cadre de la politique de développement économique du territoire concerné. Depuis 30 ans, de nouvelles formes de politiques de développement touristique local apparaissent comme le tourisme durable : préservation de l'environnement, écologie, économie d'énergie.

Une fois ces concepts posés, nous allons explorer la littérature existante sur la mise en relation de l'activité aérienne et le développement local ou le développement touristique local qui vise au bénéfice de tous les habitants de la zone concernée. Le tourisme est un domaine complexe puisqu'il repose sur des pratiques touristiques, des lieux, des acteurs et des systèmes de transport qui peuvent jouer un rôle important pour son développement. Tous ces paramètres sont connectés et leur étude doit s'appuyer sur une approche systémique (stock, 2003). Dans ce contexte, la définition du tourisme proposée par l'OMT repose largement sur des aspects économiques en proposant plusieurs objectifs pour un voyage tels que : la visite d'amis et de la famille, les voyageurs d'affaires, les études et les loisirs. Nous ne sommes donc pas d'accord avec cette définition du tourisme. Il est, selon nous, nécessaire de distinguer les voyageurs d'affaire des touristes.

¹² <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1094>

Selon Knafou (2018), il existe deux conditions centrales, liées à la liberté, pour définir le tourisme. Premièrement, d'avoir la liberté de mouvement et de choisir la destination et la date pour voyager. Ainsi, par exemple, les personnes voyageant à fins d'études scolaires ne sont pas des touristes. Ils ne sont pas libres du choix de la destination ou de la date de voyage. La deuxième condition pour définir le tourisme est de disposer de temps libre. Nous pouvons avoir des loisirs sans besoin de voyager loin, alors que pour le « tourisme », il est nécessaire de voyager loin de notre environnement habituel afin de sortir de notre vie quotidienne.

L'OMT considère les hommes d'affaires comme des touristes parce qu'ils peuvent avoir des loisirs après leur travail. Nous n'adhérons pas à ce critère car les hommes d'affaires n'ont ni la liberté de la destination, ni de la date de voyage. En imaginant que ce soit le cas et qu'ils intègrent des activités à la suite de leur journée de travail, ils resteraient malgré tout dans une forme de schéma de vie quotidienne imposé par les contraintes de leur emploi. D'après V. Mondou et H. Pébarthe-Désiré (2018), les besoins des voyageurs d'affaires sont différents de ceux des touristes en matière de logement et de mobilités. En outre, ils sont moins sensibles aux tarifs que les touristes.

C'est le cas également pour les personnes qui rendent visite à des amis ou à de la famille. Cette pratique ne fait que partiellement partie du tourisme, la destination n'étant pas choisie de manière libre.

Il est nécessaire de bien intégrer la différence entre le loisir et la « recreation », le tourisme étant basé sur la « récréation » et non le loisir, celui-ci existant sans avoir le besoin de voyager.

C'est pourquoi les auteurs définissent les pratiques touristiques comme des pratiques de « récréation » choisies. Les pratiques sont donc divisées entre celles du quotidien et celles hors quotidien, approche non retenue par l'OMT (Équipe MIT, 2008). Dans ce même ouvrage, les auteurs associent le tourisme aux pratiques de mobilité. Dans l'ouvrage de M. Stock (2010), on retrouve plusieurs analyses à ce sujet comme la création de lieux touristiques, la connexion entre ces lieux et les fréquentations touristiques et enfin ce qui définit le fait d'être touriste. L'émergence du tourisme est également abordée par P. Duhamel (2018) qui donne deux raisons d'implanter des activités touristiques dans des lieux. La première prend racine à une période où l'économie locale connaît des difficultés et le tourisme apparaît alors comme une alternative de survie et de développement aux populations résidentes de ces territoires. Il est impératif dans ce contexte de souligner que « *le tourisme ne détruit pas une activité préexistante dynamique mais succède à une activité devenue défaillante voire progressivement incapable de répondre aux besoins des populations* ». La mise en tourisme du lieu correspond très clairement à « *un choix de la société locale* » comme l'écrit l'auteur. La deuxième raison repose sur le fait que le

tourisme peut garantir une diversification des activités économiques sur le territoire (Duhamel et Violier, 2009).

2. Interrelations du développement économique et trafic aérien : analyse des relations causales

Dans cette partie, nous chercherons à comprendre et à décrire les relations entre le transport aérien low cost et le développement économique. D'après le tableau de synthèse (annexe n°1) des publications analysées, nous identifierons les postures de départ parmi les 53 publications scientifiques.

2.1. Conduite de l'état de l'art

Pour commencer, nous soulignerons les étapes conduisant à la construction de l'état de l'art. Nous avons retenu une liste de mots clés liés à notre sujet de recherche en deux langues (français et anglais).

Ces mots sont classés en deux catégories : la première catégorie est liée au transport aérien et au tourisme : transport aérien, low cost, développement économique, développement touristique local, aménagement de territoire, accessibilité, stratégies des acteurs, compagnies traditionnelles, middle cost, charter, hybride, tourisme, acteurs du tourisme, tourisme et transport low cost. impact low cost, développement économique, libéralisation, aéroports, durée de séjours, Ryanair, subventions publiques).

La deuxième catégorie de mots clés est liée aux aspects méthodologiques quantitatifs ayant pour objectif, en premier lieu de comprendre les types de données qui peuvent être utilisées dans l'approche quantitative et dans quels contextes nous pouvons les mobiliser. Pour cela nous utiliserons les mots clés suivants : données économétriques, série chronologiques, variables, données longitudinales et données transversales. Le deuxième objectif sera de comprendre les analyses statistiques les plus utilisées dans les études économétriques, et pour cela nous déterminerons une liste de mots de recherche : approche statistique en économétrie, test de corrélation, test de causalité de Granger, méthode des doubles différences, analyse de régressions linéaires et multiples et analyse multivariée. Notre analyse se focalisera dans un premier temps sur l'approche quantitative car elle est majoritairement employée par les auteurs et ayant travaillé sur les sujets qui nous intéressent.

Pour parvenir à ces objectifs, nous avons analysé 53 publications scientifiques (articles, rapports et ouvrages de 1980 à 2020). Elles portent sur le tourisme, le développement touristique local et le transport aérien, en particulier low cost.

Pour améliorer notre analyse, nous utiliserons un tableau de synthèse (annexe n°1) dans lequel nous avons sélectionné huit critères dans les publications choisies (auteur, sujet, date/périmètre géographique, méthodologie utilisée, niveau de données, résultats principaux, posture de départ des chercheurs et direction de cause à effet).

2.2. Les quatre postures de recherche identifiées

La posture de départ des chercheurs correspond au positionnement épistémologique et méthodologique consistant à présumer par avance - ou non - la direction de causalité entre l'offre de transport aérien et le développement économique.

Au sein des 53 publications retenues, il apparaît quatre types de postures de recherche pouvant expliquer la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique.

La première (unidirectionnelle) considère que le niveau d'offre en transport aérien peut avoir une incidence sur la croissance des activités économiques et sur le dynamisme d'un territoire plus globalement ; la deuxième (unidirectionnelle) inverse cette proposition et présume que ce sont les caractéristiques des territoires qui influent sur l'organisation de l'offre aérienne et son niveau ; la troisième identifie une relation bidirectionnelle. Enfin certains auteurs ne posent aucun de ces postulats et mettent en œuvre un protocole de recherche afin de vérifier s'il s'agit d'une relation unidirectionnelle, et dans quel sens, ou s'il existe un lien bidirectionnel.

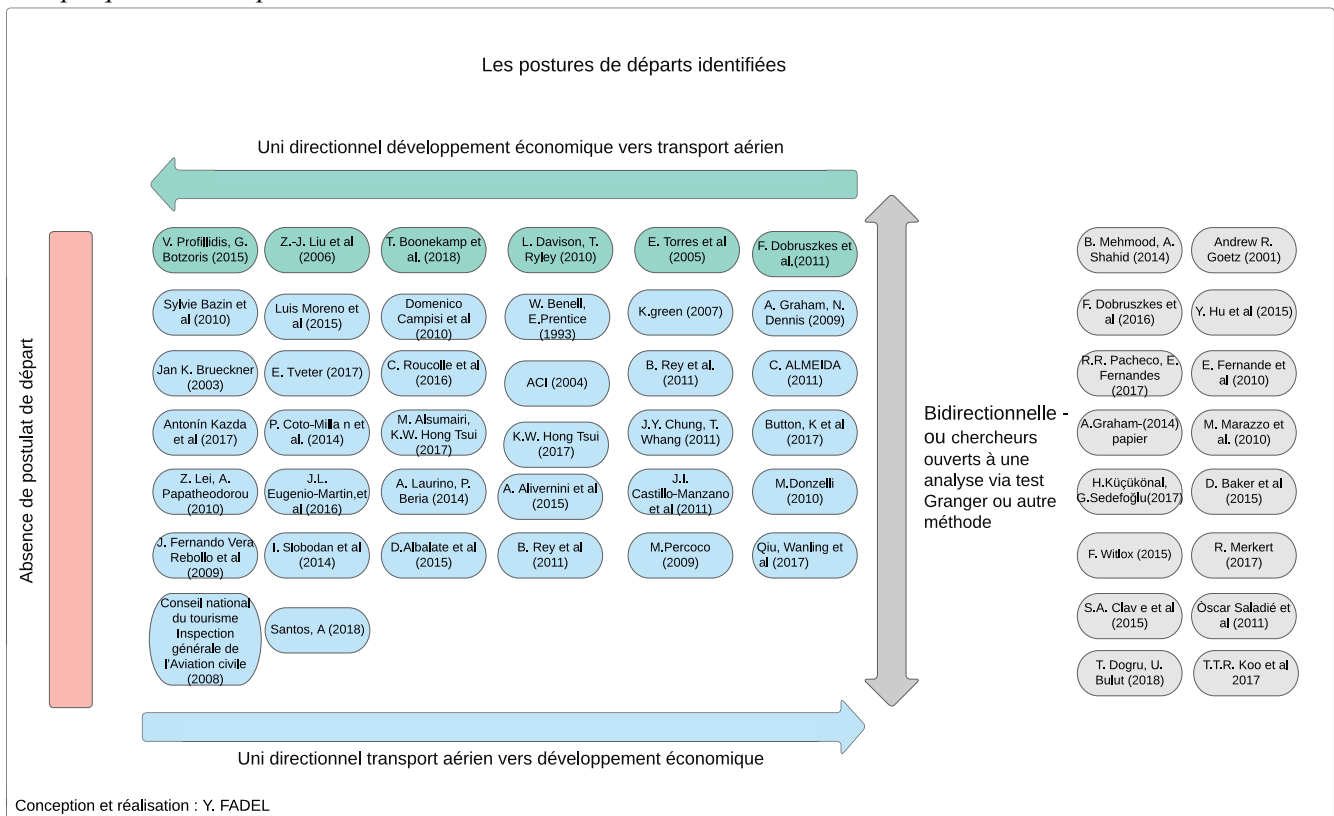
Le graphique n°1 présente ces postures en identifiant chaque type par une couleur différente.

2.2.1. Unidirectionnel : transport aérien → développement économique

Dans le graphique n°1, la couleur bleue indique que les auteurs de ces publications adoptent une posture de départ favorable à une relation unidirectionnelle du transport aérien vers la croissance économique.

Le secteur du transport aérien peut donc impacter ou encourager cette croissance économique. Selon E. Tveter (2017), l'investissement dans la construction d'infrastructures aéroportuaires génère une croissance d'emploi au niveau régional, mais n'indique pas si celle-ci se maintient sur le long terme. Aussi, selon F. Dobruszkes (2005), il est important de prendre en compte le fait que le secteur aérien crée des emplois directs mais que ces offres restent limitées en termes de volume comme le montrent les aéroports de Charleroi et de Tours.

Graphique 1 : Trois postulats d'une relation causale



Une série d’auteurs nous montre dans leur posture générale que la libéralisation du transport aérien et l’émergence des compagnies low cost ont entraîné des volumes de trafic plus élevés, ce qui peut générer et accélérer la croissance économique (Laurino et Beria, 2014, I. Slobodan *et al.*, 2014). D’autres ont montré que ce n’est pas toujours le cas, notamment pour l’Afrique, où les auteurs affirment que la libéralisation n’est pas par essence un facteur de développement d’un marché aérien susceptible de rentabiliser les investissements (Dobruszkes et Wa Mwanza, 2007b).

D’autres auteurs montrent que les low cost ont un effet positif sur le tourisme (Donzelli, 2010, Rebollo et Baidal, 2009). Ces dernières montrent que l’aviation, et notamment les low cost, peut changer la situation économique par l’augmentation du nombre de passagers comme par exemple l’Espagne, mais il n’indique pas comment préserver les compagnies préexistantes. Il se contente de présenter les low cost comme un moteur générant des passagers, et de déterminer que ces dernières favorisent la croissance économique. Cet effet positif peut se traduire par le fait que les low cost ont un impact sur la demande touristique, comme par exemple en Espagne (B. Rey *et al.*, 2011). Ces derniers nous montrent qu’il existe un effet positif des low cost sur la demande touristique en Espagne, en provenance de la Grande-Bretagne. Cependant, cela peut

aussi signifier une perte du nombre de voyageurs au bénéfice d'autres destinations. Or aucune des publications citées n'a abordé la possibilité d'un effet de substitution entre les destinations. Par ailleurs, nous ne pouvons pas considérer tous les voyageurs aériens comme étant des touristes. Selon F. Dobruszkes *et al.* (2016), il est important de prendre en compte les voyageurs affinitaires en Europe, comme les voyageurs d'origine marocaine résidant en Europe (notamment en France) qui utilisent des low cost afin de retourner au Maroc pour loger dans leur famille et qui par voie de conséquence ne génèrent que de faibles retombées économiques pour les activités touristiques. Cela nous amène à penser que la destination est déterminante pour déduire s'il s'agit d'un tourisme récepteur ou émetteur. Ainsi, les vols vers des destinations qui correspondent à des pays où il existe une forte diaspora vers l'Europe (Algérie, Maroc, Portugal, Turquie notamment) vont générer essentiellement des flux affinitaires sortants.

D'autres auteurs ont constaté que l'émergence de liaisons low cost peut attirer de nouveaux touristes vers une destination comme le montre la recherche de J.-A. Campos-Soria *et al.* (2015). En outre, K.W. Hong Tsui (2017) démontre que la présence des liaisons low cost en Nouvelle-Zélande entre 2009 et 2015 a eu un impact positif sur le secteur du tourisme domestique, autrement dit, que la hausse du nombre de liaisons low cost et l'augmentation du nombre de passagers qui en résulte peuvent stimuler d'autres modes de transport locaux tels que les taxis, les transports en commun ou encore la location de voitures. L'article de J.-Y. Chung et T. Whang (2011) s'intéresse à l'île de Jeju en Corée du Sud en utilisant des données longitudinales de 2005 à 2009.

Leur objectif est d'étudier les impacts des liaisons aériennes low cost et compagnies traditionnelles notamment sur la réduction de la saisonnalité dans cette île.

2.2.2. Unidirectionnel : développement économique → transport aérien

Une autre posture de départ identifiée (flèche de couleur verte) repose sur un argument selon lequel ce sont les caractéristiques socio-économiques des territoires qui influent sur l'offre aérienne.

Z. J. Liu *et al.* (2006) travaillent sur la relation entre les liaisons aériennes majeures aux États-Unis et les caractéristiques socio-économiques des villes desservies. Ils utilisent pour cela des données longitudinales et leurs résultats finaux indiquent que le marché aérien est principalement déterminé par le poids démographique et le dynamisme économique des villes étatsuniennes. L'emploi dans les services et les activités de gestion semble être l'indicateur le plus significatif de la propension à voyager par avion.

V. Profillidis et G. Botzoris (2015) présentent dans leur posture de départ les facteurs économiques, notamment le PIB par habitant et sa relation avec le transport aérien. D'autres auteurs nous montrent l'effet de la croissance économique, notamment dans le secteur de la haute technologie, et son impact sur le transport aérien (Boonekamp *et al.*, 2018).

L. Davison et T. Ryley (2010) et E. Torres *et al.* (2005) affirment le rôle de facteurs socio-économiques sur le transport aérien ainsi que le sens de la relation des facteurs économiques vers le transport aérien.

2.2.3. Bidirectionnel

La flèche à double sens en gris (graphique n° 1) renvoie au troisième type de posture de départ identifiée, où les auteurs proposent une relation bidirectionnelle entre le transport aérien et la croissance économique (Baker *et al.*, 2015, Saladié *et al.*, 2011).

R. R. Pacheco et E. Fernandes (2017) et M. Marazzo *et al.* (2010) nous montrent que la croissance économique et le transport aérien sont « co-intégrés ». Selon A. R. Goetz (1992), il existe une relation positive entre le transport aérien et la croissance de la population ainsi que de l'emploi aux États-Unis. Cependant, le sens de la relation n'est pas stable car évolutif avec le temps. On a par exemple en 1960, un fort impact du transport aérien sur l'urbanisation, alors que dans les années 1970 et 1980, la croissance économique encourage le développement du transport aérien. Dans ce contexte, il y a une relation réciproque entre le trafic aérien et la croissance de la population et de l'emploi. Ces derniers sont considérés comme des facteurs influençant le nombre de passagers aériens, et inversement.

Pour conclure, ces trois types de posture de recherche nous interrogent sur l'objectivité scientifique des auteurs et de quelle façon leur posture initiale et les choix des variables influent sur leurs conclusions. En effet, le choix d'une posture générale conduit à choisir une méthodologie, des variables et des indicateurs permettant de déterminer la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique.

La zone de couleur orange, indique l'absence d'auteurs ne faisant ni postulat de départ, ni de déploiement de méthodes permettant de vérifier le sens de la relation. Nous constatons que parmi les références analysées, nous ne trouvons aucun auteur faisant partie de ce groupe.

Il est légitime de se demander pourquoi il n'existe pas d'articles présentant les trois types de postures.

3. Analyse critique des publications et efficacité des méthodes impliquées

La lecture de la littérature spécialisée montre que la majorité des auteurs n'utilise qu'une approche économétrique pour expliquer la relation entre transport aérien et développement économique. Ces dernières sont des outils de recherche qui appliquent des analyses soit mathématiques, soit statistiques ayant pour objectif d'expliquer des phénomènes par des données statistiques liées à une échelle géographique déterminée. La philosophie générale des approches quantitatives est de réaliser de l'inférence, pour l'essentiel sous la forme de régressions multiples. Ces dernières sont des analyses utilisées dans l'approche économétrique afin d'établir des liens entre les variables. Rappelons que le choix de la place donnée aux variables est essentiel et détermine les conclusions. Si on considère que X représente l'activité économique et Y représente le transport aérien, le transport aérien est expliqué, au sens statistique du terme, par les indicateurs économiques (la variable Y est la variable dépendante, c'est-à-dire la variable qu'on cherche à expliquer par la variable indépendante X. La variable X est la variable indépendante qui fait changer la variable dépendante). Dans ce contexte, la difficulté réside dans le fait que le secteur aérien est à la fois un indicateur du développement économique mais peut aussi être considéré comme facteur de développement économique.

Certains auteurs (huit publications) ont utilisé le test de Granger qui est une analyse mathématique pour tester une hypothèse et ainsi la direction de la causalité entre la variable dépendante et indépendante. À savoir si X est la cause de Y ou si Y est la cause de X. Par ailleurs, on peut avoir plusieurs facteurs à cause de Y, c'est-à-dire que X1 et X2 causent Y. Selon M. Marazzo *et al.* (2010), le test de causalité de Granger est une méthode efficace pour connaître la direction de la relation de cause à effet à long et court termes. Mais une corrélation ne signifie pas causalité. La corrélation entre Y et X ne signifie pas que Y cause X ou que X cause Y. D'une façon générale, par une analyse de corrélation, nous observons deux variables ou plus en même temps. Quand la variable X change, Y change aussi. En revanche, le test de Granger souligne que X cause Y mais en mobilisant des séries chronologiques court terme v/s long terme, la connaissance d'une série à un temps t permet de faire une projection sur un temps $+1$. Il est nécessaire de faire la distinction entre méthode de corrélation et test de Granger. Il existe trois types de corrélations : négative, positive et absence de relation. En ce qui concerne la causalité, il existe une relation unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Enfin, dans la simple notion de dépendance statistique, la corrélation n'implique pas la causalité.

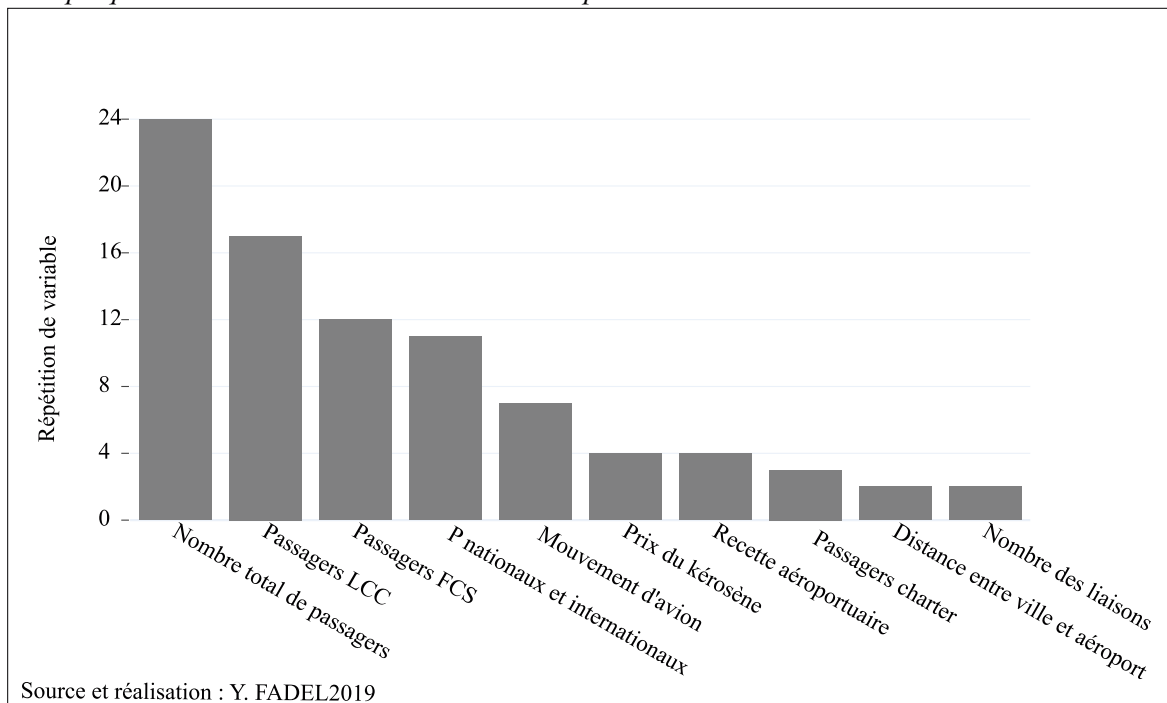
D'autres auteurs ont réalisé des enquêtes auprès de passagers (sept publications). Dans ce groupe, nous trouvons deux publications où les auteurs appliquent l'approche causale de chaîne

sur leurs résultats d'enquête afin d'identifier la direction de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique (Saladié *et al.*, 2011, Clavé *et al.*, 2015).

3.1. Les types des données utilisées dans l'approche économétrique

Les variables mobilisées dans les publications analysées se divisent en deux catégories : variables liées à l'activité aérienne et variables liées aux activités économiques. Le graphique n°2 nous montre que ces variables mesurant l'activité aérienne sont liées aux activités aéroportuaires. Nous notons que les trois premières variables les plus utilisées sont le trafic total, le nombre de passagers sur les compagnies low cost et le nombre de passagers sur les compagnies traditionnelles.

Graphique 2 : Variables liées aux activités aéroportuaires

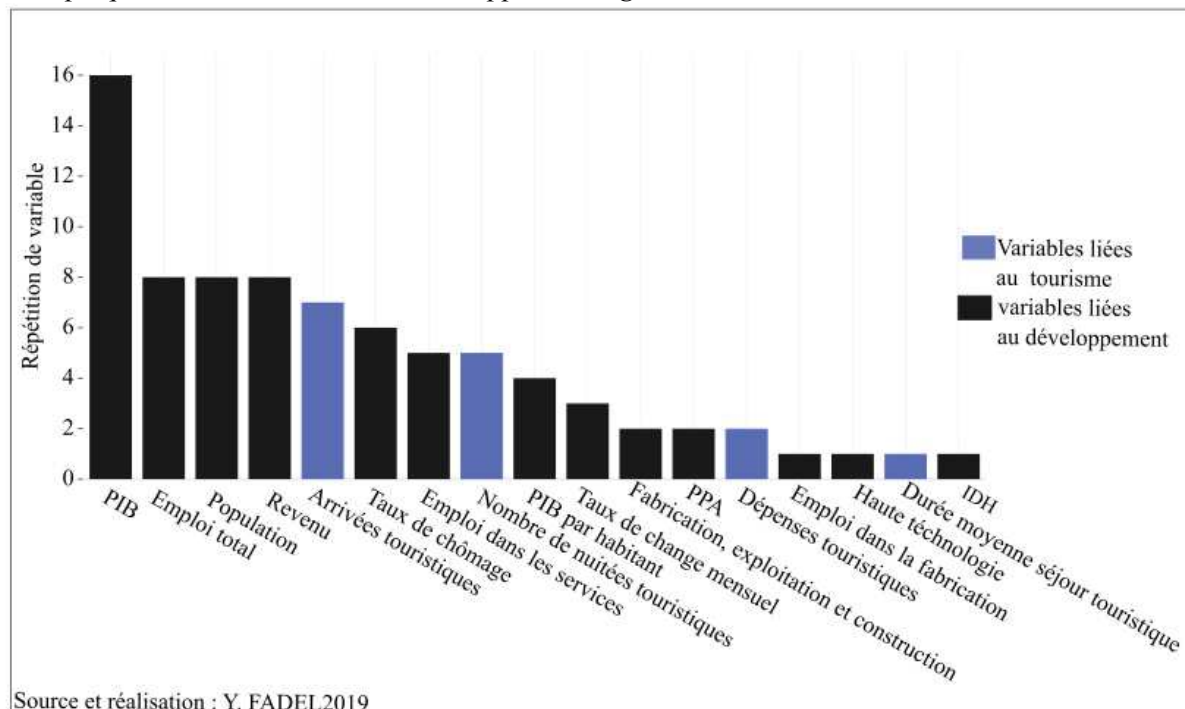


Le deuxième groupe de variables (graphique n°3) correspond à des indicateurs de développement économique. Le PIB et le nombre d'habitants sont les critères les plus courants dans les revues scientifiques (Hong Tsui, 2017, Marazzo *et al.*, (2010), Hakim et Merkert, 2019). Le choix des variables et des indicateurs peut influencer le résultat des recherches. Si certains pays voient une croissance de leur population, leur PIB par habitant n'en demeure pas moins faible, comme pour le Myanmar (Laplace *et al.*, 2016). D'autres chercheurs préfèrent utiliser les revenus des habitants, le taux de chômage et le PIB par habitant comme des indicateurs pour expliquer cette relation complexe (Liu *et al.*, 2006). D'autres ont choisi la

croissance de la population et du PIB comme un indicateur du développement économique (Rey *et al.*, 2011).

En effet, certains pays bénéficient d'un taux de croissance de population relativement important mais présentent un faible PIB, c'est le cas de l'Égypte. D'autres pays très peuplés comme la Chine affichent un PIB important, mais en rapportant celui-ci au nombre d'habitants, son montant par personne est très faible (Hu *et al.*, 2015).

Graphique 3 : Variables liées au développement régional



Nous constatons que l'impact spécifique du transport aérien sur le tourisme est peu étudié par les modèles économétriques. Ainsi, peu d'auteurs utilisent des variables liées au tourisme telles que le nombre de nuitées touristiques, la capacité des hôtels et le nombre de personnes travaillant dans le secteur des services (Chung et Whang, 2011, Graham et Dennis, 2010, Graham, 2009, Castillo-Manzano *et al.*, 2011). Nous pouvons donc nous interroger sur la faible utilisation de ces paramètres qui semblent importants dans l'explication de cette relation entre le transport aérien et le développement touristique.

Suite à cette première description des méthodes, nous allons nous concentrer sur les données quantitatives utilisées dans les documents afin d'en distinguer trois différents types dont nous discuterons des résultats ultérieurement.

Selon le graphique n° 3, l'impact spécifique du transport aérien sur le tourisme a été peu étudié par les modèles économétriques. Dans les articles, on retrouve plusieurs variables liées aux activités touristiques telles que le nombre de nuitées touristiques (cinq occurrences), les arrivées

touristiques (sept occurrences), la durée moyenne de séjour (une occurrence) et les dépenses touristiques (deux occurrences). Ces variables étaient utilisées séparément dans les articles, c'est pourquoi elles semblent peu présentes. Mais si on compte les quatre variables (en couleur bleu) utilisées dans les documents étudiés nous arrivons à 21 utilisations.

Nous constatons que les auteurs utilisent des indicateurs différents, ce qui rend difficile les comparaisons. Le phénomène touristique peut être appréhendé grâce à la compréhension de plusieurs indicateurs. Cela nous démontre l'intérêt de créer un seul indicateur lié uniquement au tourisme. Ce dernier résumerait l'information de plusieurs variables. La valeur de cet indice du tourisme serait comprise entre zéro et un. Nous pourrions également utiliser cet indice dans les modèles économétriques pour expliquer la relation entre le transport aérien et le développement touristique. Cet indice serait composé de plusieurs variables liées aux activités touristiques telles que nombre de nuitées touristiques payantes, l'offre de logements touristiques (hôtels, campings, gîtes et autres types d'hébergements), la part de touristes étrangers, le nombre d'emplois touristiques, ou encore le nombre de résidences secondaires. Cet indice pourrait se situer sur plusieurs échelles qu'elles soient départementales ou régionales, le tout dépendant de la disponibilité des données. De plus, les auteurs de ces publications n'abordent généralement pas le choix de leur indicateur et des conséquences sur les résultats.

3.1.1. Données longitudinales

Afin d'expliquer la relation entre le transport aérien et le développement économique, la majeure partie des chercheurs opte pour des analyses économétriques avec des données longitudinales qui sont des données composées de plusieurs observations sur des périodes temporelles (Profillidis et Botzoris, 2015, Laplace *et al.*, 2016, Benell et Prentice, 1993, Green, 2007, Brueckner, 2003). Ce type d'analyse permet de tester la corrélation soit par une régression linéaire multiple, soit par une régression logistique multiple. Une étude a été réalisée par A. Kazda *et al.* (2017) avec des données longitudinales comme le trafic des passagers, les mouvements d'avions, le nombre d'employés dans l'aéroport, le coût des opérations aériennes et les recettes des aéroports. Elle démontre l'effet des compagnies aériennes low cost sur le développement économique en Slovaquie entre 2014 et 2016. Une autre étude a été effectuée par H. Küçükönal et G. Sedefoğlu (2017) sur une période située entre 2000 et 2013 et couvrant 28 pays différents en Europe (OCDE). Pour celle-ci, les auteurs ont utilisé des données longitudinales liées au transport aérien et au développement économique. Ce document nous montre la relation unidirectionnelle entre le PIB et l'emploi dans le tourisme et le trafic aérien. Y. Hu *et al.* (2015) travaillent avec des données longitudinales sur 29 provinces en Chine en

utilisant des variables liées au secteur aérien comme le nombre de passagers aériens domestiques et d'autres variables liées au développement économique, telles que le PIB notamment. L'issue de leur recherche indique qu'il existe une relation bidirectionnelle entre le trafic aérien et le développement économique. Une étude menée par Z. Lei et A. Papatheodorou (2010) sur 21 aéroports en Grande-Bretagne entre 1993 et 2003 démontrent l'effet des low cost sur le tourisme. Les auteurs ont fait une distinction entre le voyageur utilisant les low cost et celui utilisant les compagnies traditionnelles.

3.1.2. Séries chronologiques

À la différence des données longitudinales, les séries chronologiques ne comprennent qu'une seule observation sur plusieurs périodes qu'elles soient annuelles, mensuelles ou hebdomadaires. D'autres auteurs choisissent de travailler sur des données de séries chronologiques en appliquant la méthode des doubles différences (DID)¹³. E. Tveter (2017) mesure l'effet du transport aérien sur le développement régional pour 10 aéroports régionaux en Norvège. L'auteur a utilisé la méthode DID pour observer l'évolution de la population avant et après l'ouverture des nouvelles liaisons aériennes, entre les années 1970 et 1980.

A. Laurino et P. Beria (2014) travaillent sur le transport aérien low cost et les aéroports secondaires en Italie en utilisant des données datées de 2005 à 2012. Leur objectif est de déterminer les impacts des low cost dans trois aéroports. A. Graham et N. Dennis (2010) ont choisi aussi de travailler sur les impacts des low cost à Malte en utilisant des données chronologiques qui couvrent la période 1996 à 2007. Quant à M. Marazzo *et al.* (2010), ils ont préféré l'utilisation du test de Granger avec des données chronologiques de 1966 à 2006 au Brésil. De même, R.R. Pacheco et E. Fernandes (2017) travaillent sur le même pays avec le même type de données mais sur une période différente.

Ainsi, on constate que sept auteurs utilisent les données de séries chronologiques afin d'expliquer la relation entre le transport aérien et le développement économique.

3.1.3. Données transversales

Les données transversales sont des données qui incluent plusieurs observations sur une seule période de temps. Nous remarquons que très peu d'auteurs ont travaillé avec ce type de données. Une étude récente sur l'effet du transport aérien et le développement régional en Europe, réalisée par T. Boonekamp *et al.* (2018), emploie des données transversales à l'échelle nationale

¹³ Méthode des différences de différences

pour l'année 2010. Cette étude porte sur la direction de la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique en utilisant plusieurs variables telles que le PIB, l'importance de la population, et le nombre annuel de passagers low cost.

Une autre étude, avec des données transversales effectuée par M. Percoco (2009), se concentre sur les low cost et le développement du secteur des services dans les provinces italiennes en 2002 pour 36 aéroports, en utilisant des variables liées aux activités aériennes et au développement économique. Ces variables sont le nombre total de passagers, le nombre de mouvements d'avions et le nombre total d'emplois dans le secteur du service et de l'industrie. D. Benell et B. Prentice (1993) qui travaillent aussi sur le transport aérien et le développement économique, proposent une étude couvrant 36 aéroports au Canada avec des données de 1988 et en utilisant le même type de données.

En conclusion, nous constatons que les données longitudinales ont été utilisées dans 35 documents avec des résultats assez variés concernant la détermination de la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique, alors que les données de séries chronologiques n'ont été utilisées que dans sept documents et les données transversales uniquement quatre fois. Pour le reste, 16 auteurs ont préféré travailler sur le sujet par le biais d'enquêtes, de sondages, d'analyses descriptives ou encore d'analyses de revues littéraires. Ainsi, il est légitime de s'interroger sur l'importance du choix des données utilisées et sur comment ce choix impacte les résultats finaux.

3.2. Géographie d'une production

Nous avons regroupé les publications étudiées selon deux critères : tout d'abord, **la couverture spatiale** qui nous permet de déterminer, pour chaque publication considérée, le territoire d'étude couvert, à savoir, si c'est un seul pays ou groupe de pays.

Le second critère est **l'échelle de données utilisée** permettant de distinguer deux types d'échelles : nationale ou régionale.

Le tableau n°1 et la carte n°1 présentent les pays dans chaque groupe selon les types de données utilisées qu'elles soient nationales ou régionales.

Chaque groupe inclut un nombre d'articles étudiés à savoir que le groupe n°1 se base sur 11 articles couvrant neuf pays avec des données nationales. Le groupe n° 2 en compte 22 portant sur 11 pays avec des données régionales. Dans ce groupe, certaines études se recoupent au niveau du pays choisi pour l'analyse, tel que pour le Royaume-Uni et les États-Unis.

Le groupe n°3 utilise quant à lui six articles basés sur 60 pays avec des données nationales. Enfin le groupe n°4 ne regroupe que trois articles couvrant 33 pays avec des données régionales. Ce faible nombre de publications dans le dernier groupe peut s'expliquer par le manque de données multinationales et régionales cohérentes. Ce groupe n'inclut que des pays européens puisqu'à l'échelle européenne, il existe des données régionales homogènes.

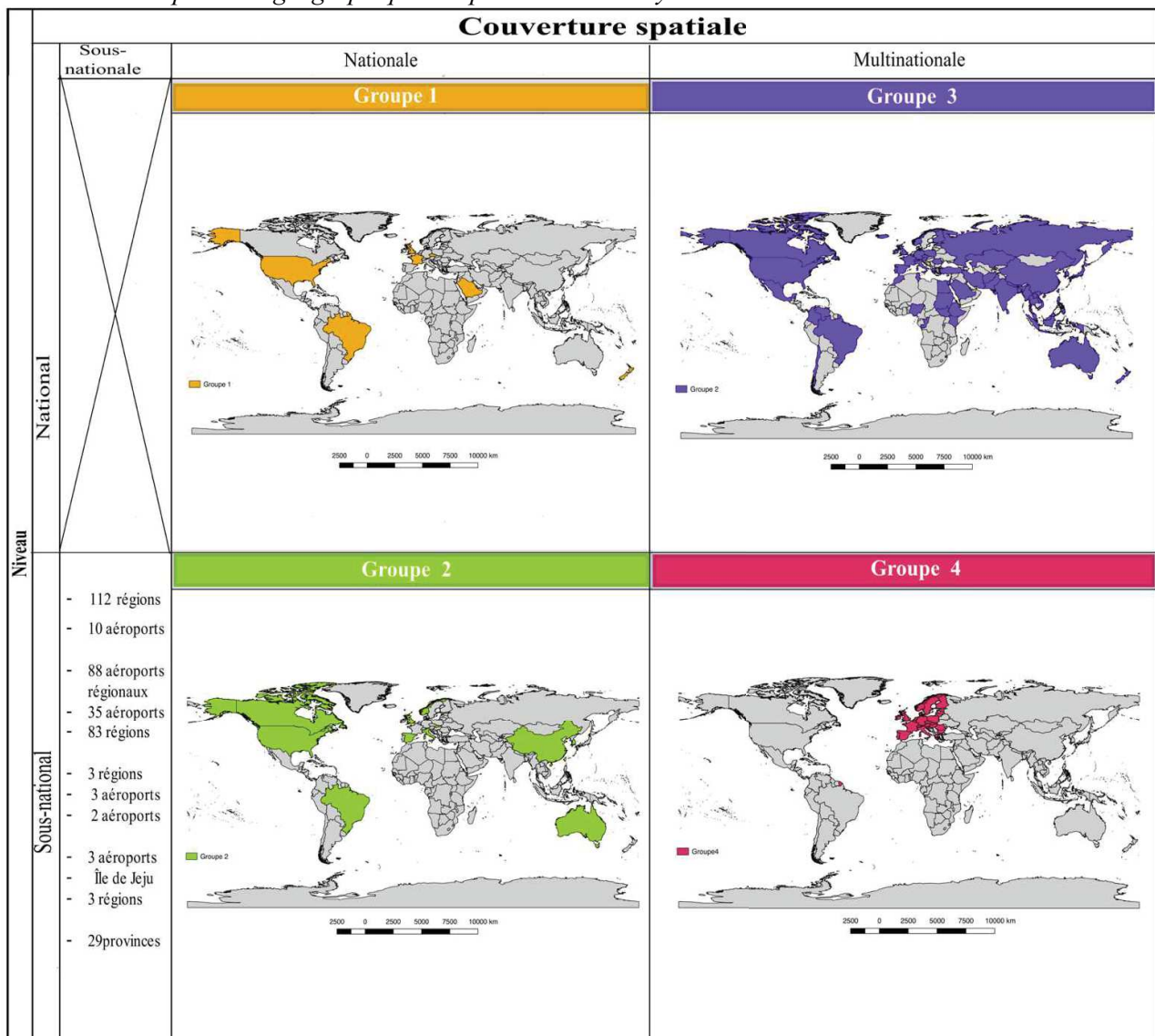
Tableau 1 : Couverture spatiale des articles

Couverture spatiale				
Niveau de données utilisées		Sous - national	National	Multinational
		Données nationales		
			République Tchèque États-Unis Brésil Royaume-Uni France Malte Nouvelle-Zélande	Groupe de pays asiatiques (Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan et Sri Lanka) Europe 28 pays membres de L'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques)
Données régionale		Données	Groupe 3	Groupe 4
		112 régions 10 aéroports 88 aéroports régionaux 35 aéroports 83 régions 3 régions 3 régions 2 aéroports 3 aéroports Île de Jeju 29 Provinces	Chine Croatie Corée du sud Italie Espagne États-Unis Royaume-Uni Slovaquie Canada Australie Norvège	112 régions européennes 128 régions européennes plus de 1 million d'habitants 12 régions dans trois pays européens (Italie, Slovénie, Croatie)

Conception et réalisation : Y. FADEL 2020

Très peu d'articles traitent d'un ensemble de pays avec des données régionales. Ce type d'étude nous permet de comprendre les caractéristiques de chaque région et de comparer les régions entre elles au sein d'un même pays pour finalement identifier la direction de la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique au niveau régional. Ce manque d'études peut être lié à la difficulté de trouver des données cohérentes à l'échelle régionale pour des groupes de pays. Enfin, ce type d'articles n'existe que pour l'Union européenne (Van de Vijver *et al.*, 2016, Albalade *et al.*, 2016).

Carte 1 : La répartition géographique des publications analysées



3.3. Principaux enseignements

Nous allons maintenant nous focaliser sur les publications des auteurs qui ont testé la direction de la relation de causalité. Leurs conclusions peuvent confirmer ou infirmer leur posture de recherche de départ. Parmi ces auteurs, nous ne retrouverons que trois des quatre types de

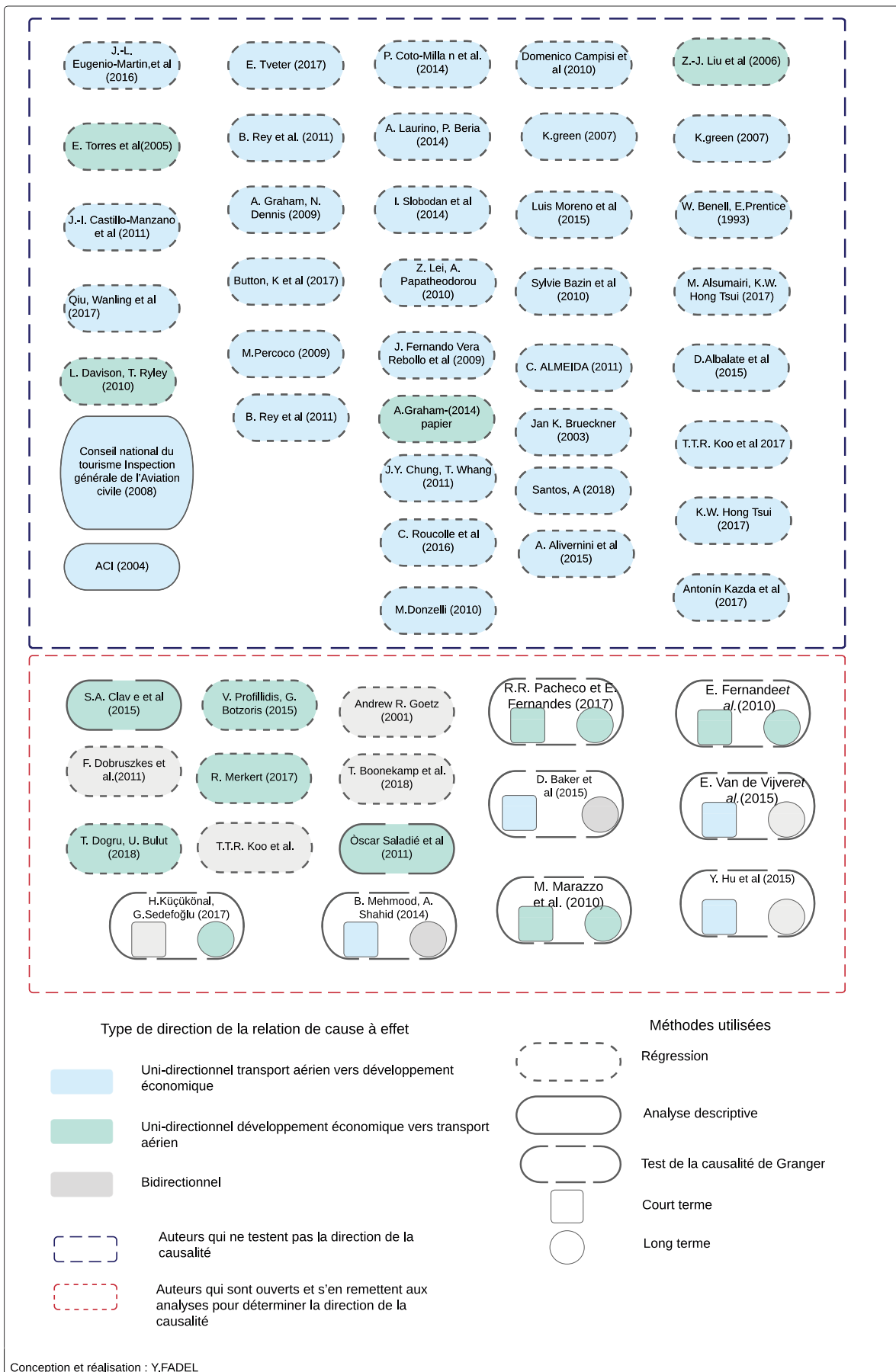
posture définis précédemment (cf. 2.1). : unidirectionnel (économie vers transport aérien) ; bidirectionnel ; posture d'ouverture sans postulat préalable.

Pour la première catégorie, nous indiquons les publications dans le cadre rouge. Elles montrent que ces auteurs sont ouverts quant au sens de la direction de la relation. Ils s'en remettent aux analyses afin de déterminer la direction de la causalité par des modules économétriques ou d'autres méthodes. Nous constatons que ces publications contiennent des résultats variés (graphique n°4).

Quatre auteurs indiquent que la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement économique est bidirectionnelle comme. Goetz et Graham (2004) ou T. Boonekamp *et al.* (2018). Soulignons ici que Boonekamp *et al.* avaient comme postulat une relation unidirectionnelle (économie vers transport aérien) mais leurs résultats montrent une double incidence et donc une relation bidirectionnelle. En effet, la demande aérienne est plus élevée entre les zones densément peuplées. En revanche, la présence des low cost conduit à une stimulation significative du marché aérien. Ils indiquent que plus le nombre de personnes travaillant dans le domaine de la haute technologie est important (à la fois à l'origine et à la destination), plus la demande de transport aérien augmente, ces personnes semblant plus enclines à voyager, créant ainsi de nouveaux emplois dans le secteur de l'aviation. D'autres auteurs évoquent un effet de la causalité circulaire en Australie, en distinguant les effets de vols directs et indirects / tourisme récepteur et tourisme émetteur. Leurs résultats confirment que les vols aériens directs ont un impact négligeable sur le tourisme récepteur. En revanche, ce n'est le cas pour les touristes émetteurs pour lesquels la disponibilité de vols directs est statistiquement significative (Koo *et al.*, 2017).

Toujours dans le cadre rouge, nous trouvons d'autres publications en faveur d'une relation bidirectionnelle. C'est le cas des publications de S.A. Clavé *et al.* (2015) et d'Ò. Saladié *et al.* (2015) qui ont fait des enquêtes dans les aéroports. Les auteurs ont appliqué une approche de la causalité de chaîne. Dans ce contexte, les auteurs sont ouverts à déterminer la direction de la causalité entre transport aérien et développement économique sans passer par le test de causalité de Granger. E. Torres *et al.* (2005) et de L. Davison et T. Ryley (2010) montrent l'importance des facteurs économiques sur le transport aérien par le biais d'enquêtes mais sans appliquer un test de causalité. Enfin, M.M. Hakim et R. Merkert (2019) trouvent une relation unidirectionnelle allant du développement économique vers le transport aérien en utilisant un modèle de régression sur huit pays asiatiques.

Graphique 4 : Principaux résultats des publications analysées



Le second groupe (en rouge sur le graphique n°4) indique la double direction, selon l'échelle temporelle type (court terme *v/s* long terme). Les auteurs y ont fait un test de causalité sur le court et le long termes en appliquant le test de Granger de causalité et en utilisant des données longitudinales sur la base du PIB et du PIB par habitant. Ils ajoutent à ces indicateurs d'autres variables liées au transport aérien sur des périodes plus ou moins longues afin de déterminer un potentiel changement du sens de la relation entre le transport aérien et son développement sur la durée.

H. Küçükönal et G. Sedefoğlu (2017) ont réalisé le test de Granger sur 28 pays de l'OCDE sur la base de données nationales. Dans le résultat final, ils font la distinction entre la relation à court terme et celle à long terme. Ils indiquent que la relation bidirectionnelle de cause à effet est plutôt à court terme alors que la relation unidirectionnelle est plutôt à long terme, c'est-à-dire que le PIB et le secteur de l'emploi favorisent la croissance du transport aérien. Dans ce contexte, la relation de cause à effet peut changer entre le court et le long termes. Selon D. Baker *et al.* (2015), il existe une relation bidirectionnelle entre le transport aérien et le développement régional dans 88 aéroports australiens en ce qui concerne le long terme. En revanche, pour le court terme, la relation est unidirectionnelle (transport aérien vers développement économique).

Pour Bilal et Amna (2014), qui ont travaillé sur le cas de la République Tchèque en utilisant des données sur une durée allant de 1970 à 2010, le trafic aérien et le développement économique sont co-intégrés à long terme, alors qu'à court terme ils sont unidirectionnels allant du transport aérien au PIB. D'après R.R. Pacheco et E. Fernandes (2017), dont les travaux portent sur le Brésil avec des données longitudinales (PIB, nombre de passagers internationaux, exportations internationales et autres variables), le nombre de résultats nous montre que la variation des indicateurs du commerce international entraîne une relation à long terme et court terme avec la variance des passagers et les mouvements internationaux, indiquant une relation unidirectionnelle du développement économique vers le transport aérien.

Ceci est aussi confirmé par M. Marazzo *et al.* (2010), dans le cadre de leurs travaux sur le Brésil qui nous confirment une relation causale unidirectionnelle pour le court et le long termes allant du développement économique vers la demande de transport aérien domestique au Brésil, avec une forte élasticité à court terme. La crise du transport aérien domestique au Brésil s'est produite dans les années 1990 en raison de l'affaiblissement des compagnies aériennes traditionnelles et de la forte concurrence. La demande de transport aérien et le développement économique au Brésil sont co-intégrés pour le court et long termes.

Pour Y. Hu *et al.* (2015), qui travaillent sur la relation entre le transport aérien domestique et le développement économique sur 29 provinces chinoises, il existe une « co-intégration » à long terme entre le trafic aérien domestique et le revenu par habitant en Chine en fonction des provinces. Le test de causalité de Granger indique l'existence d'une causalité bidirectionnelle à long terme entre le PIB réel et le trafic aérien domestique. En revanche, à court terme, la causalité va du trafic aérien vers le PIB. Une augmentation de 1% du trafic aérien du nombre de passagers se traduit par une augmentation de 0,943% du PIB réel.

En ce qui concerne l'Union européenne, E. Van de Vijver *et al.* (2016) ont effectué un test de causalité de Granger en utilisant aussi les données de la période 2002-2011 pour 112 régions européennes. Leurs résultats nous montrent une relation bidirectionnelle entre transport aérien et secteurs de services sur le long terme. Sur le court terme, la causalité entre transport aérien et emploi total est géographiquement hétérogène et parfois absente dans certaines régions européennes. Dans ce contexte, les auteurs confirment que le transport aérien de passagers est une condition nécessaire mais non suffisante pour générer un développement régional. Il faut savoir que la direction de cause à effet a été variable en fonction des régions.

Les résultats obtenus dans les différentes publications nous amènent donc à constater que pour certains auteurs, il existe une relation unidirectionnelle significative montrant un effet positif des aéroports sur le PIB et la croissance de la population (Merkert, 2015, Profillidis et Botzoris, 2015). Leurs résultats reposent sur des modules économétriques utilisant les mêmes indicateurs (PIB et croissance de la population), mais les résultats peuvent s'en trouver limités. D'autres montrent l'importance de facteurs socio-économiques sur le transport aérien en jouant un rôle positif dans le développement du transport aérien (Saladié *et al.*, 2014, Clavé *et al.*, 2015, Pibeiro de Almeida, 2011, Alsumairi et Hong Tsui, 2017).

Les résultats du test de Granger sur la causalité varient entre le court et le long termes, ce qui nous amène à approfondir la discussion sur le sens du test de causalité. De nombreux auteurs utilisent le terme de cause à effet pour expliquer la direction de la relation entre transport aérien et développement économique.

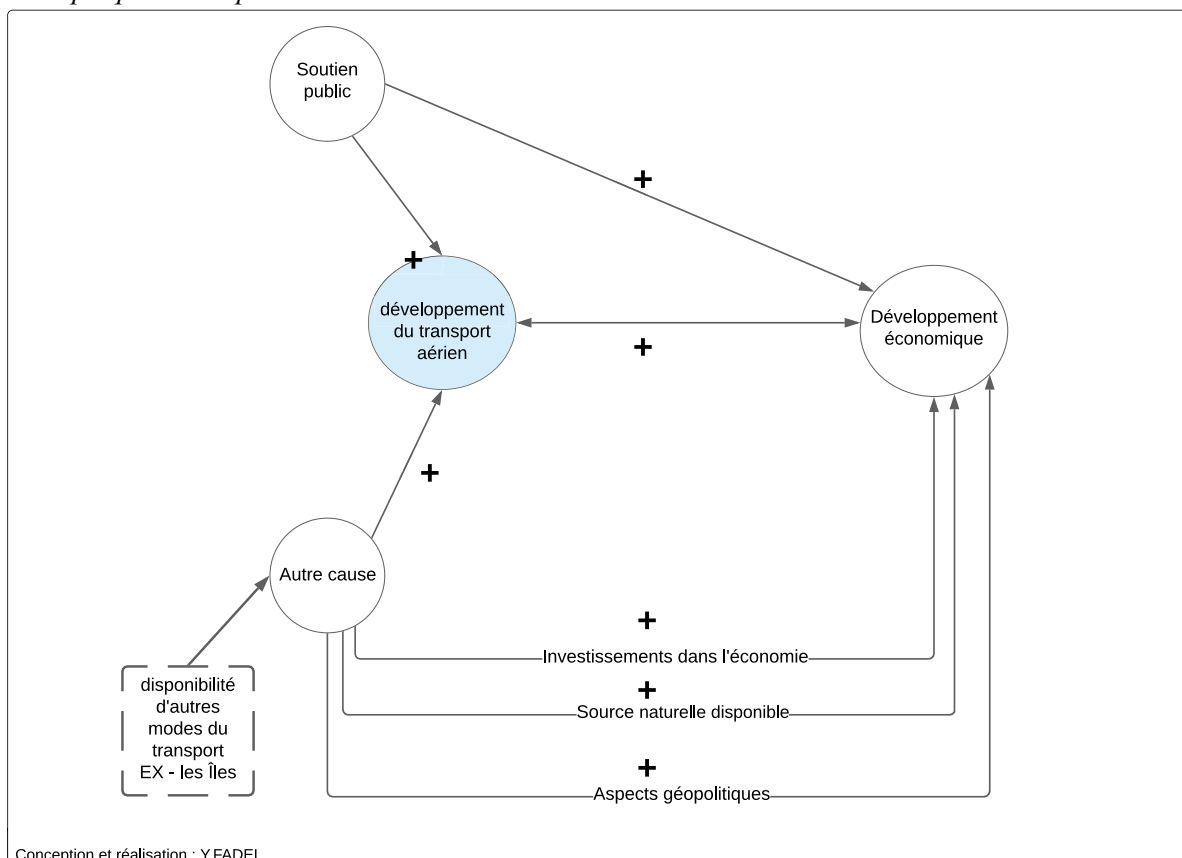
Le graphique n°5 présente notre réflexion sur le sens de la causalité entre le transport aérien et le développement économique.

La relation de cause à effet ne nous semble pas être la seule explication du développement économique et du transport aérien, pour plusieurs raisons. D'abord, cette relation de cause à effet peut contenir d'autres variables participant à cette relation de causalité. Le développement du transport aérien est lié à plusieurs facteurs tels que l'existence d'autres modes de transport.

Par exemple, si les espaces insulaires sont dépendants du mode aérien alors d'autres territoires connaissent une alternative modale. Les facteurs sociaux et politiques ainsi que les stratégies des acteurs publics prouvent leur influence sur le secteur aérien.

Par ailleurs, le développement économique dépend d'un nombre de critères, de normes et de paramètres plus larges que ceux associés au transport aérien. De plus, les résultats de chaque test sont liés au choix des variables utilisées, ce qui nous amène à nous interroger sur le choix de variables et des indicateurs dans les publications, choix qui n'est pas toujours justifié. Nous constatons que le transport aérien peut (ou non) être un facteur supplémentaire de développement économique et non pas une cause dans le sens de causalité. Certains auteurs n'hésitent pas à affirmer que le développement du transport aérien génère un développement dans l'économie, ce développement pouvant prendre plusieurs formes comme une augmentation du PIB, ou du nombre de la population.

Graphique 5 : Explication causale



4. De la relation low cost et tourisme

Dans cette partie, nous nous concentrons sur l'effet du transport aérien notamment low cost sur le tourisme. Pour cela nous résumerons et décrirons ce que nous savons de l'effet du transport aérien, et plus précisément des low cost, au travers des publications étudiées.

Quatre points principaux peuvent être relevés. Dans un premier temps, nous soulignerons **les effets sur le volume de trafic** puis nous nous interrogerons sur **l'influence de l'offre low cost dans le choix de la destination touristique**. Le troisième point concerne **la durée de séjour** des passagers low cost par rapport aux passagers des compagnies traditionnelles et enfin nous analyserons les articles où sont étudiés **les effets économiques des compagnies low cost sur le tourisme** (notamment les dépenses des passagers des compagnies low cost).

4.1. Une augmentation du trafic ?

Certains auteurs considèrent le transport aérien comme un élément non négligeable pour développer le tourisme (Moreno *et al.*, 2015). Selon J. L. Eugenio-Martin. et F. Inchausti-Sintes. (2016), le transport aérien, et notamment low cost, peut augmenter le nombre de passagers en offrant des billets à bas prix. Prenant cela en considération et sachant que les low cost privilégient les aéroports secondaires ou régionaux (cf. partie II), ces aéroports utilisent des outils pour attirer les low cost, tels que la réduction sur les frais d'atterrissage et de décollage. Cela a été par exemple démontré pour les aéroports de Charleroi (Dobruszkes, 2005) ou de Porto (Álvarez-Díaz *et al.*, 2019). Les dirigeants d'aéroports secondaires ou régionaux justifient ce choix d'utiliser ces outils et la baisse des taxes par l'augmentation du nombre de passagers assurée par les low cost.

Rey *et al.* (2011) constatent que le nombre de voyageurs low cost à partir de plusieurs pays européens vers l'Espagne est en augmentation de 7% depuis l'introduction de l'offre aérienne low cost. Cette augmentation du nombre de passagers peut conduire à une injection d'argent dans l'économie locale d'une façon directe ou indirecte, mais il n'y a pas encore assez d'éléments solides pour généraliser cet argument.

Globalement, on constate depuis l'émergence de compagnies low cost, une forte augmentation des liaisons intra-européennes. **L'étude du trafic de ces aéroports, où les low cost se sont installées de façon pérenne, montre une croissance significative du volume de passagers.** Pour ne donner qu'un seul exemple, l'aéroport de Beauvais avait un trafic négligeable à la fin des années 1990 et dépasse les 3,5 millions de passagers annuels depuis 2011.

4.2. La possible visite d'une destination

Plusieurs auteurs travaillent sur la concordance entre l'ouverture d'une ligne low cost et la probabilité de visiter une destination. S.A Clavé *et al.* (2015) ont fait une enquête sur deux aéroports : l'un situé dans les East Midlands en Grande-Bretagne et l'autre à Reus en Espagne, sur un total de 400 passagers. Ils appliquent ensuite aux résultats obtenus la méthode de chaîne causale afin d'identifier la direction de la relation de cause à effet entre les compagnies low cost et le tourisme. Ce mélange de méthodologie entre les enquêtes et l'approche en chaîne causale sont intéressantes. Les résultats indiquent que le choix de la destination repose sur de nombreux facteurs : la distance, le motif du voyage, le prix ou encore la facilité logistique comme les transports en commun. Aussi, font-ils une distinction entre les voyageurs motivés par le faible coût des low cost et les autres, fidèles à une destination. Les auteurs établissent que l'existence des vols low cost augmente la probabilité de visiter une destination. Une autre enquête réalisée par Ò. Saladié *et al.* (2014), également dans l'aéroport de Reus, nous montre que la disponibilité des vols low cost influence la décision de visiter la région (71% des personnes interrogées pour ce sondage). Il est cependant relevé qu'une partie des sondés ont déjà voyagé en moyenne huit fois à Reus avant l'émergence des low cost (2009). D'après A. Graham et N. Dennis (2010), l'impact des low cost sur le marché touristique à Malte est important, l'augmentation du nombre de passagers, notamment pour les courts séjours, est significative.

Pour conclure, l'accessibilité au lieu touristique joue un rôle central mais pas unique. Si les compagnies low cost peuvent contribuer au développement du tourisme, le choix d'une destination touristique ne repose pas uniquement sur le prix des billets d'avion, mais bien sur un éventail de facteurs multiples et complémentaires tels que la continuité de l'offre de transport (routier, ferroviaire, transports en commun), la diversité de l'offre d'hébergement, la qualité de vie, et la proximité des activités culturelles et des sites historiques.

4.3. La durée de séjour des passagers

La durée de séjour est un sujet abordé par plusieurs auteurs. Certains d'entre eux comparent la durée de séjour de passagers low cost avec celle des passagers de compagnies traditionnelles ou encore par charter. Les auteurs ont lié la durée de séjour dans une destination au mode de transport en ignorant les caractéristiques de la destination et le motif du voyage. L'article de W. Qiu *et al.* (2017) se base sur les dépenses et la durée moyenne de séjour pour différencier les passagers low cost et ceux des compagnies traditionnelles grâce à un sondage réalisé en Grande-Bretagne. Il est établi que la durée de séjour des passagers de compagnies

traditionnelles est plus grande que celles issues des low cost, les touristes low cost resteraient une nuit de moins que les autres. En revanche, J.L. Eugenio-Martin et F. Inchausti-Sintes. (2016) ont mené une enquête à l'aéroport des Canaries en distinguant les passagers aériens utilisant les low cost, les charter et les compagnies traditionnelles. Ils nous indiquent que les profils des touristes issus des low cost vers l'Espagne sont différents de ceux voyageant par des compagnies traditionnelles ou charter (âge et statut familial). Cette différence s'explique aussi par la durée de séjour. Dans ce contexte, Ferrer-Rosell et Coenders (2017) démontrent que les passagers low cost ont une durée de séjour moindre que celle de passagers des compagnies traditionnelles générant moins de dépenses.

L. Davison et Ryley (2010) ont réalisé un sondage auprès de 500 personnes dans trois aéroports anglais. Cette étude porte sur les low cost et le tourisme. Elle démontre que les facteurs sociaux et économiques (âge, voyageurs seuls ou en groupe, catégorie socio-professionnelle) jouent un rôle sur la durée de séjour des passagers low cost, la plupart des passagers interrogés étant sensibles aux hausses de prix des billets d'avion. Alors que pour A. Graham (2013), les touristes à destination des stations balnéaires sont plus sensibles aux tarifs des vols que ceux ayant une motivation culturelle.

Dans ce contexte, N. Halpern et A. Graham (2016) nous montrent qu'il existe une diminution des durées des séjours mais qu'en même temps il existe une augmentation du nombre d'arrivées et de la part de marché des low cost. Alors que pour J.Y. Chung et T. Whang (2011), qui ont travaillé sur la durée de séjours et notamment sur la réduction de la saisonnalité en Corée du Sud sur l'île de Jeju, les compagnies low cost peuvent avoir un effet positif sur le tourisme en basse saison grâce à leurs tarifs avantageux. W. Qui *et al.* (2017) ont travaillé eux aussi sur le même sujet mais cette fois-ci en Grande-Bretagne en utilisant des données IPS¹⁴ entre 2011 et 2015 pour les voyageurs européens empruntant des compagnies low cost et compagnies traditionnelles vers la Grande-Bretagne. Les auteurs affirment que les passagers low cost ont des durées de séjour plus longues que les passagers de compagnies traditionnelles mais dépensent globalement moins pour leurs vacances. L. Eugenio-Martin et F. Inchausti-Sintes (2016) confirment eux aussi que les passagers low cost restent plus longtemps que ceux des compagnies traditionnelles et que l'argent économisé sur les billets d'avion est réinjecté dans le reste du voyage.

¹⁴ International Passenger Survey

Pour terminer, nous pouvons en déduire que **les caractéristiques des lieux touristiques en eux-mêmes peuvent jouer un rôle déterminant sur la durée des séjours**, telles que le coût d'une nuit à l'hôtel, l'accessibilité des transports, les activités et manifestations culturelles, le patrimoine historique ou encore la qualité de vie. **Nous concluons donc que tous ces facteurs pourraient avoir une influence notable sur la durée de séjour des passagers** des compagnies aériennes quelles qu'elles soient.

4.4. La dépense des passagers

Plusieurs auteurs travaillent sur la dépense moyenne et les retombées économiques des touristes voyageant par des compagnies low cost. Leurs résultats diffèrent de l'un à l'autre.

Une étude menée par Z. Lei et A. Papatheodorou (2010) sur 21 aéroports en Grande-Bretagne entre 1993 et 2003, indique que les passagers issus des low cost impactent significativement les recettes commerciales des aéroports. Ceci est lié par exemple à la dépense des passagers dans les aéroports régionaux en attente du décollage. Mais l'impact est néanmoins plus faible que celui engendré par les passagers issus des compagnies aériennes traditionnelles. Dans ce contexte, W. Qiu *et al.* (2017) confirment que ce type de passagers tend à dépenser en moyenne 200£ de plus que les passagers low cost. J.I. Castillo-Manzano *et al.* (2011) ont, quant à eux, réalisé des enquêtes avec des acteurs touristiques tels que les gestionnaires d'établissements touristiques (hôtels, agences de voyages, loueurs de voitures) dans cinq régions en Espagne. La majeure partie des personnes interrogées considère que les services de transport offerts par les compagnies low cost sont de bons substituts à ceux offerts par les compagnies traditionnelles. Cependant, d'après T.T.R. Koo *et al.* (2017), il existe un faible impact du service aérien low cost sur le tourisme entrant en Australie. En revanche, ils constatent un effet plus fort du transport aérien low cost sur le tourisme émetteur depuis ce pays. Ceci nous amène à penser que le rôle des immigrés est important en Australie, du fait que ces derniers utilisent les liaisons low cost afin de rentrer dans leurs pays d'origine pour rendre visite à leur famille comme cela est montré par les différents auteurs ce qui pourrait être aussi le cas des touristes australiens qui partent en vacances à Bali et autres destinations.

Pour F. Dobruszkes *et al.* (2016), qui travaillent sur les lignes low cost à partir de l'Europe vers le Maroc et la Tunisie, les impacts économiques des lignes low cost sont liés au type de destination, c'est-à-dire une liaison entre la France et une ville marocaine est une ligne export, c'est-à-dire que les flux de passagers se font plutôt de la France vers le Maroc. Dans ce même article, nous pouvons constater que les passagers VFR (Visiting Friends and Relatives) dépensent moins d'argent dans le secteur touristique marchand car ils ont tendance à être

hébergés chez des amis ou dans leur famille. C'est le cas aussi de la ligne entre l'aéroport de La Rochelle et celui de Lisbonne. Cette ligne est plutôt utilisée par la communauté portugaise de La Rochelle afin de rejoindre leur pays natal.

Nous devons donc faire la différence entre les liaisons aériennes émettrices et réceptrices, ces types de liaisons ayant une influence directe sur les retombées économiques.

L. Eugenio-Martin et F. Inchausti-Sintes (2016) confirment eux aussi que la part de voyageurs VFR sur les low cost est plus importante que sur les compagnies traditionnelles ou charter ce qui induit moins de dépenses (logement, restauration...) et donc moins de retombées pour l'économie touristique locale.

B. Rey *et al.* (2011) travaillent sur les lignes low cost et leurs impacts économiques en Espagne et en déduisent que 90% des voyageurs utilisant les compagnies low cost ont un impact positif sur l'économie régionale. En effet, il existe un effet significatif et important des low cost sur la demande touristique espagnole par l'augmentation du nombre des arrivées. Une autre étude réalisée par A. Alivernini *et al.* (2016) a prouvé que les compagnies aériennes low cost peuvent favoriser la fréquentation touristique en Italie, notamment dans les provinces caractérisées par un réseau de chemins de fer peu présent. Il existe également un effet positif des vols low cost sur la dépense touristique dans le sud de l'Italie. Les compagnies aériennes low cost pourraient donc générer une demande touristique supplémentaire par l'amélioration de l'accessibilité des petites villes proposant des attractions touristiques notamment au sud de l'Italie.

Afin de mesurer l'effet de compagnies aériennes low cost sur la croissance économique entre les années 2005 et 2015, A. Laurino et P. Beria (2014) travaillent sur trois aéroports secondaires en Italie. Leurs résultats montrent que les compagnies low cost génèrent une augmentation du trafic de passagers ce qui conduit à l'injection d'argent dans l'économie locale par la dépense des touristes. F. Dobruszkes (2005) travaille sur l'impact des compagnies low cost à Tours en France et Charleroi en Belgique. Ses résultats nous montrent que ces aéroports dépendent des compagnies low cost. Pour l'aéroport de Charleroi, la présence de Ryanair, n'est pas suffisante pour un développement touristique remarquable dans la région. Concernant l'emploi direct, il est vrai que le secteur aérien crée des emplois mais ils restent limités en termes de volume. Pour la ville de Tours la situation est différente. Il est possible que la présence de l'offre low cost ait favorisé le développement touristique, celui-ci pouvant se traduire par une augmentation du nombre de nuitées ou encore du nombre d'hôtels et de lits offerts. Mais il ne faut pas oublier que Tours possède déjà un fort développement touristique car elle est intégrée dans la vallée de la Loire, notamment grâce à ses châteaux, si bien que la ville n'attend pas que l'implantation des low cost bouleverse complètement son développement touristique mais plutôt que les low

cost renforce une fréquentation déjà existante. La ville de Tours est également desservie par une ligne ferroviaire à grande vitesse, avec des trajets directs vers Paris et plusieurs autres grandes villes. Ces liaisons lui confèrent un atout majeur en termes d'accessibilité.

Nous pouvons aussi prendre l'exemple de l'enquête réalisée par E. Torres *et al.* (2005) à l'aéroport des Asturies en Espagne. Elle confirme l'influence des facteurs socio-économiques dans le développement du transport aérien. Ces facteurs peuvent impacter les dépenses des voyageurs low cost vers une destination. Selon le même document, de nombreux aéroports régionaux dépendent des dépenses des passagers dans l'aéroport pendant le temps d'attente de leurs vols. En revanche, H. Küçükönal et G. Sedefoğlu (2017) confirment l'efficacité et l'impact des facteurs socio-économiques sur le transport aérien à court terme. Ainsi, les résultats de ces enquêtes nous montrent qu'il convient de prendre en compte avant tout les points forts des destinations comme éléments influençant les séjours touristiques.

Pour A. Santos et Cincera (2018), qui travaille sur le tourisme et les low cost à Bruxelles, la concentration des institutions politiques et économiques de cette ville favorise le secteur du tourisme d'agrément et les rencontres d'affaires. Les voyageurs ayant comme motif le loisir sont sensibles au prix (transport, hébergement) plus que les voyageurs d'affaires. Il existe donc un lien positif entre le niveau des revenus des voyageurs (salaires) et la durée de leur séjour à Bruxelles. Contrairement à d'autres articles, il constate un effet positif des compagnies low cost sur les voyageurs d'affaires plutôt que sur les touristes voyageant pour le loisir, démontrant que **c'est le profil de la destination qui compte plus que le type de compagnie**. Cela est confirmé par le rapport réalisé par Odit France en 2006 qui met en évidence que **ce sont bien les caractéristiques des villes de destination qui influent majoritairement sur la dépense globale des touristes**. Les passagers, qu'ils soient issus des low cost ou compagnies traditionnelles, partagent des modes de consommation semblables comme cela a été étudié pour la ville de Nice.

Pour conclure, **on constate que les résultats des articles étudiés sont contrastés. Ces écarts dépendent principalement des variables utilisées ainsi que des caractéristiques des destinations**. Alors que plusieurs auteurs nous montrent qu'il existe un impact important des low cost sur le tourisme, d'autres tendent à dire que cet effet est faible. Une bonne partie des auteurs étudiés démontre que l'installation des compagnies low cost conduit à une augmentation du nombre de passagers sur un territoire. Pour les autres, ce sont les caractéristiques touristiques des villes et le type de liaisons, émettrices ou réceptrices, qui jouent un rôle dans le développement touristique.

Nous noterons, pour terminer, que dans les articles étudiés aucun ne traite des stratégies mises en place par les acteurs publics ou privés du tourisme, ce qui nous amène à penser que ce paramètre a été ignoré par les auteurs ou bien qu'ils considèrent ces stratégies comme mineures.

5. Faire un état de l'art pour penser un projet

L'étude économétrique prend souvent mal en compte les facteurs sociaux et politiques de chaque territoire. Pourtant, ces derniers peuvent jouer un rôle important dans la relation entre le transport aérien et la croissance économique. Dans ce contexte, il est bon de se demander de quelle manière les politiques peuvent influencer cette relation.

5.1. Analyser le ferroviaire pour penser l'aérien

Les recherches de H. Pébarthe-Désiré et V. Mondou (2014) sur l'analyse du transport aérien et du développement touristique de quatre territoires insulaires de l'océan Indien démontrent l'importance à accorder aux facteurs économiques, politiques, culturels et historiques de ces territoires. Leur étude porte sur une analyse comparée des trajectoires de quatre îles de l'océan Indien (Maldives, Seychelles, Île Maurice et La Réunion) en termes d'accessibilité aérienne et de fréquentation touristique. Alors même que ces territoires partagent des points communs (dépendance à l'aérien, éloignement des marchés émetteurs) et que la massification du tourisme a suivi la même logique, le positionnement actuel de ces territoires diffère. Parmi les points communs de ces quatre territoires, il y a notamment leur insularité, ce qui induit le problème d'accessibilité qui n'a pu se développer que par l'aviation, et donc aux progrès techniques de celle-ci au cours des dernières décennies (capacité, vitesse). Cette analyse présente les points de convergence entre les territoires dans l'instrumentalisation de l'offre en transport par les instances politiques mais aussi des divergences importantes. L'accessibilité aérienne est plus ou moins développée en fonction du degré d'ouverture du territoire, des mobilités des populations résidentes, du positionnement touristique et du statut politique (pays indépendant ou possession insulaire). Leurs résultats nous montrent que les choix politiques de ces territoires en matière de développement du trafic aérien pour attirer des touristes dépend des situations de chacun. Celles-ci sont aussi fonction du type de tourisme voulu, plus ou moins haut de gamme, des mobilités plus ou moins importantes des populations, des choix en matière d'ouverture du territoire, et plus récemment de l'origine de la clientèle espérée pour compléter la clientèle habituelle. La clientèle chinoise est aujourd'hui recherchée car c'est une nouvelle clientèle qui dispose de moyens. L'accès à cette clientèle est facilité ou organisé grâce au développement du

trafic aérien à travers les compagnies nationales quand elles ont pu être maintenues, ou plus souvent à grâce aux nouveaux opérateurs en particulier ceux du Golfe persique (Mondou et Pébarthe-Désiré, 2014).

En conclusion, nous constatons que les Maldives se présentent comme un territoire extraverti, le transport aérien étant mis exclusivement au service des flux touristiques entrants. À l'inverse, La Réunion reçoit très majoritairement des passagers de la métropole ayant des liens familiaux ou amicaux sur l'île et l'outil aérien est destiné avant tout aux besoins de la population locale. Les Seychelles et l'Île Maurice occupent une position intermédiaire et ces territoires doivent composer avec une nécessité économique de recevoir des touristes tout en ménageant la population locale. Il peut en résulter des conflits à certaines périodes où la demande touristique est forte avec des tarifs aériens élevés rendant plus difficile pour les expatriés le retour dans leur pays afin de visiter leurs famille et amis. On observe ainsi des intérêts divergents selon les catégories d'acteurs, qu'ils soient privés ou publics. Par ailleurs, on voit la difficile position des compagnies aériennes. Beaucoup d'entre elles sont aujourd'hui privées ou ont des injonctions à être rentables. Elles oscillent donc entre un modèle économique qui recherche l'équilibre financier et une dépendance au pouvoir politique pour qui le transport aérien est un outil au service d'une vision stratégique.

Ces analyses confirment des situations différentes que l'on peut transférer à d'autres territoires (Colette Ranély, 2005, 2019) Elles ont été façonnées par le développement de l'aviation, des facteurs politiques, économiques, sociaux mais aujourd'hui sont aussi en recherche d'une clientèle en provenance d'autres pays et tout particulièrement d'Asie.

Cependant, des études existent sur le jeu des acteurs dans le domaine ferroviaire et en particulier pour analyser les effets supposés de la mise en service d'une LGV (Ligne à Grande Vitesse ferroviaire). L'article de S. Bazin-Benoît et M. Delaplace (2016) met l'accent sur les attentes des acteurs publics et privés concernant la présence d'un service ferroviaire sur un territoire et son impact sur le tourisme. Dans cette publication, nous pouvons voir les effets du service ferroviaire dans plusieurs pays dont le Japon ou encore les États-Unis pour ne citer qu'eux. Les auteurs mettent en avant que l'arrivée du TGV sur un territoire n'est pas le seul facteur à prendre en compte dans ce développement. En effet, d'autres paramètres entrent en considération comme la taille de la ville d'accueil mais également la préexistence d'atouts touristiques. En fonction des territoires, les résultats de la présence d'un service ferroviaire sont contrastés. Dans cet article, on remarque que la mise en circulation d'une LGV dynamise le territoire, cependant c'est un dynamisme à court terme et qui dépend de certaines conditions telles que la localisation

de la gare par rapport aux sites touristiques ou encore la fréquence et les horaires des trains. Selon les auteurs S. Bazin-Benoît et M. Delaplace (2013), la mise en place d'une LGV peut aussi générer une réduction de la durée de séjour, notamment du fait qu'il est possible grâce à ce moyen de transport, de faire des allers-retours sur une même journée, ce qui implique donc une baisse du nombre de nuitées touristiques. Si la présence d'une LGV peut influencer la probabilité de visiter une destination et d'y revenir, les auteurs nous montrent que la desserte de ce mode de transport n'influe pas de manière systématique sur ce choix. Dans certaines villes, telle que Paris, il est constaté dans cette étude, que la desserte par les LGV influe sur la décision de visiter cette ville, ce qui n'est pas le cas d'autres grandes villes comme Rome ou Madrid. En revanche, il est établi que le service ferroviaire peut améliorer l'image d'une ville. Une autre étude a été réalisée par S. Bazin *et al.*, (2010) concernant les effets des LGV sur le tourisme (cas de la LGV Est). Selon les auteurs, la nouvelle ligne à Reims peut générer et valoriser la présence des touristes, ce qui amène à un développement économique régional, en mettant l'accent sur la relation entre les acteurs publics comme la CCI, le CDT, l'office du tourisme, la SNCF, RFF et les acteurs privés (restauration, hôtellerie). Cette relation repose sur une coopération entre ces acteurs publics et privés, ayant pour but de valoriser les retombées économiques par la présence de LGV dans la région. Dans ce contexte, le projet de LGV et les ressources patrimoniales ne suffisent pas au développement qui implique d'activer ces ressources soit par des vecteurs endogènes ou exogènes. Une bonne coopération entre les différents acteurs locaux peut paraître un concept simple : chaque acteur devant prendre conscience que son futur est étroitement lié à celui des autres coopérants. Ce qui implique que le produit touristique repose sur plusieurs acteurs.

Selon M. Delaplace (2012), la relation entre LGV et développement régional est très hétérogène et diffère entre les pays et au sein même de ces pays. Cette théorie peut potentiellement s'appliquer au transport aérien low cost, et tel sera le cœur de la présente thèse de doctorat. L'émergence des LGV peut générer un développement économique mais sous certaines conditions.

Selon le même auteur, avec le temps, les activités ferroviaires peuvent entraîner une variation des prix de l'immobilier. En effet, il peut générer de nouvelles demandes de construction. D'après V. Mondou et H. Pébarthe-Désiré (2018), le transport ferroviaire n'a pas d'effet direct sur la création d'activités économiques mais encourage les activités préexistantes. Ces auteurs travaillent sur les stratégies des acteurs du territoire suite à la mise en circulation de la ligne à LGV en Bretagne et dans les Pays de la Loire en France. La méthodologie utilisée repose sur

des entretiens semi-directifs avec différents acteurs. Leurs résultats nous montrent que la présence de LGV peut renforcer le nombre de touristes pour le motif de loisir et d'affaires mais sous certaines conditions telles que le volume d'activité du secteur du tourisme dans la ville. En raison d'une image touristique faible rapportée au littoral breton, les acteurs du territoire à Rennes tirent profit de la LGV dans le but d'augmenter le nombre de voyageurs d'affaires. Mais la LGV seule ne suffit pas et son arrivée s'accompagne de nombreuses autres actions portant à la fois sur les équipements, publics et privés (création d'un centre des congrès, montée en gamme et croissance de l'offre hôtelière, nouvelle ligne de métro) et sur les modes de gouvernance (une SPL est créée afin de coordonner les actions visant à améliorer l'attractivité touristique).

5.2. Un impensé de l'économétrie : la complexité du jeu d'acteurs

Le rapport entre le développement économique et l'accessibilité aux lieux touristiques est pourtant une question politique. Ce qui signifie que ce sont les pouvoirs publics qui déterminent le niveau d'accessibilité d'un lieu, en subventionnant par exemple des transports en commun, des aéroports ou des lignes ferroviaires. Il est déjà établi que le transport aérien joue un rôle déterminant dans l'aménagement du territoire en facilitant l'accessibilité (Carré, 2000, Doganis, 1991). Afin d'intégrer le rôle des politiques dans l'aménagement d'un lieu, on peut citer deux exemples, liés au tourisme et non au transport : tout d'abord le festival de Jazz de Marciac qui a généré beaucoup de changements au sein de la commune grâce à sa notoriété. Ce festival a permis une accélération de la croissance économique de la ville. Ensuite, le Futuroscope, parc créé grâce à une décision des acteurs publics et en lien avec la volonté d'un homme, René Monory¹⁵ qui a engendré un changement territorial et une hausse de l'activité touristique locale (Violier, 2008).

Cette influence politique se traduit de plusieurs manières, notamment en favorisant ou non l'accessibilité d'un lieu. Il peut s'agir de voies rapides comme en Bretagne, où suite au plan routier décidé par l'état en octobre 1968, celles-ci sont gratuites (ce qui n'est pas le cas dans toutes les régions) ou encore la construction et la pérennité d'une plateforme aéroportuaire. Comme nous le verrons par la suite, en dessous de 800 000 passagers un aéroport n'est pas rentable (Pient et Pietri, 2016), ce qui signifie que les acteurs publics locaux se trouvent face à une situation où le besoin de subventions est impératif afin d'en assurer le fonctionnement. Les aéroports, qui sont majoritairement desservis par des low cost, peuvent continuer de fonctionner

¹⁵ Président du Conseil Général de la Vienne et père du projet.

grâce à une politique de soutien des aéroports et ce, à l'échelle locale (région, département et agglomération). Nous pouvons d'ailleurs constater qu'en France, le développement des low cost, en particulier dans les aéroports secondaires, dépend des stratégies mises en place par les acteurs locaux notamment du tourisme ainsi que de la volonté politique de soutenir les petits et moyens aéroports. Donc, dans un territoire donné, cela montre bien que les politiques peuvent impacter, de manière considérable, la relation entre le transport aérien et le développement économique.

5.3. Problématique et hypothèses

Nous constatons qu'il peut exister d'autres facteurs ou éléments se cachant derrière le développement économique et le développement du transport aérien. Ces éléments ne sont pas pris en compte dans les publications étudiées. Notre objectif est d'expliquer les positions et les dispositifs mis en place par les collectivités locales afin de favoriser la présence des low cost et de maximiser ses retombées. En outre, nous verrons si ce bénéfice passe par des coopérations entre les directions des aéroports et les acteurs locaux (publics et privés) du tourisme.

Nous ne trouvons pas d'étude similaire sur les stratégies des acteurs publics concernant la relation entre le transport aérien, notamment par les compagnies low cost, et le développement touristique local. Nous pouvons donc nous interroger sur les stratégies des acteurs publics afin de profiter de cette augmentation du nombre de passagers aériens. Ces stratégies font-elles partie d'un plan afin de développer leur territoire ?

Les questions centrales de notre thèse sont les suivantes : comment et pourquoi l'installation des compagnies aériennes low cost dans les aéroports français dit régionaux ou secondaires est-elle favorisée par les acteurs publics et les gestionnaires des plateformes aéroportuaires ? Quelles sont les stratégies mises en place afin de favoriser le développement touristique local ? Comment les acteurs locaux encouragent-ils et valorisent-ils la présence des low cost à des fins touristiques ?

Au-delà des analyses économétriques, nous faisons l'hypothèse que les acteurs publics ont un certain pouvoir pour tenter d'influer sur la relation entre le transport aérien et le développement touristique local. Ce rôle complexe et subtil ne peut pas être quantifié. Il est dès lors exclu des nombreux modèles économétriques que l'on trouve dans la littérature et qui sont analysés en première partie au chapitre premier. Dans ce type de littérature scientifique, sauf exception, le rôle des acteurs publics n'est jamais abordé dans les modèles économétriques. Pourtant, il a été fortement étudié concernant les liens entre desserte ferroviaire à grande vitesse et

développement économique local en France. Mais étonnamment, de telles analyses qualitatives n'existent quasiment pas pour le transport aérien, notamment en France.

La première hypothèse porte sur les jeux d'acteurs. La littérature sur les effets des infrastructures du transport sur le territoire montre l'importance de la structuration du système d'acteurs publics et privés. La coordination et la coopération entre les organisations impliquées dans le développement territorial est une condition nécessaire à l'obtention de retombées économiques. Cette réflexion peut s'appliquer aux relations entre les acteurs en charge des stratégies visant à améliorer l'accessibilité, notamment aérienne, et des stratégies du développement touristique, à différents échelons géographiques, et les entreprises privées, qu'il s'agisse des compagnies aériennes ou des entreprises réceptrices locales.

La deuxième hypothèse porte sur les rapports de force entre les gestionnaires aéroportuaires associés aux acteurs locaux publics et les compagnies aériennes low cost. Nous pouvons considérer que ces dernières ont l'avantage sur les acteurs publics. Les enjeux actuels auxquels doivent faire face les aéroports sont le résultat de décisions prises dans des contextes économiques, politiques, institutionnels et réglementaires différents et les collectivités locales doivent composer avec cet héritage.

Enfin, **la troisième hypothèse** porte sur la place accordée aux aéroports, à leur utilité dans le développement économique local et leur rôle factuel dans l'accessibilité des territoires. L'argument avancé par nombre de collectivités locales pour soutenir ces infrastructures porte sur cet apport économique généré par l'amélioration de l'accessibilité et au renforcement de l'attractivité touristique. La confrontation du discours des décideurs publics et la réalité quant aux projets et pratiques mis en œuvre par les touristes permet d'interroger ces affirmations.

Conclusion du chapitre I

Au-delà des publications analysées, le rôle des acteurs publics (très étudié pour ce qui concerne les liens entre desserte TGV et développement économique en France) a une influence, notamment sur la relation entre le transport ferroviaire et le développement touristique local. Ces analyses qualitatives n'existent quasiment pas pour le transport aérien et aucun article parmi ceux étudiés ne montre le rôle des différents acteurs et de leurs stratégies concernant cette relation. Certains auteurs nous montrent qu'une augmentation des volumes de trafic a été entraînée par la libéralisation du transport aérien et l'émergence des compagnies low cost générant et accélérant potentiellement la croissance économique (Laurino et Beria 2014, 1.

Slobodan *et al.*, 2014) tandis que d'autres soulignent l'effet des compagnies low cost sur le tourisme (Donzelli, 2010, Rebollo et Ivars., 2009).

Nous pouvons donc nous interroger sur les stratégies des acteurs locaux mises en place afin de profiter de l'augmentation du nombre de passagers aériens engendrée par l'arrivée des low cost. Il est bon de se demander si ces stratégies font partie d'un plan de développement des territoires mais également de savoir comment ces derniers procèdent pour bénéficier des effets du transport aérien sur le développement touristique local.

Si l'on fait l'hypothèse que les low cost ont un impact positif sur le développement territorial, cela implique que le rôle des gestionnaires des plateformes aéroportuaires ainsi que celui des acteurs locaux sont essentiels à cette relation entre le transport aérien et le développement touristique local en France notamment dans les aéroports secondaires et régionaux.

Le manque d'utilisation des méthodes qualitatives dans les 53 articles étudiés, et les avantages que cette approche qui apportent de nouveaux résultats sur la relation entre transport aérien et développement économique. Nous avons choisi une approche qualitative afin de répondre à notre question de départ pour quatre raisons. 1- Ce choix génère de nouveaux résultats axés sur des entretiens avec les acteurs locaux de territoires. 2- Le traitement de données textuelles est beaucoup plus difficile que l'approche quantitative mais les fruits de ce type d'analyse vont générer de nouvelles informations beaucoup plus profondes et détaillées (par exemple, dans les trois cas d'études, les acteurs privés interrogés ont une méconnaissance des subventions directes et indirectes accordées par les acteurs publics). 3 - Assurer une bonne collecte de données qualitatives, impliquant de ma part de résider trois mois sur le lieu de chaque cas d'étude, afin de permettre la meilleure compréhension des différents terrains au point de vue géographique et de déterminer les enjeux de chaque territoire pour découvrir de nouvelles pistes. 4 - Nous pourrions comparer les discours des acteurs locaux interrogés et identifier les différences et similitudes entre eux.

Pour toutes ces raisons, nous avons choisi d'appliquer l'approche qualitative et de procéder à des entretiens avec les acteurs locaux des trois cas étudiés afin de mieux souligner les rapports de forces entre acteurs publics, gestionnaires d'aéroports et compagnies aériennes low cost.

Mais il est nécessaire, avant de mener cette analyse de comprendre la structuration du paysage aérien et aéroportuaire français.

Chapitre II

Reconfiguration de la desserte aérienne française par les compagnies low cost

Introduction

L'analyse de revues scientifiques sur le transport aérien et le développement économique nous a aidé à identifier la question de la recherche (chapitre I). Afin de poursuivre notre réflexion, nous allons analyser les caractéristiques de l'offre low cost en France.

Ce chapitre est divisé en trois grandes parties qui ont pour objectif d'expliquer et d'étudier la place de l'offre aérienne low cost dans les réseaux des aéroports français, ainsi que les répartitions géographiques de l'offre low cost. Nous allons faire un état des lieux de la situation actuelle des aéroports français.

Pour cela, nous allons créer une typologie des aéroports français qui va nous permettre de comprendre la structuration des aéroports et *in fine* de déterminer les caractéristiques de chaque groupe. Nous allons appliquer les résultats de la publication de F. Dobruszkes *et al.* (2017) qui travaille sur la distinction entre les différents types des aéroports¹⁶. Selon cet auteur, les aéroports régionaux sont définis comme implantés dans une zone sans ville importante comme à Dole et à Dinard. En revanche, les aéroports secondaires complètent un dispositif aéroportuaire dense et desservant une ville majeure comme c'est le cas de l'aéroport de Beauvais qui s'ajoute à ceux de Roissy et d'Orly. Ryanair l'utilise ainsi comme sa base parisienne. Nous aborderons les enjeux actuels de réseaux du transport aérien notamment la subvention publique aux aéroports ainsi que les taxes aéroportuaires. Nous terminerons ce chapitre avec une observation du nombre de liaisons aériennes sous OSP¹⁷.

Pourquoi concentrer notre observation sur le territoire français ? Malgré le montant important des taxes aéroportuaires en France par rapport à ses voisins (Espagne et Italie notamment), l'offre du transport low cost est passé de 3% en 2000 à 31,2% en 2018 (UAF, 2019) de l'offre

¹⁶ Régionaux, secondaires pour lesquels il conviendra de définir ces notions

¹⁷ Obligation de service public

totale, ce qui nous motive pour observer ce changement. Ensuite, la France dispose d'un réseau d'aéroports important et ces infrastructures ont connu un nouveau modèle de gestion qui entraîne un renouvellement des relations avec les acteurs publics du territoire. Nous y trouvons aussi une concurrence intermodale (TGV, auto mobile) qui est moindre dans d'autres pays européens.

1. Identifier et comprendre l'aérien

L'offre en transport aérien s'est enrichie, et aux compagnies traditionnelles les plus anciennes (apparues dans les années 1920-1930) se sont ajoutés de nouveaux opérateurs mettant en avant des modèles opérationnels en réponse aux évolutions de la demande des passagers.

Les compagnies charter ont fait leur apparition dans les années 1950 dans le monde occidental. À partir des années 1970 émerge le modèle low cost.

Depuis le développement du transport aérien au début du XX^e siècle, ce secteur a largement évolué et il en résulte une multitude de prestations et d'offres avec une porosité croissante entre les différents modèles, même si cette diversité est difficile à saisir et à résumer statistiquement.

1.1. Modèle de compagnies aériennes : similitudes et différences

Dans la plupart des publications analysées sont utilisées des données liées au transport aérien en établissant une distinction entre compagnies low cost, traditionnelles et parfois charter. Ces données mobilisées sont pour la plupart payantes (OAG¹⁸) ou gratuites (UAF) et délivrées par des plateformes qui collectent des données du trafic aérien.

Le problème posé est le manque d'explications des critères de classification des données entre ces différents types de compagnies.

Nous avons contacté OAG et UAF, et nous avons obtenu une réponse assez vague d'OAG sur les critères utilisés par type de compagnies. UAF, de son côté, nous a répondu que ce sont les aéroports qui leur fournissent les données avec la distinction entre les compagnies aériennes.

On constate également une évolution visible au fil du temps, les compagnies faisant évoluer leur modèle, ce qui est notamment le cas des low cost. Si le low cost a été popularisé aux États-Unis avec Southwest, cette compagnie a convergé vers les pratiques des compagnies traditionnelles et inversement, ces dernières se sont approprié certains éléments du mode de fonctionnement des low cost. Il en résulte une convergence de l'offre, des services, des prix appliqués par l'ensemble de ces opérateurs aux États-Unis. Le tableau n°2 identifie cinq

¹⁸ Official aviation guide of the Airways.

modèles de compagnies : les compagnies traditionnelles (FSC) ; les charter ; les compagnies hybrides ; les compagnies low cost (LCC) ; les compagnies middle cost.

Dans ce tableau, nous avons identifié les caractéristiques de modèle low cost au travers de publications scientifiques. Nous y identifions 14 caractéristiques.

Les caractéristiques essentielles du modèle low cost seront comparées avec d'autres types de compagnies aériennes. Cette comparaison est représentée par différentes couleurs, le rouge indique que les caractéristiques ne correspondent pas au modèle de compagnies, le vert indique que les caractéristiques sont appliquées dans le modèle de compagnie aérienne (cette couleur correspondant aux compagnies low cost pur), en revanche, le bleu souligne que les caractéristiques sont appliquées mais sous condition.

À noter que le bleu est fortement lié aux compagnies hybrides et middle cost.

Tableau 2 : Porosité entre les modèles des compagnies aériennes

		Compagnies aériennes				
		FSC	Charter	Hybride	Low cost	Middle cost
Caractéristiques	Un seul modèle d'avions	Non	Non	Non	Oui	Oui
	Classe unique	Non	Oui	Non	Oui	Non
	Services à bord payants (repas)	Non	Non	Non	Oui	Possible sous conditions
	Réservation uniquement directe sans intermédiaire	Non	Non	Non	Oui	Non
	Vols court et moyen courriers	Non	Possible sous conditions	Possible sous conditions	Oui	Oui
	Réduction du temps d'escale (25-35 min)	Non	Non	Non	Oui	Possible sous conditions
	Réduction du nombre de personnes travaillant à bord	Non	Oui	Possible sous conditions	Oui	Oui
	Implantation dans aéroports dits secondaires ou régionaux	Non	Non	Non	Oui	Non
	Prestation de salle d'accueil	Oui	Possible sous conditions	Non	Non	Possible sous conditions
	Réduction de l'espace entre les sièges	Non	Oui	Oui	Oui	Oui
	Programme de fidélité	Oui	Non	Non	Non	Possible sous conditions
	Service bagage payant	Possible sous conditions	Non	Possible sous conditions	Oui	Possible sous conditions
	Modification (Flexibilité)	Oui	Non	Possible sous conditions	Non	Possible sous conditions
	Vols avec correspondances	Oui	Non	Non	Non	Possible sous conditions

Conception et réalisation : Y.FADEL 2021

Selon E. Combe (2011) et M. Chevallier (2008), il est bon de distinguer deux types de modèle low cost : le premier visant à tirer au maximum vers le bas le coût de production ce qui amène à une qualité moindre des produits proposés mais qui permet d'offrir des tarifs bas permanents aux consommateurs. Le second type repose sur une baisse de prix liée au déstockage ou une remise fidélité avec des soldes et des promotions saisonnières. Ce modèle dit low cost a bien évidemment touché le secteur aérien également.

Nous nous proposons ici d'apporter des précisions en analysant chacun des modèles. Plusieurs différences majeures séparent les opérateurs. Ces différences se retrouvent tout au long de la chaîne de production et ce dès la réservation des billets jusqu'à l'arrivée à destination.

1.1.1. Low cost et compagnies traditionnelles

La libéralisation, apparue à la fin des années 1970, a favorisé le développement d'un nouveau modèle de transport aérien : les compagnies low cost. Ce modèle de transport offre des tarifs défiant la concurrence des compagnies traditionnelles et charter tout en répondant à l'évolution de la demande (Williams, 2001, O'Connell et Bouquet, 2015). Apparue aux États-Unis, le modèle s'est progressivement développé en Europe dans le courant des années 1990 avec l'essor de Ryanair et d'Easyjet, créée en 1995, et qui dominent le marché européen. Cependant, leur croissance rapide s'observe surtout après 2000 (Zilberberg, 2012).

La différence majeure entre les low cost et les compagnies traditionnelles réside dans leur statut : les low cost sont des compagnies privées. Si aujourd'hui les anciennes compagnies nationales européennes ont connu une vague de libéralisation conduisant à leur privatisation, les liens avec les États qui les ont vu naître ont perduré. Les aides financières, les recapitalisations, voire les nationalisations, durant la crise sanitaire du Covid 19 en 2020 et 2021 en témoignent. Au rôle symbolique joué par les compagnies traditionnelles, porte-drapeaux des États, les low cost opposent la rentabilité économique. D'un point de vue commercial, leur principal argument est la faiblesse des tarifs, inférieurs aux compagnies concurrentes ou aux alternatives modales. Le modèle basé sur une compression des coûts conjuguée à une recherche de volume de passagers, à une maximisation du taux de remplissage et à la vente de produits ancillaires, et ainsi une augmentation de la recette globale explique la réussite financière de plusieurs de ces acteurs, dont les plus importants sont Southwest, Ryanair, et Easyjet. La principale stratégie des low cost « pures » repose sur une diminution des coûts d'exploitation et des coûts fixes. Cette recherche d'économie touche tous les postes de dépense : flotte, commercialisation, personnel (Grob et Lück, 2016, Fageda *et al.*, 2015, Dobruszkes, 2013, de Wit et Zuidberg, 2012, Decker, 2004). Analysons les principaux axes de ce modèle.

La flotte, composée de centaines d'appareils (négociés au meilleur prix), est homogène (généralement des Boeing 737 ou Airbus A320). Cette stratégie leur permet de réduire les coûts de maintenance des avions, ainsi que de commander les mêmes pièces de remplacement en grande quantité. À cela peut venir s'ajouter un autre avantage qui est de réduire les dépenses de formation pour l'entretien des appareils et leur pilotage, et de permettre une flexibilité maximale quant à l'affectation des équipages aux vols.

Les low cost ne proposent que des vols court et moyen courriers (quelques tentatives de low cost long courrier ont vu le jour mais leur réussite commerciale n'est pour l'instant pas avérés). Cette stratégie participe à maximiser le volume de passagers transportés toute en minimisant les couts en supprimant les frais d'escale pour les personnels navigants.

Enfin, ce type de réseaux peut générer une clientèle d'induction en lien avec l'évolution des pratiques touristiques : le modèle de low cost s'accord avec le développement de courts séjours et des city-breaks.

Dans le but d'augmenter la capacité du nombre de sièges dans les avions, les low cost n'hésitent pas à supprimer des équipements et à limiter l'espace entre les sièges. Selon E. Combe (2011), le nombre de sièges dans un avion A319 se situe autour de 142 pour les compagnies traditionnelles alors que pour les low cost le nombre atteint 156 sièges ce qui représente une augmentation de 10 % de la capacité.

Les low cost rentabilisent au maximum les avions en augmentant le nombre d'heures de vol par jour. Là où les compagnies traditionnelles ne volent que pour une durée de 9h maximum comme Air France avec ses court et moyen-courriers, les low cost, telles que Ryanair, volent 11 heures par jour (Combe, 2019). Cette différence dans le nombre d'heures de vol journalier entre low cost et traditionnelles s'explique notamment par la rotation de leurs vols. En effet, une compagnie dite traditionnelle a une rotation d'une heure (temps passé au sol), alors qu'une compagnie low cost réduit ce temps au maximum pour arriver à une durée de seulement 25 à 30 minutes. C'est le cas de la compagnie Ryanair pour ses vols à destination de la Grande-Bretagne au départ des aéroports de Carcassonne et de Bergerac.

Du point de vue de la commercialisation, ces compagnies ont aussi pris le parti de supprimer les frais de vente de produits en ne passant pas par des intermédiaires, ce qui n'est pas le cas pour les compagnies traditionnelles (Barnier, 2014).

Certaines pratiques permettent à la fois de limiter les coûts tout en maximisant les recettes. Les low cost ne proposent pas de repas gratuit à bord, toutes les prestations quelles qu'elles soient étant facturées. En revanche, sont proposées à bord de petites collations payantes ne nécessitant pas de grande production en amont et facilitant aussi le nettoyage rapide de l'avion. Concernant

le nettoyage, dans les compagnies low cost, ce sont les hôtesses et stewards qui sont chargés de cette tâche entre chaque vol ; le fait de ne pas faire appel à une société permet de diminuer un peu plus les coûts et permet de limiter le temps de rotation. La facturation de l'impression de la carte d'embarquement permet non seulement d'obtenir des recettes ancillaires, mais autorise surtout des économies de personnel en jouant sur l'autonomisation des passagers. Dans le même ordre d'idée, le supplément pour transporter des bagages apporte de la recette, mais favorise aussi une limitation du poids de l'avion et donc de l'emport en carburant.

Le nombre de personnes travaillant à bord des low cost est également moindre par rapport à celui des compagnies traditionnelles. Cela signifie que sur un même vol qu'il soit court ou moyen-courrier, le personnel navigant commercial (PNC) est composé de quatre à cinq personnes pour une compagnie traditionnelle contre seulement trois pour une compagnie low cost.

En outre, les conditions de travail dans une compagnie low cost « pure » telle que Ryanair sont différentes par rapport aux compagnies classiques. Par exemple, selon E. Combe (2011), les pilotes des compagnies low cost volent en moyenne 750 heures par an alors que les pilotes des compagnies traditionnelles n'effectuent que 600 heures annuelles. Un autre exemple de distinction dans les conditions de travail est l'accès à certains avantages car si les compagnies traditionnelles offrent à leurs salariés des réductions sur les billets, des logements de fonction ou autre, ce n'est pas le cas pour les compagnies low cost. Par ailleurs, beaucoup de postes n'existent pas, ou sont réduits, dans les compagnies low cost : service clientèle, services au sol (activité sous-traitée), service marketing.

Enfin, toujours dans le but de réduire au maximum les frais de structure, les compagnies low cost, à l'inverse des compagnies traditionnelles, ne proposent aucun programme de fidélité (Barnier *et al.*, 2018).

En plus d'une réduction de coût, les compagnies low cost cherchent à augmenter leurs recettes. Cela passe par la vente de produits et services additionnels. Les compagnies low cost se définissent comme « no frills airlines », c'est à dire comme ayant supprimé tous les services qui s'ajoutent à la prestation de transport. Ce modèle est présenté par le low cost comme plus équitable pour les clients qui ne paient que pour se déplacer d'un point A à un point B sans aucun service. Mais l'évolution du low cost accorde un poids important aux recettes annexes. Des services qui étaient optionnels sont devenus obligatoires (bagage à main et impression de la carte d'embarquement). Selon A.Graham (2013), les compagnies low cost tendent à s'installer dans des aéroports secondaires ou régionaux (H.S Loh *et al.*, 2020).

Le concept low cost a touché presque tous les secteurs comme celui de la télécommunication, de l'hébergement, de l'alimentaire et bien d'autres encore. Ce modèle repose sur une baisse des coûts de production en jouant avec la qualité des produits et services mais aussi sur une compression des charges de personnels. Enfin, le modèle de low cost repose aussi sur le soutien apporté par les collectivités locales notamment dans les aéroports qui sont déficitaires, ce sujet sera approfondi dans la partie trois.

1.1.2. Compagnies Charter

Après avoir exposé les différences entre les modèles low cost « pur » et compagnies traditionnelles, nous allons nous intéresser au modèle du charter.

Dans les années 1950 sont apparues des compagnies aériennes dédiées aux touristes : les charters. Elles sont concomitantes au développement du tourisme de masse et en sont une conséquence. Elles sont nées en Europe, plus précisément en Grande-Bretagne, avant de se développer sur le reste du continent et en Amérique du Nord. Contrairement aux low cost qui connaissent un développement mondial, les charters sont restés limités aux pays occidentaux car principaux émetteurs de touristes dans les années 1950 à 1990. Afin de répondre aux attentes des touristes, les charters ont mis en place un nouveau modèle (Butcher, 2002). Ces compagnies proposent des vols saisonniers (pendant les vacances) et vers des destinations balnéaires (qualifiées de 3S, pour « sea, sand and sun »). Afin de baisser les coûts opérationnels, les taux de remplissage sont optimisés et les services minimaux. Enfin, et là aussi, il s'agit de s'ajuster aux pratiques des touristes, les charters sont indissociables des tour-opérateurs. Ce sont ces derniers qui affrètent (d'où le terme « charter » qui signifie affréter en français) tout ou partie des avions des compagnies charters. Le produit proposé par les tour-opérateurs à la clientèle est tout-inclus (on parle aussi de « package », de « all-inclusive ») et associe le transport, l'hébergement, la restauration et les activités. Cela permet à la fois de minimiser les prix (les tour-opérateurs en massifiant les achats, obtiennent des prix inférieurs à une réservation individuelle) et permet de jouer le rôle intermédiaire à une époque où voyager, et notamment en avion, n'était pas familier à la population. Les tour-opérateurs vont donc en partie gommer l'altérité du voyage à l'étranger et vont simplifier l'acte d'achat (Gay et Mondou, 2018, Mondou et Violier, 2019). Les tour-opérateurs peuvent affréter des avions à des compagnies indépendantes ou filiales de compagnies traditionnelles (Air France avait par exemple une filiale nommée Air Charter International) mais ont aussi intégré des compagnies. On peut citer les exemples de Thomas Cook en Grande-Bretagne (mais qui a fait faillite en 2019), de TUI en Allemagne ou encore d'Air Transat au Canada. Les charters ont donc tout à la fois rendu

financièrement abordable le transport aérien, ont simplifié les démarches et ont participé à l'engouement pour des destinations balnéaires (Miroux, 1991). Selon P. Merlin (2000), la part de vols charter est estimée à 30% du trafic total dans les années 1970, mais est ramenée à 20% au cours de l'année 1990. Aujourd'hui, il est difficile d'obtenir de données statistiques sur les compagnies charters, en raison de leur transformation en modèle hybride (*cf. infra*).

On constate donc que les compagnies traditionnelles ont connu une concurrence avant même la libéralisation du ciel et l'émergence des compagnies low cost. Cette concurrence a débuté avec l'apparition des compagnies charters ce qui a obligé les compagnies traditionnelles à modifier leur stratégie tarifaire et à ouvrir de nouvelles liaisons touristiques. Enfin, notons que l'évolution des tarifs du transport aérien répond et s'adapte à la demande d'une société, elle-même en permanente évolution.

1.1.3. Le modèle hybride

Le modèle hybride présenté dans le tableau n°2 correspond à l'évolution des charters. Ce dernier modèle tend à disparaître et les compagnies charters sont remplacées par des compagnies hybrides qui, certes, appliquent en partie les principes des low cost mais conservent des éléments du charter. Cette évolution du modèle rend difficile leur catégorisation. Ainsi selon le classement OAG, TUIfly est considérée comme une low cost. Certes, ses prix s'alignent sur les low cost, mais son rattachement au tour-opérateur TUI et son intégration dans des packages vacances (transport, hébergement, restauration...) l'associent au charter. Il en est de même pour Transavia, filiale d'Air France-KLM qui a prospéré comme charter lorsque le modèle était plébiscité par les touristes pour s'infléchir vers le low cost plus en phase avec les attentes actuelles des touristes (Kapur et *al.*, 2001, O'Connell et Bouquet, 2015). La suppression des intermédiaires, l'autonomisation des touristes, l'augmentation de la possibilité de mouvement des touristes, l'accès aux technologies, telles qu'internet, ont modifié les attentes d'une partie des touristes. Le modèle du charter apparaît donc moins adapté. En conséquence, les charters ont dû évoluer et se sont orientés vers un modèle hybride : la commercialisation via les tour-opérateurs ne disparaît pas complètement, mais n'est pas le mode unique. Les compagnies hybrides proposent donc aussi des réservations en direct et des vols secs.

En somme, les compagnies hybrides tentent de jouer sur plusieurs tableaux, avec plusieurs types de tarifs et de services afin de toucher et satisfaire une clientèle plus large.

1.1.4. Le middle cost

Au sein même du low cost, des évolutions majeures sont apparues en Europe, et si Ryanair continue à respecter la quasi-totalité des règles du low cost, la deuxième compagnie européenne, Easyjet a évolué vers le « middle cost » en modifiant sa structure de coût. En dérogeant à certaines règles permettant de comprimer les coûts, cette compagnie s'éloigne en partie du « pur » low cost.

La première grande différence entre « pur » et middle cost réside dans le choix des aéroports. Ce choix des aéroports est un des éléments essentiels de cette évolution. Si Ryanair reste globalement bien représenté dans les aéroports secondaires ou régionaux en France (on peut tout de même noter qu'elle est maintenant présente à Barcelone et plus seulement à Gérone, à Rome Fiumicino et à l'aéroport de Bruxelles-Zaventem et pas uniquement à Charleroi), Easyjet a fait le choix d'aéroports de province à fort trafic, comme Nice. Elle est aussi présente dans les plateformes parisiennes d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle et en conséquence, le montant des taxes aéroportuaires est plus élevé ce qui conduit à des billets plus chers en comparaison à Ryanair.

Une autre différence importante entre les deux modèles est que les middle cost proposent des programmes de fidélité. Ainsi, la compagnie Ryanair n'en propose aucun ce qui n'est pas le cas d'Easyjet. En effet, si comme pour le low cost « pur », les collations sont payantes, il existe dans le middle cost un tarif flexible, utilisé notamment par certains voyageurs qui comprend une collation incluse d'une valeur de 7,50 euros maximum mais aussi la possibilité de mettre un bagage en soute, le choix du siège ou encore l'embarquement prioritaire.

On note également que les compagnies middle cost ont fait le choix d'être distribuées par les GDS via les agences des voyages. Ryanair reste fidèle à une vente directe. En témoigne la campagne de communication de Ryanair auprès de la clientèle française en avril 2021, dans laquelle, elle recommande aux clients de ne pas passer par des intermédiaires tels qu'Opodo ou autres.

Enfin, dernier point différenciant ce modèle du low cost pur, c'est le choix du middle cost d'ouvrir de nouvelles liaisons déjà desservies par des compagnies majeures. Nous pouvons prendre pour exemple la ligne Paris-Nice ou encore la ligne entre Paris Orly et Rome Fiumicino desservie aussi par British Airways. Toutes ces évolutions s'expliquent par une recherche de diversifications de la clientèle et en particulier les voyageurs d'affaires qui ont une moindre sensibilité au prix et qui sont moins prompts à accepter les contraintes des low cost « pures »

Pour conclure, selon E. Combe (2019), le modèle middle cost est plus enclin à absorber les chocs de coûts externes tels que la hausse tarifaire du carburant ou encore l'augmentation des

taxes aéroportuaires, grâce à une clientèle moins regardante sur les prix que celle des low cost. Cependant l'évolution des prestations tend à rapprocher le middle cost des compagnies traditionnelles classiques risquant, à terme, de lui faire perdre sa particularité de tarifs avantageux.

En conclusion, il apparaît que l'évolution de la clientèle et de ses attentes a conduit les opérateurs à adapter leur offre. Les low cost peuvent, grâce à leur modèle, proposer des tarifs inférieurs à ceux des compagnies traditionnelles. Mais les low cost ne sont pas les premières à avoir cherché à baisser le prix des billets et cela est à mettre en rapport avec l'apparition de nouvelles clientèles. Le développement de l'aviation s'est construit grâce aux voyageurs d'affaires et aux personnes fortunées, mais au tournant des années 1950, la montée en puissance du phénomène touristique dans les pays occidentaux a renouvelé la demande. Les voyageurs se déplaçant pour motif de loisirs ont une sensibilité plus forte au prix que les voyageurs d'affaires. En conséquence, dès les années 1950, les compagnies traditionnelles introduisent une classe « tourisme » à laquelle succèdera la classe « économique » (Miroux, 1991). L'augmentation des capacités des appareils à réaction, avec l'introduction dans les années 1970 du DC 10, du Lockheed TriStar et du Boeing 747, va confirmer la nécessité d'ouverture à de nouvelles clientèles afin de maximiser les taux de remplissage. En conséquence, les compagnies traditionnelles fonctionnent grâce à la complémentarité des classes avant (classe affaires et première classe) qui alimentent majoritairement la recette de la cabine et la classe économique, composée principalement de touristes, qui assure le remplissage des appareils. Les low cost recherchent aussi cette clientèle tourisme mais ont modifié leur offre par rapport aux charters en prenant en compte les évolutions sociétales. Les low cost ont elles-mêmes changé et l'ouverture de certaines d'entre elles aux voyageurs d'affaires justifie leur mutation.

1.2. Pourquoi soutenir les aéroports et subventionner les low cost ?

La majorité des 150 aéroports concernés par la décentralisation ne sont pas rentables du fait du faible trafic (Carrard, 2016). Par ailleurs, les low cost ne sont sensibles qu'au critère coût, et leur installation dans les aéroports secondaires dépend des conditions financières proposées par les autorités. Les collectivités territoriales se trouvent donc confrontées à une double problématique économique : financer des infrastructures aéroportuaires et soutenir l'implantation de compagnies aériennes, en l'occurrence, des low cost. Cet engagement financier est considéré comme un investissement au service du développement de l'attractivité du territoire. Il s'agit donc de choix politiques qui engagent des arbitrages financiers visant à

soutenir l'activité de transport aérien tout en respectant par ailleurs le cadre législatif communautaire.

1.2.1. low cost et taxe aéroportuaire

Les compagnies low cost sont particulièrement sensibles aux taxes aéroportuaires. Or, selon un rapport de l'Union des Aéroports Français (2019 (2)), celles-ci sont supérieures en France comparées aux autres pays européens. Il y est indiqué qu'en France, les taxes sont comprises entre 13 et 21 €, alors qu'au Royaume-Uni, elles atteignent 14 €, 15€ en Allemagne, sept en Italie, six en Suède, quatre en Espagne et trois au Portugal. Cependant, la Commission européenne indique le contraire dans son rapport *Taxes in the Field of Aviation and their impact* (2019). Selon ce rapport, les taxes en France avoisinent les 15 par passager contre 40 au Royaume-Uni, 22 en Italie, et 18 en Allemagne. Selon ce rapport, les taxes en France sont inférieures par rapport aux pays voisins. Pourquoi de telles différences ? Ce paradoxe entre les deux rapports soulève des questions sur les difficultés à comparer les taxes aéroportuaires entre les pays européens. En effet, elles sont variables en fonction du pays, de la taille de l'aéroport, de la destination des vols, mais aussi du mode de calcul de celles-ci qui n'est pas homogène au sein des pays européens. Au Royaume-Uni, la taxe aéroportuaire repose sur la distance du vol en kilomètres, alors qu'en France elle est calculée par zone géographique UE et hors UE. En France, nous comptabilisons cinq taxes différentes : taxe de l'aviation civile, taxe d'aéroport, taxe sur les nuisances sonores, taxe de solidarité et éco-taxe. Le montant cumulé de ces taxes est d'environ 25 € par passager pour un aéroport secondaire avec 250 000 passagers par an.

Avec ce montant moyen, les aéroports secondaires français ont un niveau de taxation qui pèse lourd pour les low cost. En conséquence, et dans un contexte de mise en concurrence des aéroports français entre eux et avec les aéroports européens par les low cost, les subventions de liaisons aériennes par les acteurs publics semblent inévitables pour maintenir leur présence. Pour Halpern et Graham (2016), les taxes aéroportuaires jouent un rôle clé dans la décision des compagnies aériennes de s'installer dans un aéroport, en particulier pour les compagnies low cost, car les redevances représentent généralement la plus grande part de leurs coûts d'exploitation.

Selon l'UAF (2019 (1)), l'environnement politique français n'est pas favorable aux petits aéroports avec une fiscalité qu'il considère comme pesant trop lourdement. Certains facteurs alourdissent le niveau de taxation en France. Le coût de la taxe d'aéroport qui finance la sûreté et la sécurité est supporté par les passagers alors que dans d'autres pays européens, elle est prise en charge par l'État comme par exemple en Espagne. Par ailleurs, l'État français a pris la

décision d'ajouter une nouvelle taxe dite « éco-contribution » (tableau n°3). Les tarifs varient selon la destination et la catégorie du billet d'avion. Selon l'UAF (2019 (1)), cette nouvelle taxe va impacter le transport aérien en France pour plusieurs raisons. Premièrement, elle va élargir l'écart fiscal entre la France et les autres pays européens, ce qui va accentuer le désavantage des aéroports français par rapport à la concurrence et aux autres aéroports européens. Deuxièmement, cette augmentation pourrait limiter la capacité de développement des liaisons aériennes en France notamment dans les aéroports déficitaires. Dans ce contexte, nous pouvons nous interroger sur la stratégie des acteurs publics face à cette augmentation des taxes. Autrement dit les acteurs publics vont-ils prendre en charge cette nouvelle taxe en augmentant les subventions accordées aux compagnies ?

1.2.2. Les règles des aides d'État de 2005 et de 2014

En 2005, la Commission européenne a mis en place un encadrement des subventions publiques aux aéroports. Dans un rapport produit alors, elle propose un classement de quatre catégories d'aéroports (A, B, C, D). Chaque groupe repose sur un nombre de passagers. Pour le groupe A, appelé « Grands aéroports communautaires » le nombre de passagers est supérieur à dix millions. Le groupe B appelé « aéroports nationaux » le nombre de passagers annuels est compris entre cinq et dix millions. Le groupe C, dits « grands aéroports régionaux » avec un nombre de passagers annuel compris entre un et cinq millions. La dernière catégorie D nommée « petits aéroports régionaux » est caractérisée par un trafic de passagers inférieur à un million. Par ailleurs, les conditions des aides d'État dépendent de plusieurs éléments : les catégories des aéroports, la localisation géographique (région éloignée), la densité de la population dans la région. Il est aussi nécessaire que les aides accordées apportent une augmentation du trafic aérien, que les routes subventionnées atteignent, après une durée déterminée le seuil de rentabilité et que les aides jouent aussi le rôle d'apporter des bénéfices sociaux et économiques pour les territoires isolés. Enfin les aides d'état doivent être dégressives avec le temps.

D'après le même rapport, sont distingués plusieurs types d'aides d'état comme les subventions à la construction des infrastructures aéroportuaires, les subventions liées à l'exploitation des aéroports et les aides au démarrage de nouvelles lignes. Ces aides ne s'adressent qu'à de petits aéroports qui ne sont pas rentables. La Commission européenne indique que ce seuil de rentabilité est varié et difficile à déterminer mais il propose le chiffre d'un million et demi soumis par le Comité Européen des Régions.

Tableau 3 : Taxes aéroportuaires en France en 2019

Taxe	Tarif France métropolitaine, DOM/COM, EU, EEU, EEE, Suisse		Autres destinations		Payée par
Taxe de l'aviation civile	4,58 €		8,24 €		Passagers
Taxe de solidarité (depuis le 1er janvier 2020, les passagers en correspondance sont exonérés de la taxe)	Première ou Affaires	Autres classes	Première ou Affaires	Autres classes	Passagers
	11,27€	1,13€	45,07€	4,51€	Passagers
Taxe d'aéroport (3 classes d'aéroports)	2,6€ à 14€ (selon le trafic de l'aéroport)				Passagers
Taxe sur les nuisances sonores aériennes (3 classes d'aéroports)	0 à 40€				Passagers
Redevance ·Passagers ·Atterrissage ·Stationnement	3,87€				Compagnie/passagers
Éco-contribution (Les vols en correspondance, les lignes de continuité territoriale, l'Outre-Mer et la Corse en sont exclus)	Première ou Affaires	Autres classes	Première ou Affaires	Autres classes	Passagers
	9€	1,50€	18€	3€	Passagers

Source : Rapport de l'Union des Aéroports Français (2019 (2)), Taxes in the Field of Aviation and their impact(2019)

L'aide au démarrage de nouvelles lignes est liée directement aux catégories d'aéroports et est majoritairement déterminée pour une durée de trois ans mais peut être prolongée exceptionnellement jusqu'à cinq ans en fonction de la situation de l'aéroport. De la même façon, et avant l'accord des aides aux compagnies aériennes, une analyse des impacts économiques envisagés doit être fournie.

En 2014, l'Union européenne a édicté de nouvelles lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes qui remplacent la réglementation de 2005¹⁹. Nous identifions plusieurs nouvelles règles. La Commission européenne détermine les plafonds des aides accordées par rapport au nombre de passagers annuels, pour les aéroports dont le nombre de passagers se situe entre trois et cinq millions, les autorités locales peuvent financer les aides d'investissement dans l'infrastructure à hauteur de 25%, pour les aéroports d'un à trois millions de passagers, à hauteur de 50% enfin pour les aéroports de moins d'un million, les aides sont fixées à 75% du coût total d'investissement. Nous pouvons distinguer deux types d'encadrement des aides de la part des collectivités territoriales : les premières concernent les infrastructures aéroportuaires et les secondes portent sur les aides apportées aux compagnies.

Concernant le soutien aux aéroports, il s'agit d'aides à l'investissement et à l'exploitation. Un critère de taille est retenu permettant de soutenir l'exploitation, à savoir qu'à l'issue d'une période de 10 ans, les aéroports de moins de trois millions de passagers annuels doivent être rentables. Les aéroports de moins de 700 000 passagers bénéficient de conditions moins restrictives.

Le second type d'aides destiné aux compagnies aériennes permet un soutien au démarrage de nouvelles liaisons et aux actions de marketing. Les compagnies peuvent bénéficier d'une baisse des redevances aéroportuaires pour l'ouverture d'une liaison sans concurrence. Cependant, l'octroi de ces aides est soumis à un cadre réglementaire les restreignant aux aéroports de moins de trois millions de passagers avec une limitation dans le temps (trois ans) et des montants (les réductions accordées ne peuvent être supérieures à 50% du coût des redevances). Le soutien aux actions de marketing est autorisé mais doit être justifié en démontrant la rentabilité économique. L'ensemble de ces mesures a comme objectif l'amélioration de la connectivité au sein de l'espace européen. Cette meilleure accessibilité doit être au service de la mobilité des Européens et participer au développement de régions considérées comme éloignées²⁰.

¹⁹ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/aides-detat-aux-aeroports>

²⁰ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Regime_d_aide_au_demarrage_avril_2015.pdf

Les collectivités locales peuvent donc, dans ce cadre réglementaire, faire le choix de soutenir l'activité des low cost. Cela passe obligatoirement par des conditions financières favorables, indispensables à celles-ci pour respecter leur modèle de fonctionnement.

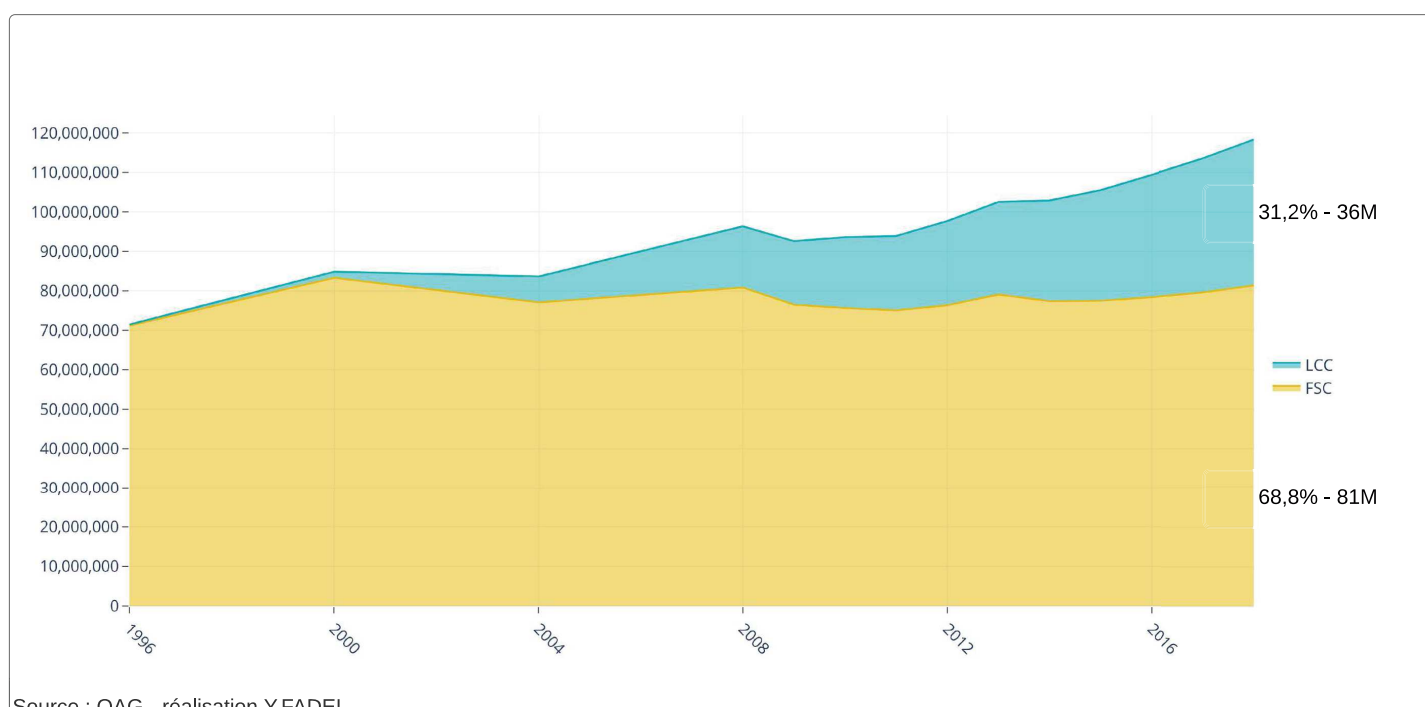
1.3. Les spécificités françaises

Avant de débiter l'analyse, il convient de souligner les difficultés d'ordre méthodique. Nous avons déjà indiqué que les données disponibles réduisent à seulement deux types les différentes compagnies : les compagnies traditionnelles et les low cost. À cela s'ajoute l'absence d'information sur les critères d'affectation des compagnies à l'un ou l'autre des modèles. Les statistiques fournies par l'UAF (Union des Aéroports Français) compilent les informations communiquées par les aéroports. Chaque aéroport classe les compagnies avec des critères qui leur sont propres.

En 2018, la France affiche un taux de croissance du trafic passager de 4,8%, hausse toutefois inférieure aux autres pays européens (+5,4% en Europe). Cette croissance est soutenue par les low cost, qui y ont contribué à hauteur de 66,4% et cette part s'est renforcée par rapport à l'année précédente, où elle était de 56,9 % (UAF, 2019 (1)).

Le graphique n°6 présente l'évolution respective de ces deux types de compagnies entre 1996 et 2018 (capacité de sièges).

Graphique 6 : Nombre de sièges offerts par les compagnies traditionnelles (FSC) et low cost (LCC) en France métropolitaine 1996-2018



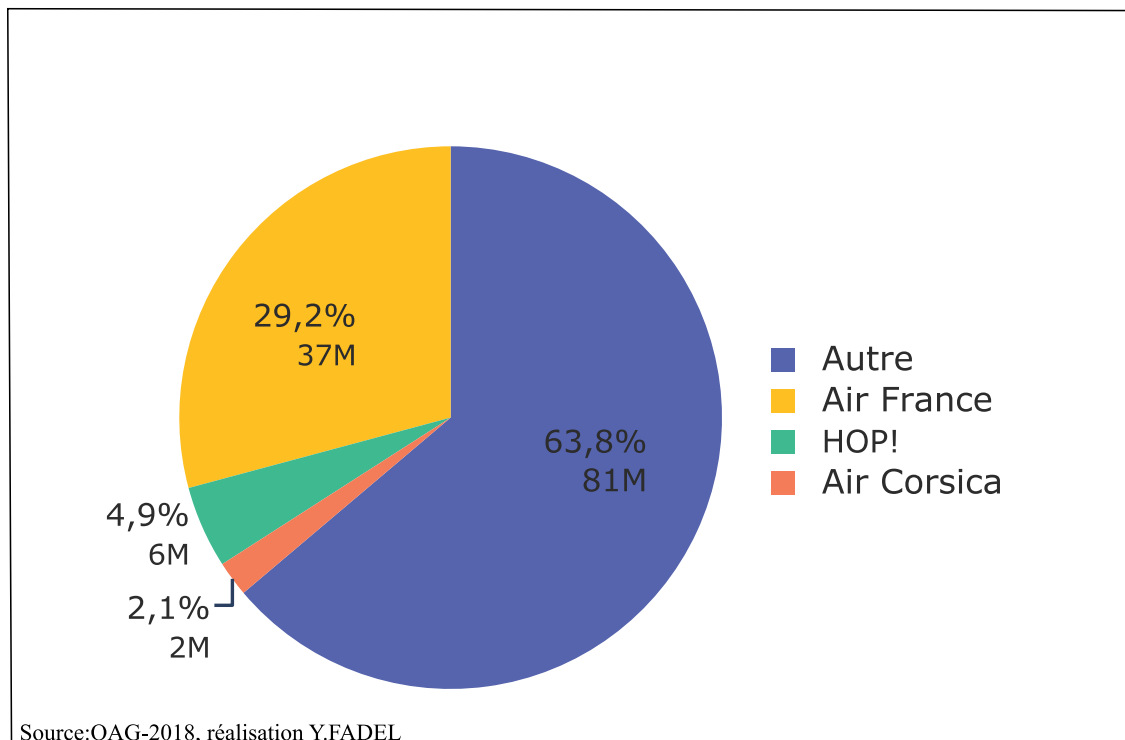
Source : OAG - réalisation Y.FADEL

Les compagnies traditionnelles montrent une faible croissance, ponctuée d'incidents se traduisant par une baisse ponctuelle des capacités surtout sensible sur la décennie 2000 marquée par les attentats du 11 septembre 2001 et par la crise financière mondiale de 2008.

Les low cost connaissent une croissance ininterrompue et ne souffrent pas des aléas politiques ou économiques. Nous constatons que l'offre totale de sièges des low cost et des compagnies traditionnelles se situe autour 117 millions. Cette offre varie de 81 millions de sièges pour les compagnies traditionnelles, soit 68,8% de l'offre totale, à seulement 36 millions soit 31,2% de l'offre totale, pour les low cost. Nous pouvons constater que la présence des low cost absence en 2000, reste inférieure à l'offre des compagnies traditionnelles.

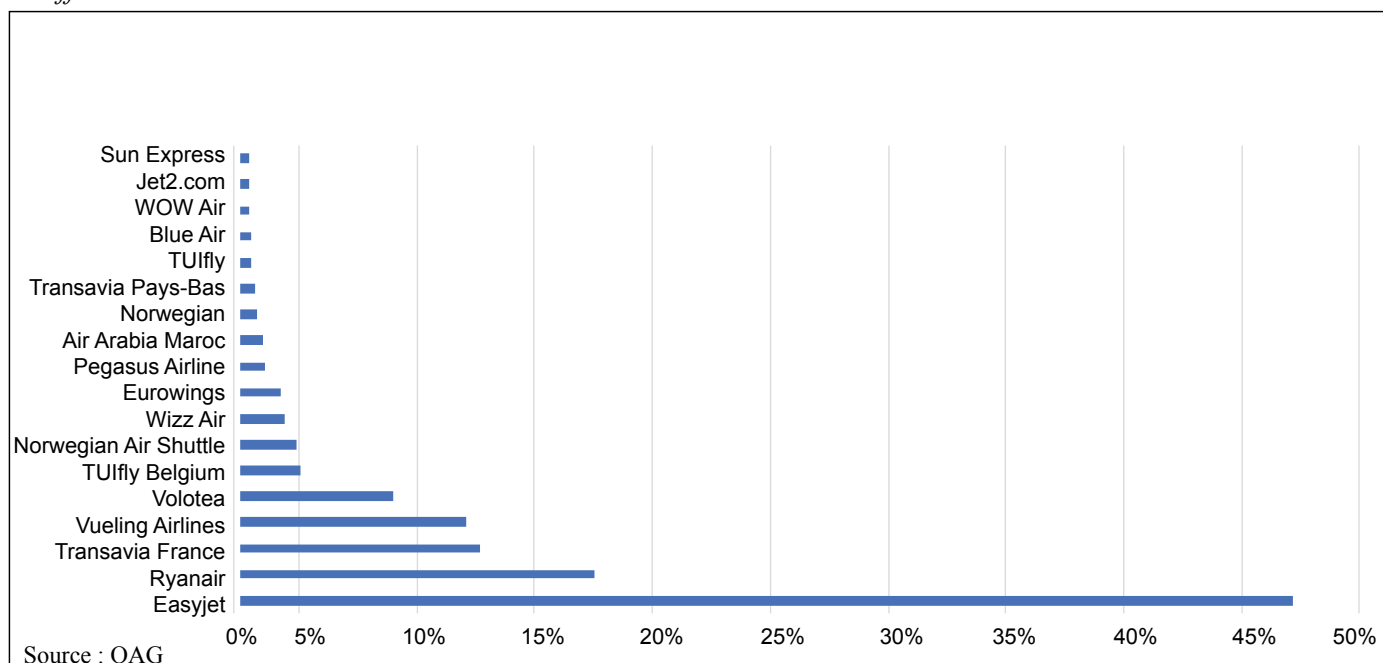
Le graphique n°7 nous montre les trois compagnies traditionnelles arrivant en tête selon leur nombre de sièges offerts en France. Les trois premières compagnies sont françaises. Elles représentent 36,2%, de l'offre totale des compagnies traditionnelles : la première compagnie est Air France avec 29% de l'offre de sièges totale, suivie nous de la compagnie HOP (filiale d'Air France) avec 4,9%, et enfin, Air Corsica avec 2,1%. Le reste de l'offre aérienne représente 63,8% pour 140 compagnies.

Graphique 7 : Part des low cost (trafic supérieur à 0,1%) dans le total de l'offre low cost, 2018



La France s'individualise aussi par la hiérarchie des low cost. Rapporté au seul trafic low cost, Easyjet représente presque la moitié de l'offre, contre 15% pour Ryanair (graphique n°8). Arrivent ensuite deux filiales de compagnies traditionnelles : Transavia France, filiale d'Air France et Vueling, filiale d'Iberia et donc du groupe IAG dans lequel est associé British Airways. Ici, le classement européen n'est pas respecté puisque c'est Ryanair qui le domine, suivi d'Easyjet. Entre 2011 et 2019, Ryanair n'a plus eu de base²¹ en France après la fermeture de Marseille. La compagnie avait été condamnée pour non-respect du code du travail français et pour avoir employé des salariés sous statut irlandais. En 2019 cependant, Ryanair a décidé l'ouverture de trois bases en France (Marseille, Toulouse et Bordeaux), suivi en 2020 d'une base à Beauvais dans l'objectif affiché de renforcer ses parts de marché. On note toutefois que Ryanair y déploie sa filiale Malta Air, compagnie créée en 2019 à Malte et offrant des avantages fiscaux multiples²².

Graphique 8 : % des trois compagnies aériennes FSC les plus représentées en nombre de sièges offerts en France-2018

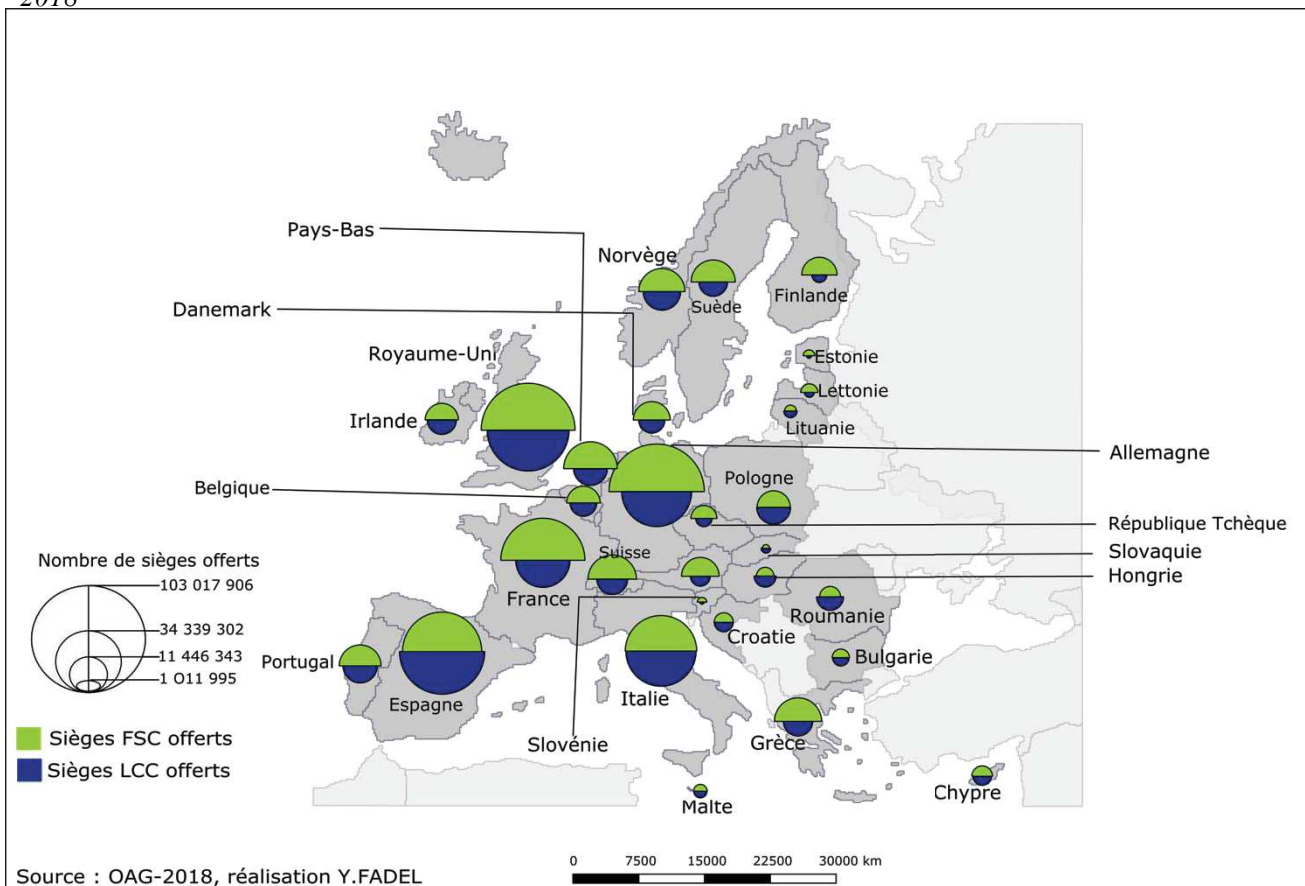


²¹ Une base représente un aéroport où des avions sont stationnés, ils y débutent donc leur programme de vols le matin et y effectuent le dernier vol.

²² D'une part, la réglementation maltaise permet, contrairement à l'Irlande, aux membres d'équipage de payer leurs impôts sur le revenu dans leur pays de résidence sans doublon avec le pays où sont immatriculés les avions, évitant ainsi de reproduire l'épisode marseillais. D'autre part, la compagnie profite de la fiscalité avantageuse de ce pays, à la fois pour ses activités commerciales et pour les salariés qui y sont basés.

La comparaison avec les autres pays européens montre que leur présence est inférieure en France (carte n°2). Pour un certain nombre de pays (Italie, Pologne, Bulgarie, Malte), les low cost comptent pour la moitié du trafic, voire dépassent les compagnies traditionnelles (Espagne, Hongrie, Roumanie). L'absence de low cost française forte, la concurrence intermodale avec le train à grande vitesse et la place historique et dominante d'Air France (elle représente 31,4% de l'offre - toutes compagnies confondues - au départ de la France) expliquent cette moindre importance. Cette carte nous amène à nous interroger sur l'égalité des conditions d'installation des low cost dans les pays européens, et le rôle des taxes aéroportuaires qui ne sont pas homogènes, parmi les pays européens.

Carte 2 : Nombre de sièges offerts par les FSC et les LCC dans l'Espace Économique Européen (EEE) en 2018



1.4. La hiérarchie des aéroports français redessinée par les compagnies low cost ?

Avant de commencer à expliquer la hiérarchie des aéroports français et de présenter leurs évolutions, il est important de savoir que ces derniers ont connu une réforme dans les années

2000. Cette réforme a été mise en place en 2004²³ avec un objectif de transfert de ces structures aéroportuaires de l'État vers les acteurs publics locaux (Carrard, 2016).

Selon le rapport du Sénat (2021)²⁴, en 2007, 150 aéroports ont été transférés aux collectivités territoriales conduisant à reconsidérer l'intérêt économique de ces infrastructures. Ce transfert permet aux acteurs locaux de décider des stratégies de gestion de leurs structures aéroportuaires, notamment en matière de financement. Le soutien à l'activité aérienne se manifeste par l'investissement dans les infrastructures, l'attribution de subventions pour l'ouverture de nouvelles liaisons et par le financement, via les compagnies aériennes, d'actions de promotion du territoire. Les politiques des collectivités territoriales peuvent donc encourager ou limiter la présence de low cost.

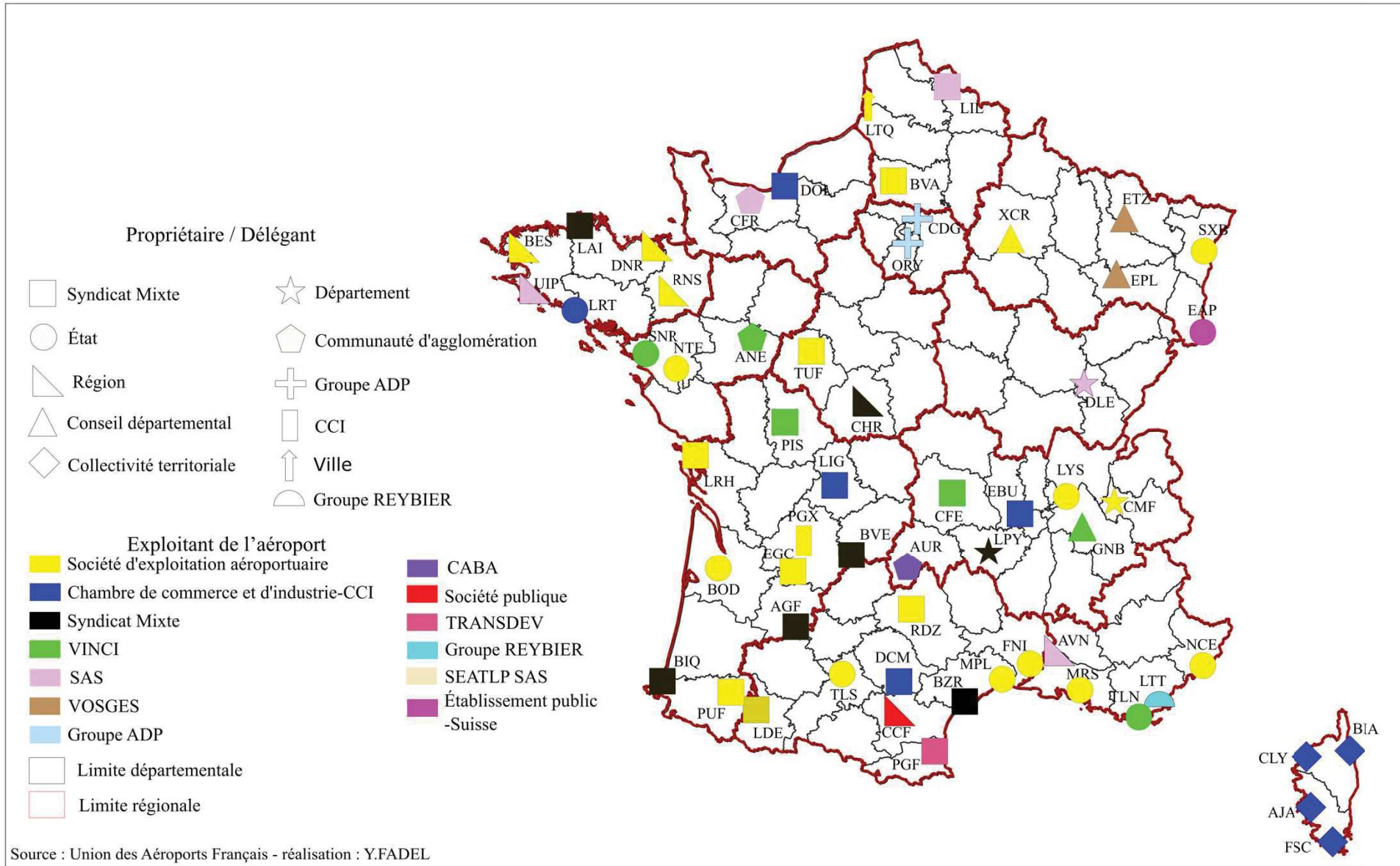
La carte n°3 présente la situation actuelle des aéroports français, non seulement la disposition des aéroports, mais aussi leurs propriétaires et leurs gestionnaires avec en légende un classement par ordre d'importance. Nous pouvons constater que la majorité des aéroports appartient à des organismes publics tels que des syndicats mixtes pour 20 d'entre eux, l'État pour 13 et pour six la région. En ce qui concerne les aéroports qui appartiennent aux syndicats mixtes, ceux-ci connaissent plusieurs modes de gestion, six étant gérés par des sociétés d'exploitation aéroportuaire, et cinq par des syndicats mixtes, le reste étant sous gestion par d'autres organismes comme des CCI, SAS, TRANSDEV et Vinci.

Les aéroports possédés par l'État sont exploités par quatre structures (CCI, Établissement public Franco-Suisse, société d'exploitation aéroportuaire et Vinci). On compte sept plateformes aéroportuaires présidées par les régions. L'exploitation des aéroports est déléguée dans les quelques territoires où les régions sont propriétaires. La région Bretagne possède quatre plateformes aéroportuaires qui sont dirigées par différents exploitants. Trois d'entre eux (BES, DNR, RNS) sont administrés par une société d'exploitation aéroportuaire (représentée en jaune sur la carte n°3). Le dernier aéroport breton (IUP) est supervisé par une SAS (entreprise privée). Dans le département de l'Indre se trouve l'aéroport de Châteauroux Centre (CHR), seul dont le propriétaire est la région et dirigé par les syndicats mixtes. Avignon (AVN), quant à lui, est exploité par la société d'actions simplifiée (SAS). Les deux plus gros aéroports de France : Roissy Charles de Gaulle et Orly sont regroupés sous le nom d'ADP (Aéroports de Paris). On a pu remarquer que ce groupe est à la fois propriétaire et exploitant des deux aéroports.

²³ Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

²⁴ <http://www.senat.fr/rap/r18-734/r18-7348.html>

Carte 3 : Les propriétaires/gestionnaires et les exploitants des plateformes aéroportuaires en France - 2019



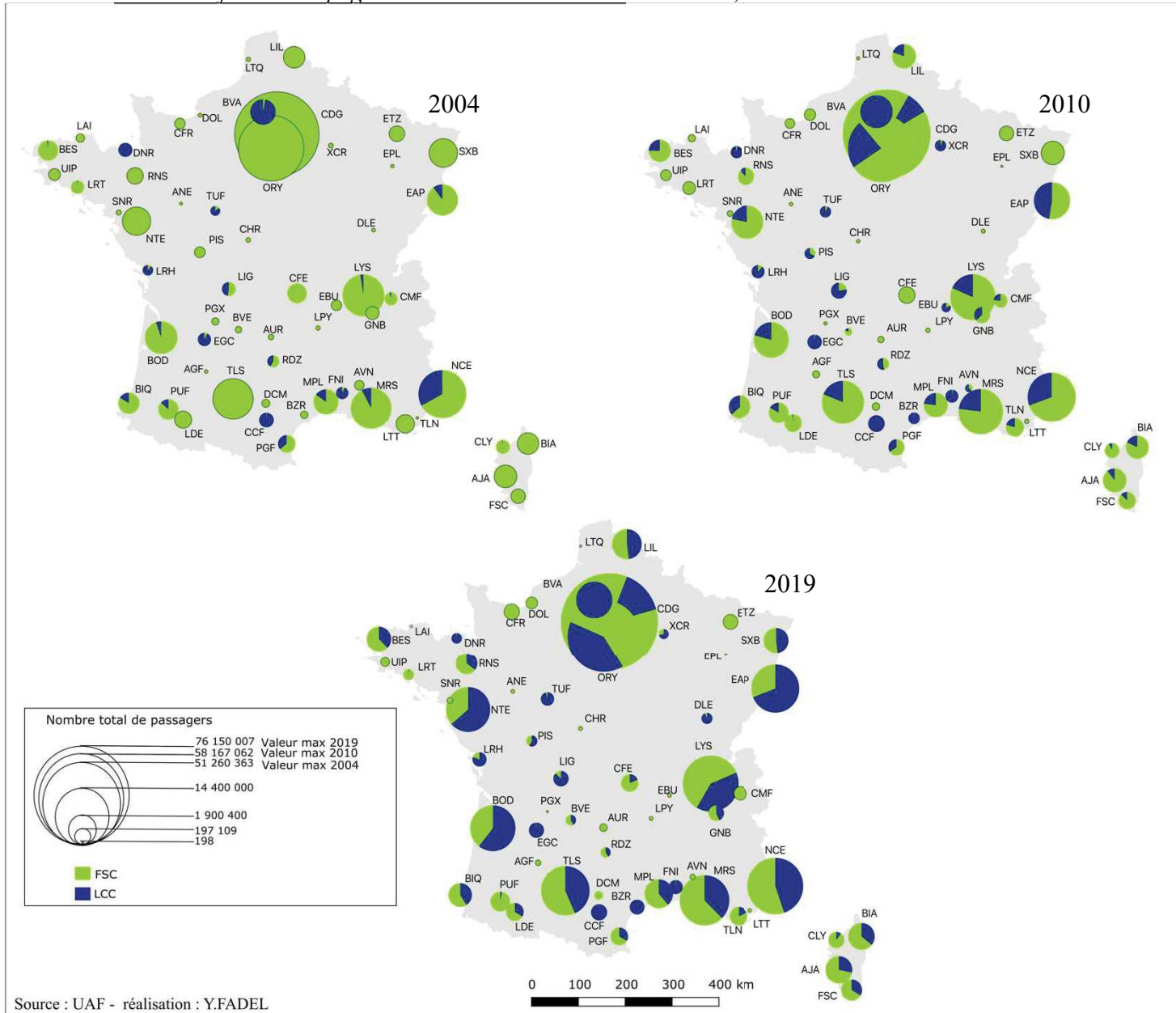
Nous constatons que la couleur dominante sur la carte est le jaune qui correspond à une société d'exploitation aéroportuaire à hauteur de 36,2%. Nous avons aussi pu noter que peu d'aéroports en France métropolitaine sont la propriété des départements eux-mêmes. Ils sont au nombre de trois : LPY, DLE et CMF. Leur point commun est leur situation géographique avec une concentration dans l'est du pays. Contrairement aux aéroports propriété des collectivités territoriales qui ont tous le même exploitant, ces trois structures en ont trois différents : LPY est géré par un syndicat mixte, CMF par une société d'exploitation aéroportuaire, tandis DLE est exploité par une SAS. Nous pouvons constater que les seuls aéroports dont les collectivités territoriales sont propriétaires se localisent en Corse (FSC, AJA, CLY et BIA). Cependant, les propriétaires et les exploitants ne sont pas les mêmes. En effet, les quatre aéroports corses sont gérés par des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI).

Nous identifions trois cas intéressants parmi l'ensemble des aéroports : Périgueux toujours propriété des CCI, Carcassonne seul aéroport en France qui est propriété de la Région, en l'occurrence l'Occitanie et est exploité par une société publique enfin, LTQ seul aéroport qui appartient à la ville du Touquet.

La carte n°4 montre la répartition du trafic entre les low cost et les compagnies traditionnelles sur trois années : 2004, 2010 et 2019 et permettent de saisir l'évolution de la stratégie des low cost sur les 60 aéroports français. En 2004, l'implantation des low cost reste limitée aux aéroports secondaires ou régionaux (23 au total) tel que Beauvais, choisi par Ryanair comme son aéroport parisien. Aussi en 2004, nous remarquons que la présence du trafic low cost existe sur 16 plateformes aéroportuares. Sur les 16 aéroports, sept d'entre eux ont un trafic low cost de plus de 80% (DNR, TUF, LRH, FNI, EGC, CCF, BVA), Ces aéroports sont des infrastructures de petite taille (moins de 270 000 passagers) à l'exception de l'aéroport de Beauvais où le trafic atteint 1,4 million de passagers. Là, il est quasi-exclusivement low cost. Ces aéroports desservent des villes de taille modeste ou des territoires au profil plutôt rural, tels Nîmes, Carcassonne, Bergerac, La Rochelle, Tours ou Dinard. Les autres ayant un trafic low cost inférieur à 48%.

Seul l'aéroport de Nice s'individualise : la part des low cost dans cet aéroport à fort trafic est dès 2004 de 33%. Cela est le résultat du choix d'Easyjet de s'installer dans un aéroport implanté dans une région à forte notoriété touristique. Pour les autres grands aéroports, la part des low cost est nulle (Toulouse, Nantes) ou extrêmement faible (Lyon, Bordeaux).

Carte 4 : Part du trafic des compagnies traditionnelles et low cost en 2004, 2010 et 2019



En 2010, les low cost privilégient toujours les aéroports secondaires et régionaux dont le trafic stagne et amorcent un changement de stratégie en investissant les grands aéroports (entre 1 et 5 millions de passagers) auparavant utilisés quasi-exclusivement par les compagnies traditionnelles. Ce sont 39 aéroports sur 60 qui sont desservis par des compagnies low cost, le plus important en termes de part du trafic étant Beauvais suivi de Carcassonne, Bergerac et La Rochelle pour ne citer que ceux-là.

À la fin de cette décennie, ce mouvement s'accroît et leur croissance est liée à leur renforcement sur des plateformes à fort trafic. Les grands aéroports voient la part de low cost progresser (Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes). Les low cost ne sont plus l'apanage des aéroports de province et toutes les low cost, mises à part les exceptions notables de Volotea et Ryanair, se sont implantées *a minima* à Orly (Transavia, Wizzair) et/ou à Paris-Charles de Gaulle (Easyjet, Norwegian, Eurowings, Air Arabia Maroc, Jet2).

Cependant, et même en prenant en compte cette évolution, l'arrivée des low cost a eu pour effet de relativiser le poids relatif des aéroports parisiens (Roissy-Charles de Gaulle, Orly et Beauvais considéré comme la porte d'entrée parisienne par Ryanair) dans les flux réalisés au sein de l'Espace Économique Européen.

Pour conclure, en 2019, **on remarque clairement que la part des low cost et le nombre des aéroports qui accueillent ce type de compagnies connaissent une hausse notable.** Nous pouvons également noter un **changement important des stratégies visant à attirer des compagnies aériennes.** Car si l'émergence des low cost en France était liée **majoritairement aux aéroports secondaires et régionaux en 2004, ce n'est plus le cas aujourd'hui.** Certains aéroports de province comme Nantes, Mulhouse et Bordeaux notamment, ont une part de low cost bien plus importante que celle des compagnies traditionnelles. À la vue de ces trois cartes, on constate que **les aéroports de Dinard, La Rochelle, Bergerac et Carcassonne, précurseurs dans l'implantation des low cost, continuent à accueillir encore aujourd'hui ce type de compagnies.** En outre, nous constatons pour certains aéroports tels que Brest, Biarritz et Lourdes, un effet de remplacement. Cela signifie que ces aéroports qui travaillent majoritairement avec des compagnies classiques, ont aujourd'hui une plus grande part de compagnies low cost.

Cette transformation de l'offre aérienne est liée à plusieurs facteurs. En premier lieu, la volonté politique était de libéraliser le secteur aérien, autrement dit, de l'ouvrir à la concurrence. En second lieu, le développement des compagnies low cost en France, notamment dans les aéroports secondaires et régionaux, dépend des stratégies mises en place par les acteurs locaux.

Par ailleurs, on remarque que les collectivités locales - régions, départements et regroupements communaux - jouent désormais un rôle majeur dans le développement de leur territoire mais aussi dans la gestion aéroportuaire (Laurion et Beria, 2014, Carrard, 2016).

Afin d'examiner ce nouvel environnement, nous allons aborder le contexte qui a permis l'essor des compagnies aériennes low cost et les spécificités de leur développement en France. Nous traiterons le rôle des low cost dans la hiérarchie aéroportuaire en réalisant un classement des aéroports français. Nous pourrions ainsi choisir les terrains sur lesquels travailler en justifiant nos choix.

2. Méthodologie pour déterminer les cas d'études

Pour réaliser l'analyse multivariée, nous avons utilisé sept variables quantitatives permettant de caractériser l'activité de 59 aéroports métropolitains (tableau n°4), les deux aéroports parisiens de Paris-Charles-de-Gaulle et Orly ayant été exclus en raison d'une part de leur poids dans le trafic total (50,4% en 2019, UAF 2020) qui marquerait trop fortement l'analyse et masquerait les différences entre les aéroports de province. D'autre part, ces aéroports dominent très fortement le classement hiérarchique avec leurs valeurs bien supérieures aux autres infrastructures.

La première question concerne la classification des aéroports. L'UAF²⁵ classe les aéroports français en quatre catégories différentes (aéroports régionaux), en prenant en compte une seule variable : le nombre de passagers total. Nous retrouvons ainsi les aéroports de Paris, les grands aéroports régionaux comptant plus de cinq millions de passagers, les aéroports régionaux entre un et cinq millions, et les aéroports de proximité avec un nombre de passagers inférieur au million (UAF, 2019).

2.1. Approche utilisée

L'analyse de la stratégie spatiale des low cost peut être affinée en réalisant une typologie des aéroports français. Elle repose sur un traitement statistique multivarié utilisant une Classification Hiérarchique sur les Composantes Principales (CHCP). Cette méthode s'appuie sur deux étapes : d'abord une Analyse en Composantes Principales (ACP), puis une Classification Ascendante Hiérarchique (CAH). L'ACP permet de réduire les données initiales en prenant en compte les informations les plus significatives contenues dans le jeu de variables

²⁵ Union des Aéroports Français

et en les représentant comme un ensemble de nouvelles variables orthogonales appelées composantes principales. La CAH permet d'identifier des groupes présentant des similarités.

Pourquoi les deux méthodes ?

Tableau 4 : Variables utilisées pour l'analyse CHCP

Variables	Descriptifs
Trafic total	Nombre de sièges total occupés par aéroport. Il n'est pas précisé si les passagers avec correspondance sont pris en compte cependant cela ne posera un problème que pour l'aéroport de Lyon puisque Charles de Gaulle et Orly sont exclus <i>Source : UAF-2016</i>
Nombre de compagnies aériennes	Nombre total de compagnies aériennes desservant chaque aéroport. <i>Source : UAF-2016</i>
Nombre de mouvements de vols	Nombre total de mouvements de vols traditionnels et low cost pour chaque aéroport. <i>Source : Eurocontrol, UAF-2016</i>
Nombre de lignes	Nombre total de destinations pour chaque aéroport. <i>Source : UAF-2016</i>
Part du trafic low cost	Part du trafic des low cost. <i>Source : UAF-2016</i>
Part du trafic international	Part de sièges occupés par les vols internationaux, sans différenciation entre les low cost et les compagnies traditionnelles. <i>Source : UAF-2016</i>
HHI	L'indice de Herfindahl-Hirschman, compris entre 0 et 1, permet de mesurer la concentration du marché dans chaque aéroport. Un indice proche de 0 indique une équi-répartition du marché entre plusieurs compagnies. Tandis qu'une valeur 1 traduit une situation de monopole total. À noter qu'un indice proche de zéro n'est pas forcément synonyme d'un grand nombre d'opérateurs, de la même façon un indicateur proche d'1 ne signifie pas forcément peu de compagnies. Nous pouvons avoir un HHI plus proche de 1 avec 10 compagnies si une compagnie a 99 % du marché et les autres le solde. Le calcul de cet indice se fait de la manière suivante : le nombre de sièges offerts par chaque compagnie divisée par le nombre total de sièges de toutes les compagnies confondues par plateforme, et le tout mis au carré. <i>Source : OAG - 2016</i>

Dans notre cas, les variables sont quantitatives. L'analyse en composantes principales permet de réduire les dimensions de données en seulement quelques « dimensions » qui prennent en compte les informations les plus importantes de ces variables (Abdi et Williams, 2010). Selon

A. Kassambara (2017b), l'étape d'ACP peut être considérée comme réduisant la redondance dans les données, ce qui peut conduire à une classification plus stable.

L'ACP est une méthode très efficace pour l'analyse de données quantitatives. Son but est d'extraire les informations importantes de la table de départ, et de les représenter comme un ensemble de nouvelles variables orthogonales appelées composantes principales.

Selon H. Abdi et Williams, L.-J, (2010), l'ACP nous permet de visualiser et d'analyser rapidement les corrélations entre les variables, ainsi que les observations initialement décrites par les variables sur un graphique à deux ou trois dimensions, construit de telle sorte que la dispersion entre les données soit préservée autant que possible.

Le type d'ACP ici utilisé est basé sur une matrice composée des coefficients de corrélation de Pearson. Selon le groupe Chadule (1987), les limites de l'ACP viennent du fait qu'il s'agit d'une méthode de projection, et que la perte d'information induite par la projection est inhérente à toute méthode de la projection (ACP, AFC, MDS et Clustering)²⁶

La première dimension d'ACP est toujours celle qui prend en compte le maximum d'informations.

2.1.1. Variables utilisées

Pour réaliser l'analyse multivariée, nous avons utilisé sept variables quantitatives permettant de caractériser l'activité des 59 aéroports. Le tableau n°4 présente les sept variables utilisées pour cette étude. Certaines de ces données sont payantes, notamment celles de l'OAG. Dans ces données, nous retrouvons le HHI²⁷ et le nombre de mouvements par Eurocontrol (en accès libre pour les chercheurs seulement). Les autres données utilisées sont disponibles en libre accès et donc gratuitement grâce à l'UAF (Union des Aéroports Français). Toutes les données sont annuelles et liées au trafic aérien français au-delà de la difficulté à délimiter les low cost, notamment dans les chiffres fournis par l'UAF. Soulignons aussi le manque de données, en libre accès, sous forme de séries chronologiques hebdomadaires, mensuelles, semestrielles, ou annuelles, pouvant être un obstacle lors des recherches telles que celles que nous effectuons.

²⁶ D'une manière générale, l'ACP va générer un certain nombre de dimensions. Ce nombre est égal ou inférieur au nombre de variables utilisées. En pratique, seules les premières dimensions sont en général pertinentes (en ce sens que leur interprétation est aisée et restituent plus d'information qu'une seule variable)

²⁷ Le calcul de cet indice pour un aéroport donné s'obtient en additionnant le carré de la part de marché de chaque compagnie aérienne

2.2. Résultats obtenus de l'ACP

La Matrice de corrélation est une méthode connue pour évaluer la relation et la dépendance entre groupes de variables simultanément. Les résultats obtenus par ce test indiquent les coefficients de corrélation entre les variables d'une manière générale.

2.2.1. Matrice de corrélations linéaires (Pearson (n))

Le tableau n°5 nous présente le premier résultat de l'ACP intéressant à analyser. On remarque que le trafic total, le nombre de lignes, le nombre de mouvements et le nombre de compagnies aériennes sont fortement corrélés alors que la part du trafic low cost et la part du trafic international sont eux moyennement corrélés. Cependant, HHI a une corrélation négative faible à très faible avec les autres variables.

Les coefficients de corrélation varient entre -1 et 1. Les valeurs négatives indiquent une corrélation négative et les valeurs positives, une corrélation positive. Plus le chiffre se rapproche de la valeur 1, plus il existe une relation forte, soit négative, soit positive. Les valeurs proches de zéro reflètent qu'il existe une absence de corrélation.

Tableau 5 : Matrice des corrélations

Variabes	Trafic total	Part trafic LCC	Part du trafic international	Nombre des lignes	Nombre de compagnies	Nombre de mouvements	HHI
Trafic total	1	0,113	0,150	0,928	0,950	0,984	-0,528
Part trafic LCC	0,113	1	0,596	0,117	0,052	0,069	-0,046
Part du trafic international	0,150	0,596	1	0,110	0,094	0,123	-0,205
Nombre des lignes	0,928	0,117	0,110	1	0,900	0,874	-0,628
Nombre de compagnies	0,950	0,052	0,094	0,900	1	0,964	-0,667
Nombre de mouvements	0,984	0,069	0,123	0,874	0,964	1	-0,529
HHI	-0,528	-0,046	-0,205	-0,628	-0,667	-0,529	1

Les valeurs en gras sont différentes de 0 à un niveau de signification $\alpha=0.95$

2.2.2. Choix des dimensions d'ACP

Le tableau n°6 présente les *eigenvalues* (valeurs propres) qui indiquent la variance de chacune des dimensions. Les valeurs propres étant égales à la variance totale, nous pouvons en déduire la part de l'information de la matrice initiale qui est restituée par chaque dimension. De plus, une valeur propre supérieure à 1 implique que la dimension concernée concentre plus d'informations qu'une variable seule. Dans notre cas, nous constatons que la première valeur propre vaut 4,27 et représente 61% de la variabilité totale présentée. Cela signifie que si nous

représentons les données sur la première dimension, nous aurons 61% de la variabilité totale. Les deux premières valeurs propres correspondent à un pourcentage élevé de la variabilité, si bien que la représentation sur les deux premiers axes factoriels (dimensions) est de bonne qualité car nous allons avoir 83,34% cumulés de la variabilité. Seules les dimensions 1 et 2 ont une valeur propre >1 (cf. tableau n°6). **Nous nous focaliserons sur ces deux dimensions pour l'interprétation [Dim1, Dim2].**

Tableau 6 : Valeurs propres

	Dim1	Dim2	Dim3	Dim4	Dim5	Dim6	Dim7
Valeur propre	4,273	1,561	0,630	0,379	0,128	0,025	0,004
Variabilité (%)	61,045	22,298	9,000	5,413	1,832	0,359	0,053
% cumulé	61,045	83,343	92,343	97,756	99,588	99,947	100,000

Le graphique n°9 représente le cercle des corrélations. Il correspond à une projection des variables de départ sur un plan à deux dimensions, constituée par les deux premières dimensions. Le cercle des corrélations est important pour interpréter la signification des dimensions. Ces tendances sont fondamentales pour l'interprétation du graphique des individus par rapport à leur position entre les deux dimensions. Les variables corrélées positivement ou négativement sont regroupées sur une dimension.

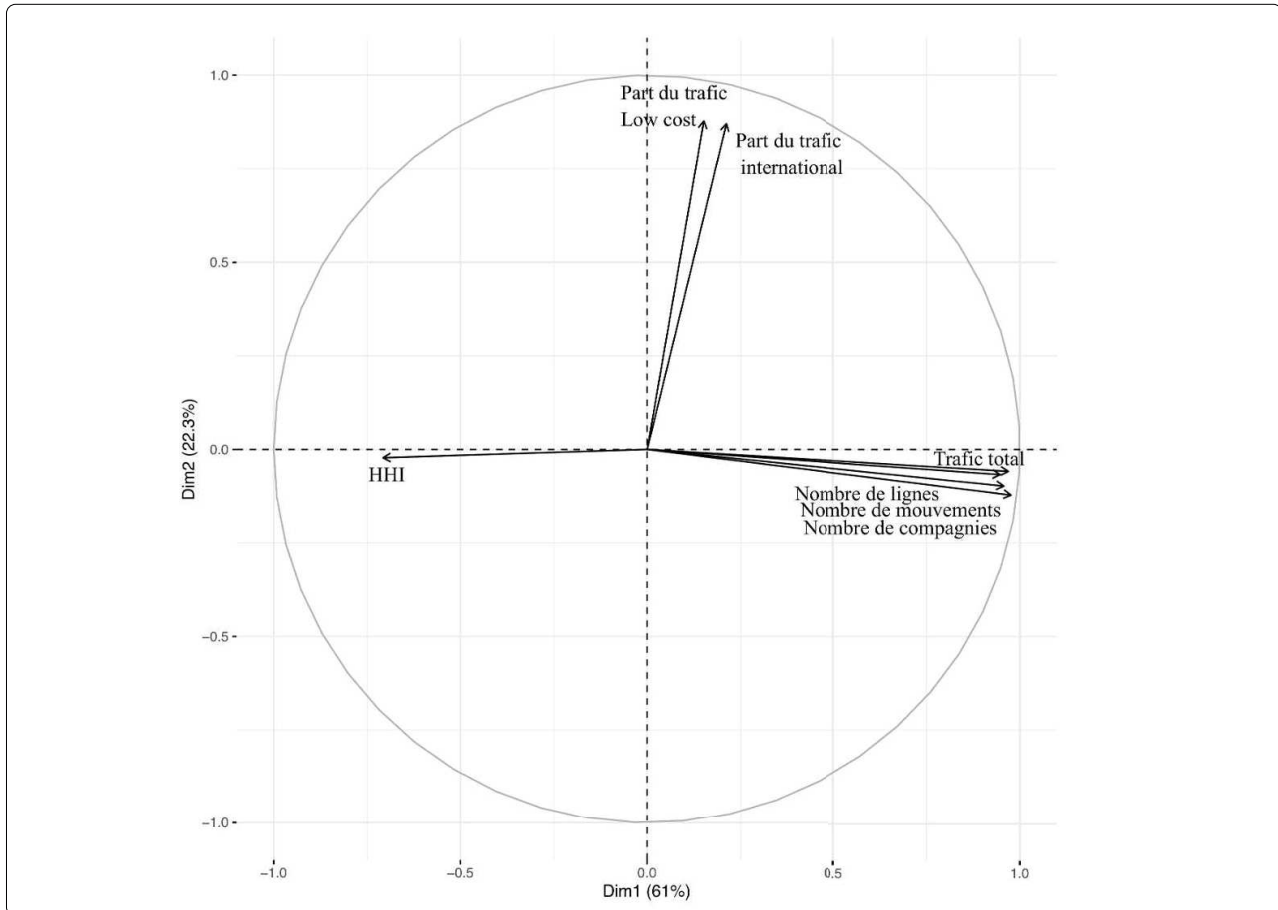
Le trafic total, le nombre de lignes, le nombre de mouvements, le nombre de compagnies aériennes, la part de low cost et la part du trafic international sont corrélés positivement sur Dim1, tandis que les variables corrélées négativement sont positionnées sur les côtés opposés de l'origine du tracé, comme HHI.

Selon A. Kassambara (2017b), la distance entre les variables et l'origine mesure la qualité des variables sur la carte à deux dimensions. Les variables éloignées de l'origine sont bien représentées sur le graphique.

La première dimension oppose le développement du trafic (nombre de passagers, de mouvements, de compagnies, de lignes et de la part de low cost) (côté positif du graphique) à un HHI élevé et donc une forte domination par une seule compagnie (côté négatif du graphique), qui va donc de pair avec peu de passagers, de mouvements, de compagnies et de lignes. En revanche, la deuxième dimension (Dim.2) représente (côté positif du graphique) l'internationalisation du trafic aérien et la forte proportion assurée par les low cost, ces deux

variables apparaissant liées. Les cinq autres variables sont représentées dans le côté négatif du graphique sur la Dim2.

Graphique 9 : Cercle de corrélation

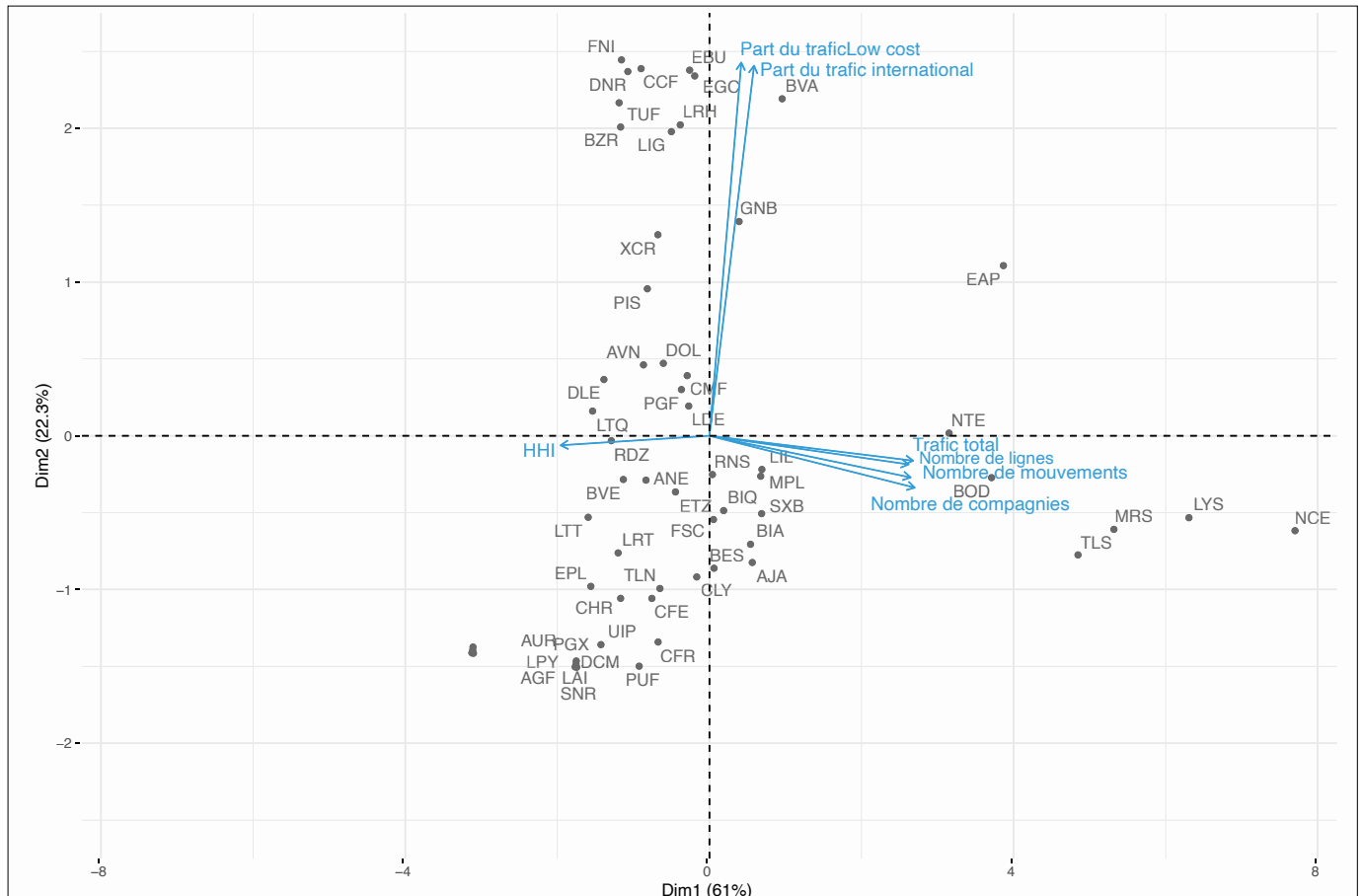


Le graphique n°10 ci-dessous représente les scores, à savoir les valeurs que prennent les observations (les aéroports) dans le nouveau système de coordonnées (les nouvelles dimensions). Il permet potentiellement de catégoriser les observations (i.e. les aéroports considérés) par rapport à ces dimensions. Les scores sont centrés-réduits, donc ils se sont toujours répartis de part et d'autre des dimensions.

On voit que la première dimension divise donc les aéroports français selon leurs trafics totaux, le nombre de mouvements, le nombre de lignes, le nombre de compagnies et HHI (côté positif : ceux qui ont plus de trafic, plus de lignes, plus de compagnies et moins de monopoles que la moyenne des aéroports considérés, et inversement côté négatif). La deuxième dimension (Dim.2) classe les aéroports français en fonction de la proportion du trafic low cost et international (les aéroports côté positif sont ceux qui ont une part plus importante de trafic international et low cost que la moyenne des aéroports considérés, et inversement côté négatif).

Regrouper et classer les aéroports français selon leurs dimensions (Dim.1,2) va nous permettre d'expliquer les caractéristiques de chaque groupe (nom des aéroports correspondant aux codes en annexe 2).

Graphique 10 : Répartition des aéroports selon les axes 1 et 2 de l'ACP



3. Regroupement des aéroports français

Nous allons regrouper les aéroports selon les deux premières dimensions (Dim.1,2) par l'approche CHCP (Classifications hiérarchiques sur Composantes Principales).

3.1. Méthodologie pour déterminer les regroupements des aéroports français.

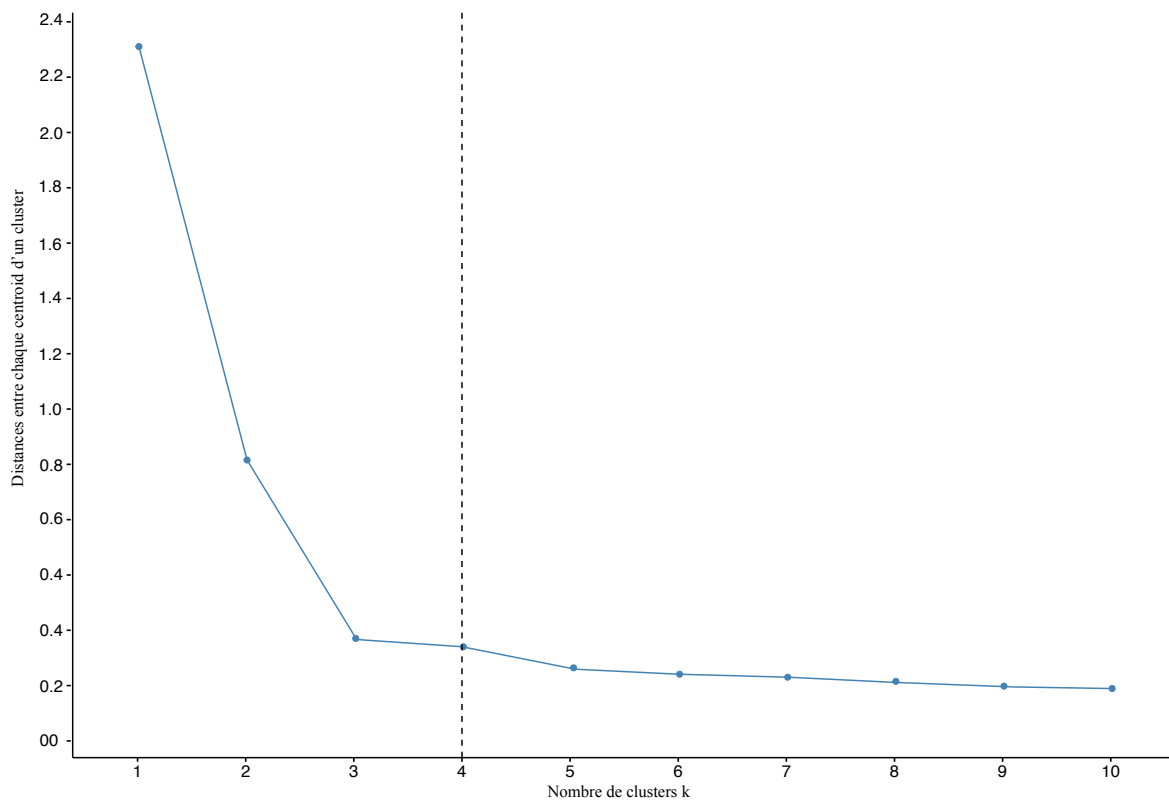
Pour obtenir les éléments concernant les quatre groupes d'aéroports, nous passerons par les quatre étapes suivantes.

- Application de l'ACP aux bases de données car, comme déjà indiqué, c'est une étape recommandée afin d'extraire l'essentiel et réduire les dimensions de données à seulement quelques dimensions.

- Méthode de Ward, dans le regroupement hiérarchique, cette méthode reposant sur la variance multidimensionnelle, dans notre cas : l'ACP. Avant de commencer l'analyse CH sur les résultats de l'ACP, il est nécessaire de dé-standardiser les scores de l'ACP sur chaque composant (nous multiplions les scores sur chaque dimension par la racine carrée de la valeur propre de cette dimension (Van Crielingen, 2018).
- Détermination du nombre de clusters en fonction de l'arborescence : pour ce faire, nous utiliserons le clustering K-means afin d'améliorer la partition initiale obtenue à partir du clustering hiérarchique en sachant que le K-Means cluster est une méthode qui repose sur l'algorithme avec la comparaison du degré de similarité entre les individus en utilisant la distance euclidienne, pour laquelle cette dernière consiste à mesurer et calculer la distance géométrique entre les observations (A. Kassambara, 2017a, 2018).
- Choix du nombre de clusters variant selon les jeux de données et les objectifs de ce cluster, un trop grand nombre de K cluster pouvant entraîner une division excessive de jeux de données et être un obstacle pour voir des informations importantes. En revanche, en utilisant aussi un nombre de clusters K moins important, nous risquons de généraliser des résultats. Afin de déterminer le nombre de clusters, nous avons utilisé le calcul de la variance de chaque cluster. Selon A. Kassambara (2018), même avec les résultats des analyses qui aident à déterminer et optimiser le nombre de clusters, il est conseillé d'essayer plusieurs fois afin d'obtenir le nombre de clusters qui convient et qui explique mieux la base de données de départ.

Le graphique n°11 présente le nombre de K-means clusters maximum que nous pouvons obtenir et nous notons en observant l'inflexion de la ligne, que le point le plus haut est très éloigné de 10. Du fait de cette différence et après avoir constaté qu'après le K 3, celle-ci n'est que peu significative, mais nous avons porté notre choix sur quatre clusters afin d'optimiser les informations de notre analyse. Les aéroports sont regroupés selon l'axe des abscisses Dim.1 : trafic total, nombre de mouvements de vols, nombre de lignes (destinations), nombre de compagnies aériennes et HHI, Dim.2 ; part du trafic low cost et part du trafic international.

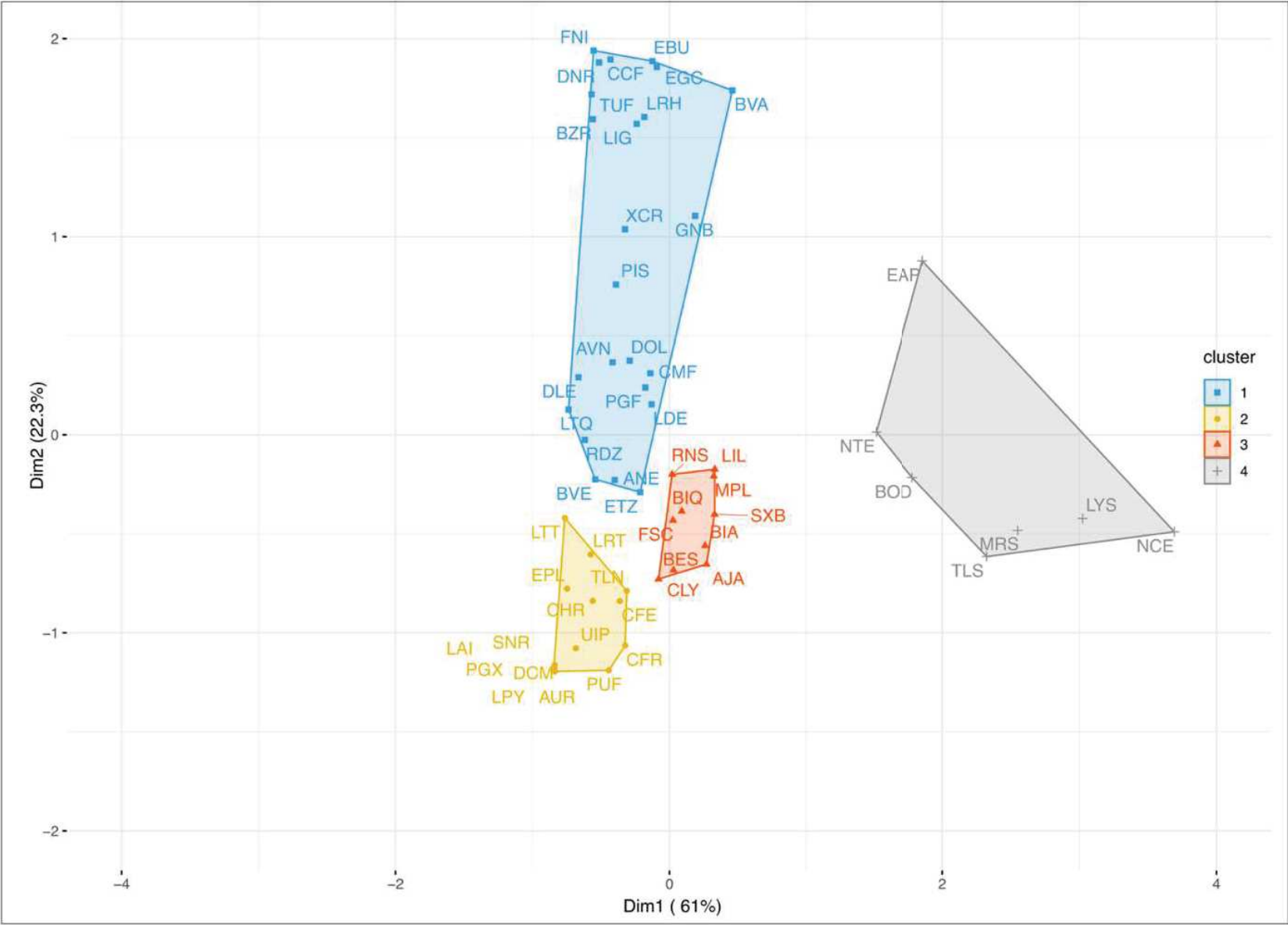
Graphique 11 : Nombre optimal de cluster



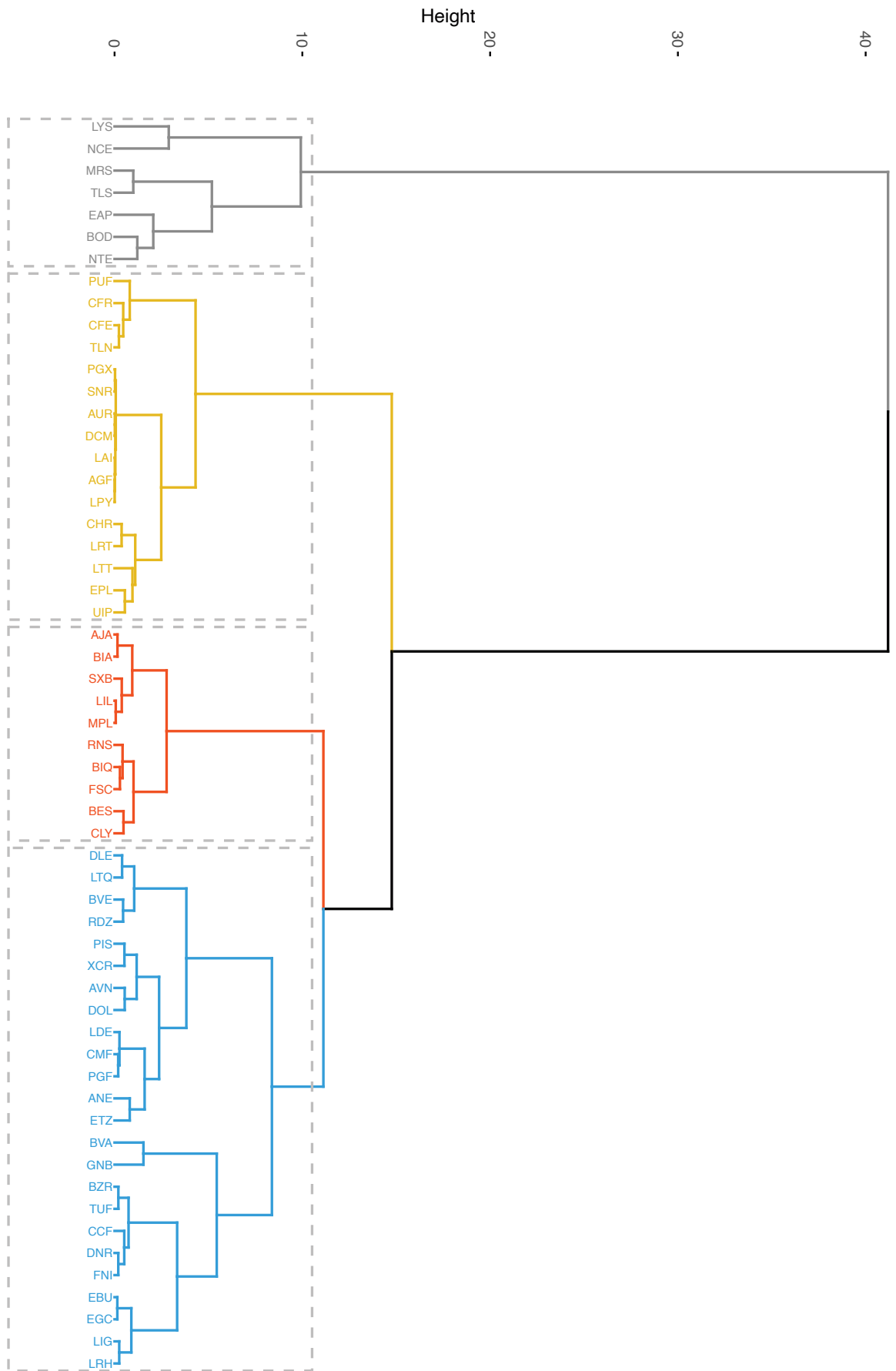
Le graphique n°12 nous montre les quatre groupes d'aéroports français, sur une carte à deux dimensions d'ACP (Dim1,2).

Le graphique n°13 représente, à l'aide d'un dendrogramme, la façon dont l'algorithme procède pour regrouper les individus puis les sous-groupes par rapport aux deux dimensions d'ACP seulement. En effet, à partir de la deuxième dimension, les qualités de la projection, soit le cosinus carré des variables, est très faible. Cette méthode est connue sous le nom de regroupement hiérarchique-classification hiérarchique analyse (CHA). L'approche utilisée dans cette analyse est l'algorithme, ce dernier agit essentiellement pour mesurer la distance entre les observations, puis faire un classement du nombre d'individus selon plusieurs variables par rapport à leurs similarités entre eux.

Graphique 12 : Les individus colorés par groupe (factor map)



Graphique 13 : Classification des aéroports (dendrogramme)



3.2. Définition des groupes d'aéroport selon sept variables caractéristiques

Le tableau n°7 nous permet d'identifier les 59 aéroports français selon les sept variables de départ. Les couleurs (bleu, rouge, jaune et gris) indiquent les variables significativement associées à chaque groupe autrement dit les variables quantitatives qui contribuent le plus à chaque groupe d'aéroports. Ces derniers sont regroupés selon l'axe des abscisses, Dim.1 : trafic total, nombre de mouvements de vols, nombre de lignes (destinations), nombre de compagnies aériennes et HHI, Dim.2 ; part du trafic low cost et part du trafic international.

Dès lors, on identifie quatre groupes que l'on peut caractériser et analyser « **petits/moyens aéroports internationalisés avec forte présence de low cost** » que l'on peut appeler le **groupe 1**. Il est composé de 24 aéroports ayant un trafic inférieur à 450 000 passagers, à l'exception de l'aéroport de Beauvais générant quatre millions de passagers, avec un nombre de mouvements de vols inférieur à 25 000 (BVA). Ils sont desservis par peu de compagnies aériennes ce qui est confirmé par une majorité d'aéroports avec un HHI en moyenne de 0,61. Et nous trouvons plusieurs aéroports avec un HHI à hauteur de 1 comme CCF, LTQ, DLE, TUF, FNI.

Par ailleurs, une des principales caractéristiques des aéroports de ce groupe est la forte variabilité du pourcentage de compagnies low cost allant de 0 à 100%. Ce n'est pas le cas des autres groupes. Nous pouvons donc nous questionner sur la stratégie d'exploitation des compagnies low cost en France. Pourquoi y a-t-il de petits aéroports sans aucune présence de compagnies low cost tandis que d'autres sont à 100% ? Les ressources touristiques autour des aéroports jouent-elles un rôle ? Certains aéroports refusent-ils de donner des avantages pour l'implantation des compagnies low cost ? Nous pouvons observer au sein des aéroports de ce groupe, une forte corrélation entre le taux de trafic international et les compagnies low cost. *In fine*, ce groupe d'aéroports dispose soit d'un trafic low cost et international supérieur à la moyenne (LIG, BVA, EGC, LRH, PIS), ou d'un trafic uniquement international supérieur à la moyenne sans présence de compagnies low cost comme c'est le cas dans les aéroports de LTQ, ANE, AVN, CMF et ETZ. Ce groupe est le plus important en nombre de cas. L'absence de low cost sera expliquée dans la partie II chapitre III.

Le groupe 2 pourrait s'intituler « **petits/moyens aéroports faiblement internationalisés et à faible présence de low cost** ». Il est constitué de 16 aéroports avec un trafic inférieur à 608 000 de passagers, et d'un nombre de mouvements de vols inférieur à 10 500. La part de compagnies low cost est en moyenne de 3% alors que la part du trafic international est en moyenne de 11%.

Tableau 7 : Variables caractéristiques

Groupes	Nombre d'aéroport	Trafic total	Nombre de mouvements	Nombre de lignes	Nombre de compagnies	HHI	% Low cost	% Trafic international
Groupe 1 petits/moyens aéroports	24 aéroports	1673 ≤ passagers ≤ 3997856 En M/ 128348	421 ≤ vols ≤ 25224 En M/ 3615	1 ≤ lignes ≤ 60 En M/ 10	1 ≤ compagnies ≤ 15 En M/ 4	1 ≤ HHI ≤ 0,27 En M/0,61	0 ≤ parts ≤ 100% En M/ 57 %	62 ≤ parts ≤ 100% En M/ 77 %
Groupe 2 petits/moyens aéroports	16 aéroports	2012 ≤ passagers ≤ 608222 En M/ 128348	113 ≤ vols ≤ 10510 En M/ 3039	1 ≤ lignes ≤ 26 En M/ 6	1 ≤ compagnies ≤ 8 En M/ 3	1 ≤ HHI ≤ 0,46 En M/0,85	0 ≤ parts ≤ 18% En M/ 3 %	0 ≤ parts ≤ 50% En M/ 11 %
Groupe 3 Moyens/grands aéroports	10 aéroports	321509 ≤ passagers ≤ 1776715 En M/ 1097848	4973 ≤ vols ≤ 19552 En M/ 13543	22 ≤ lignes ≤ 48 En M/ 32	27 ≤ compagnies ≤ 70 En M/ 14	0,22 ≤ HHI ≤ 0,35 En M/0,29	13 ≤ parts ≤ 37% En M/ 31 %	8 ≤ parts ≤ 37% En M/ 23 %
Groupe 4 Grands aéroports	7 aéroports	4778967 ≤ passagers ≤ 12427427 En M/ 1097848	50615 ≤ vols ≤ 163229 En M/ 13543	97 ≤ lignes ≤ 148 En M/ 120	9 ≤ compagnies ≤ 18 En M/ 14	0,11 ≤ HHI ≤ 0,33 En M/0,16	28 ≤ parts ≤ 69% En M/ 42 %	43 ≤ parts ≤ 93% En M/ 60 %

Une grande partie des aéroports de ce groupe est desservie par peu de compagnies aériennes (1 à 8 [F2] compagnies). Ce groupe d'aéroports contient un HHI en moyenne de 0,85. Enfin, nous constatons que ce groupe est composé par les aéroports les plus petits parmi les 59 aéroports de départ avec des vols majoritairement nationaux.

« **Moyens/grands aéroports avec internationalisation et présence des low cost inférieur à la moyenne** » serait le nom du groupe 3. Il est composé de dix aéroports avec un trafic total inférieur à 1 776 000 et un nombre de vols inférieur à 19 500. Dans ce groupe nous trouvons une part de compagnies low cost en moyenne de 31% avec une part du trafic international en moyenne de 23%. Le nombre de lignes est de 32 en moyenne avec un nombre de compagnies aériennes en moyenne de 14. En outre, ce groupe contient un HHI en moyenne de 0,29. Pour terminer, ce groupe d'aéroports est caractérisé par une présence de low cost inférieure à la moyenne mais qui reste plus important que le deuxième groupe.

Et les « **grands aéroports avec internationalisation et présence des low cost égale ou supérieure à la moyenne** » constitueraient le dernier groupe. Ce groupe ne contient que sept aéroports, dont le trafic est inférieur à 12 millions de passagers avec un nombre de mouvements de vols inférieur à 163 000 par an. Ces aéroports sont desservis par de nombreuses compagnies aériennes avec un HHI proche de 0,17. La part des compagnies low cost est inférieure à 69% alors que la part de trafic international avoisine les 93% (EAP), avec une moyenne de 60%. Ce groupe d'aéroports est moins important en termes de cas.

En conclusion, le groupe 1 se caractérise majoritairement par un fort taux du trafic low cost et international par rapport à tous les autres groupes. En revanche, le groupe 2 est à l'inverse du groupe 1. Pour le groupe 3, celui-ci reste plus proche de groupe 4 en termes de volume du trafic.

3.3. Croisement des résultats

Nous avons croisé nos résultats (graphique n°14) avec ceux de F. Dobruszkes *et al.* (2017) qui proposent un autre classement en faisant le lien entre les aéroports et la taille des villes selon leur nombre d'habitants au niveau de leur aire urbaine fonctionnelle (FUA). Leurs résultats nous indiquent qu'il existe cinq groupes d'aéroports, le premier groupe (A) (FUA plus de deux millions d'habitants) étant lui-même divisé en quatre sous-catégories : les auteurs isolent d'abord les aéroports des villes avec un seul aéroport (A0) ; puis, pour les villes à aéroports multiples, ils distinguent les aéroports traditionnels situés en périphérie de la ville (A1), les

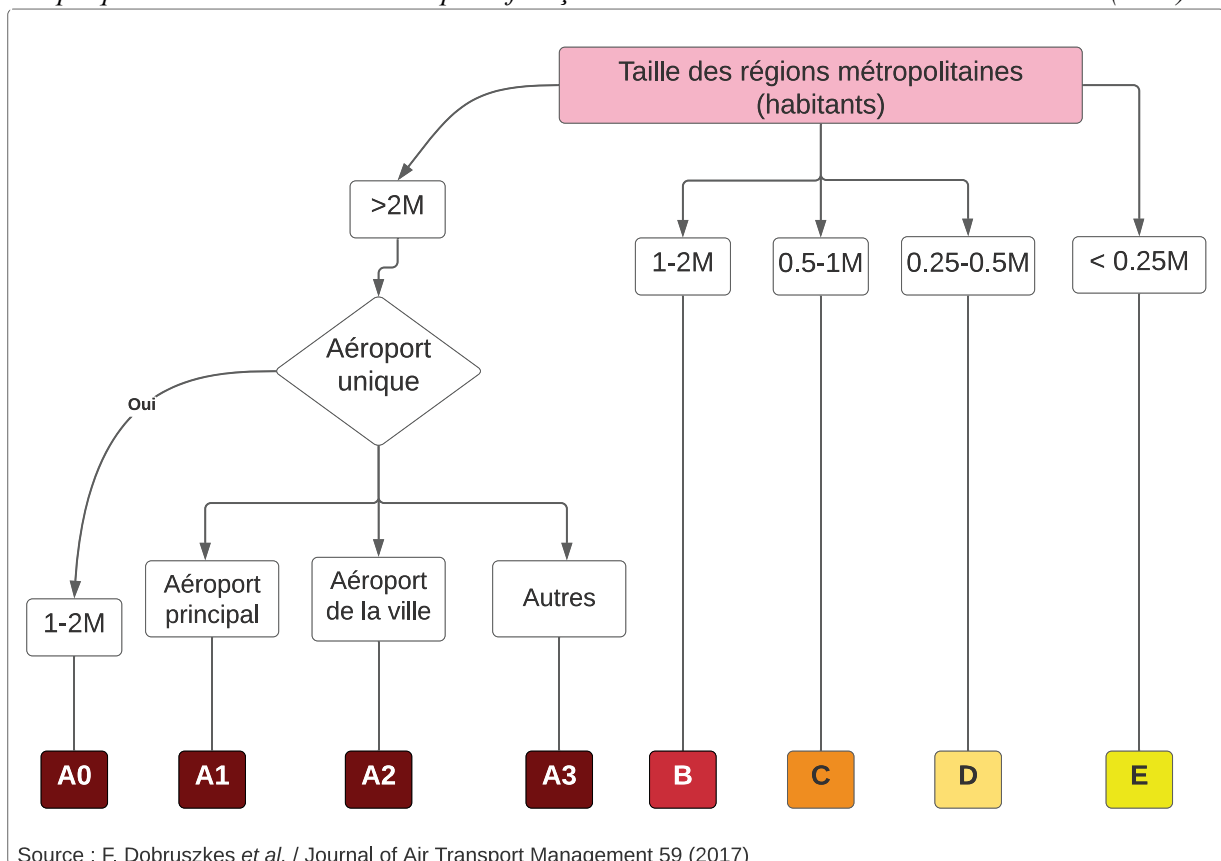
aéroports situés en ville (city airports, A2), et aéroports secondaires plus éloignés (A3). Arrive ensuite le second groupe d'aéroports (B), correspondant aux FUA d'un et deux millions d'habitants. Le troisième groupe (C), entre 500 000 et un million d'habitants, le quatrième groupe (D) entre 250 000 et 500 000 habitants, et enfin le cinquième groupe (E) inférieur à 250 000 habitants.

Grâce à une analyse multivariée, nous allons intégrer des critères supplémentaires afin d'aboutir à une autre typologie. Celle-ci sera confronté ensuite à celle de F. Dobruszkes *et al.* (2017).

Appliquer leur classement sur notre typologie nous apporte plus d'informations sur le réseau des aéroports étudiés.

Nous notons que les groupes un, deux et trois sont classés en groupe E car le nombre d'habitants de villes où se trouvent les aéroports est de moins de 250 000 habitants. Le groupe quatre de notre typologie correspond au classement des aéroports de type D (NTE, NCE et TLS) et de type C comme l'aéroport de LYS et MRS de F. Dobruszkes *et al.* (2017).

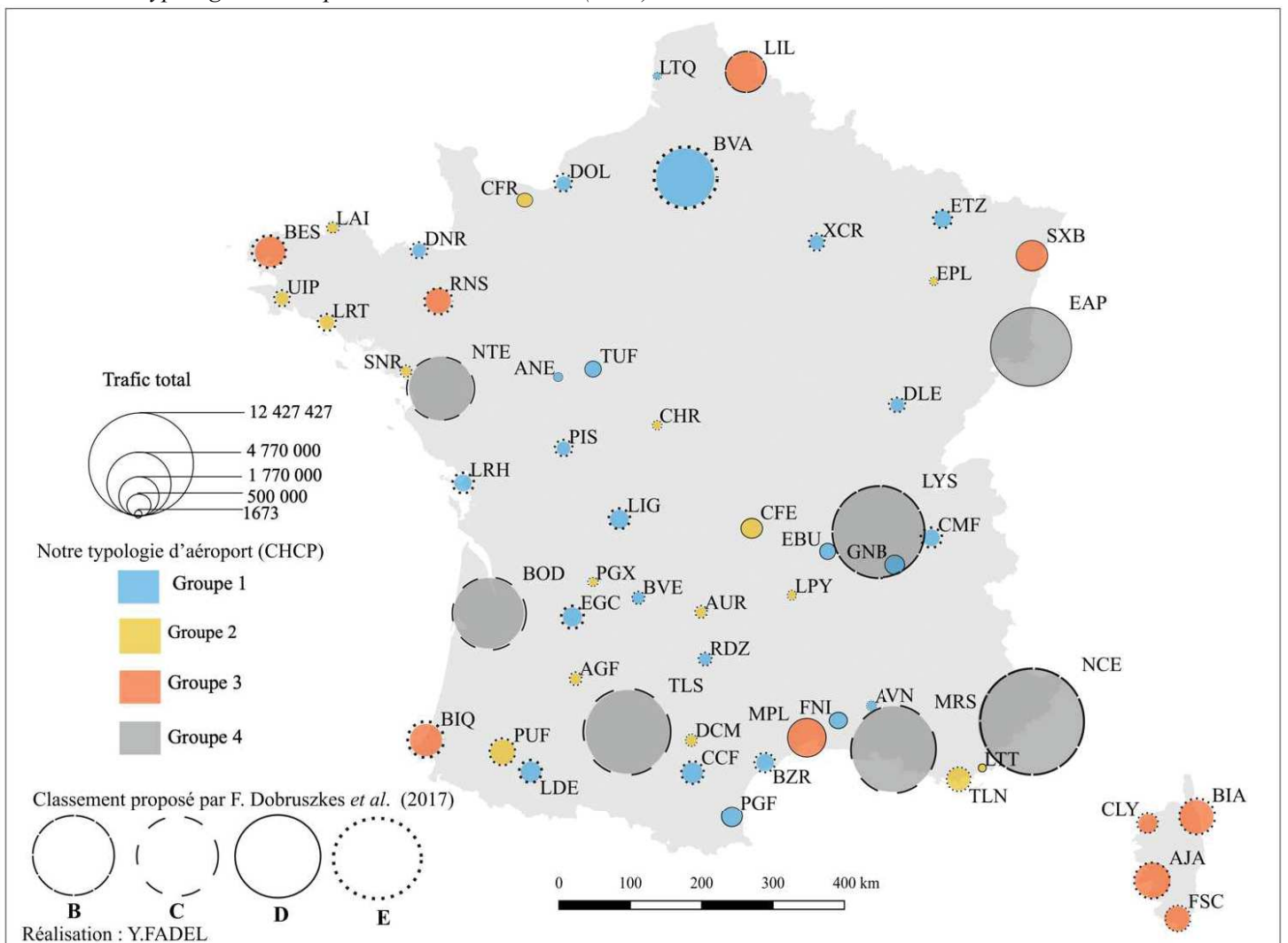
Graphique 14 : Classement des aéroports français selon le document de F. Dobruszkes *et al.* (2017)



La carte n°5 nous indique la distribution géographique des groupes d'aéroports par rapport à la classification hiérarchique sur les deux premiers facteurs de l'ACP. La taille du cercle indique

le trafic total par aéroport en 2017. Le contour des cercles indique l'application du classement proposé par le document de F. Dobruszkes *et al.* (2017) sur lequel nous n'appliquerons que les cas B (trois aéroports), C (quatre aéroport), D (12 aéroports) et E (38 aéroports) correspondant à notre typologie des aéroports. Ces croisements de résultats entre notre étude et le document de F. Dobruszkes *et al.* (2017) complètent les informations de notre typologie pour ce qui concerne le nombre d'habitants des villes où se situent les aéroports étudiés. La concentration des petits et moyens aéroports se localise dans les zones ouest et sud de la France. La part du trafic low cost est présente dans les trois catégories, mais est plus représentée dans le premier groupe des petits aéroports secondaires. Au sein de ces trois entités, le groupe un nous intéresse plus particulièrement, mais comme vu précédemment, les aéroports représentés peuvent avoir une part de low cost variable.

Carte 5 : Classification Hiérarchique sur Composantes Principales - CHCP sur l'ensemble des aéroports français – 2016 croisé avec typologie établie par F. Dobruszkes *et al.* (2017)



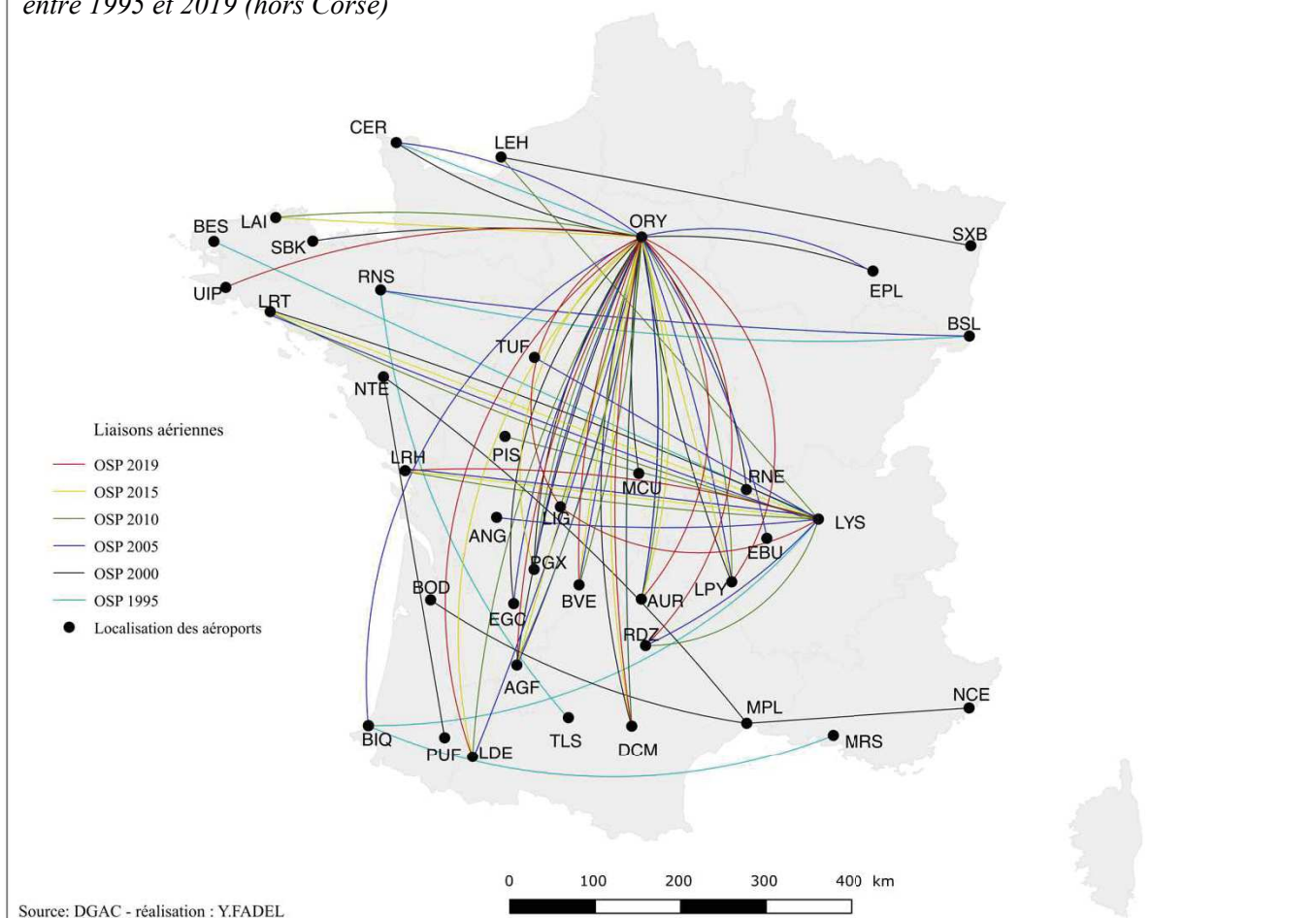
3.4. Une baisse de nombre des liaisons OSP au sein des quatre groupes- 1995-2019

Nous allons continuer à analyser les réseaux des aéroports français, mais cette fois si, nous nous concentrons sur les lignes sous obligation de service public (OSP).

Une question récurrente et conflictuelle au sujet des low cost concerne **le soutien financier apporté par les collectivités publiques**. Or, les aides aux compagnies aériennes ne sont pas l’apanage des low cost et les compagnies traditionnelles exploitent des liaisons financées par la puissance publique. Deux aspects peuvent toutefois les différencier : concernant les OSP, ce sont les États centraux qui sont majoritairement au commandement et leur mise en place relève de l’aménagement du territoire donc avec une volonté d’équité et de rééquilibrage territoriaux. On peut se questionner si les low cost peuvent jouer le même rôle.

La carte n°6 montre les liaisons aériennes métropolitaines sous OSP, hors Corse (manque de disponibilité de données complètes sur la période 1995). Cette carte inclut six dates différentes couvrant les années de 1995 à 2019. Nous n’avons pas appliqué notre typologie sur cette carte pour une question de visibilité, ayant déjà utilisé plusieurs couleurs afin de distinguer entre les liaisons OSP pour chaque année.

Carte 6 : Liaisons aériennes métropolitaines sous obligation de service public (OSP) subventionnées par l'État entre 1995 et 2019 (hors Corse)



Les OSP sont des lignes exploitées par des compagnies qui répondent à des normes d'exploitation édictées par l'État français. Dans des conditions normales de marché, ces liaisons, non rentables, ne seraient pas intéressantes pour les opérateurs, mais grâce à ce dispositif, les compagnies ont la possibilité de percevoir une indemnité financière afin de compenser le déficit d'exploitation. Ces liaisons sont subventionnées par l'État français et parfois par les collectivités territoriales.

On constate qu'il existe une forte augmentation du nombre de liaisons sous OSP entre 1995 et 1999 : Elle passe de 7 à 25. Les liaisons vers/au départ d'Orly se développent en 1995, l'aéroport d'Orly ne comptait qu'une seule liaison sous OSP, hors Corse, alors qu'en 1999, il en comptait 12.

Depuis les années 2000, le nombre de lignes en OSP a été fortement réduit (Boy *et al.*, 2017, Sénat, 2019²⁸). En 2005, 22 lignes métropolitaines sous OSP²⁹ étaient dénombrées et subventionnées par les collectivités territoriales et l'État alors qu'en 2010 seulement 14 subsistaient encore.

Le nombre de ces dernières n'a cessé de diminuer en 2015, où seulement 11 liaisons étaient encore existantes.

La carte n°7 simplifie la lecture de la carte n°6 et aussi nous avons ajouté notre typologie de quatre groupes d'aéroports. En 2019, 12 liaisons étaient toujours en activité dont dix subventionnées par l'État et les collectivités territoriales. On retrouve majoritairement dans celles-ci des liaisons Province-Paris telles que Aurillac, Brive, Le Puy, Rodez, Limoges, Agen, Castres et Tarbes complétées par deux lignes transversales.

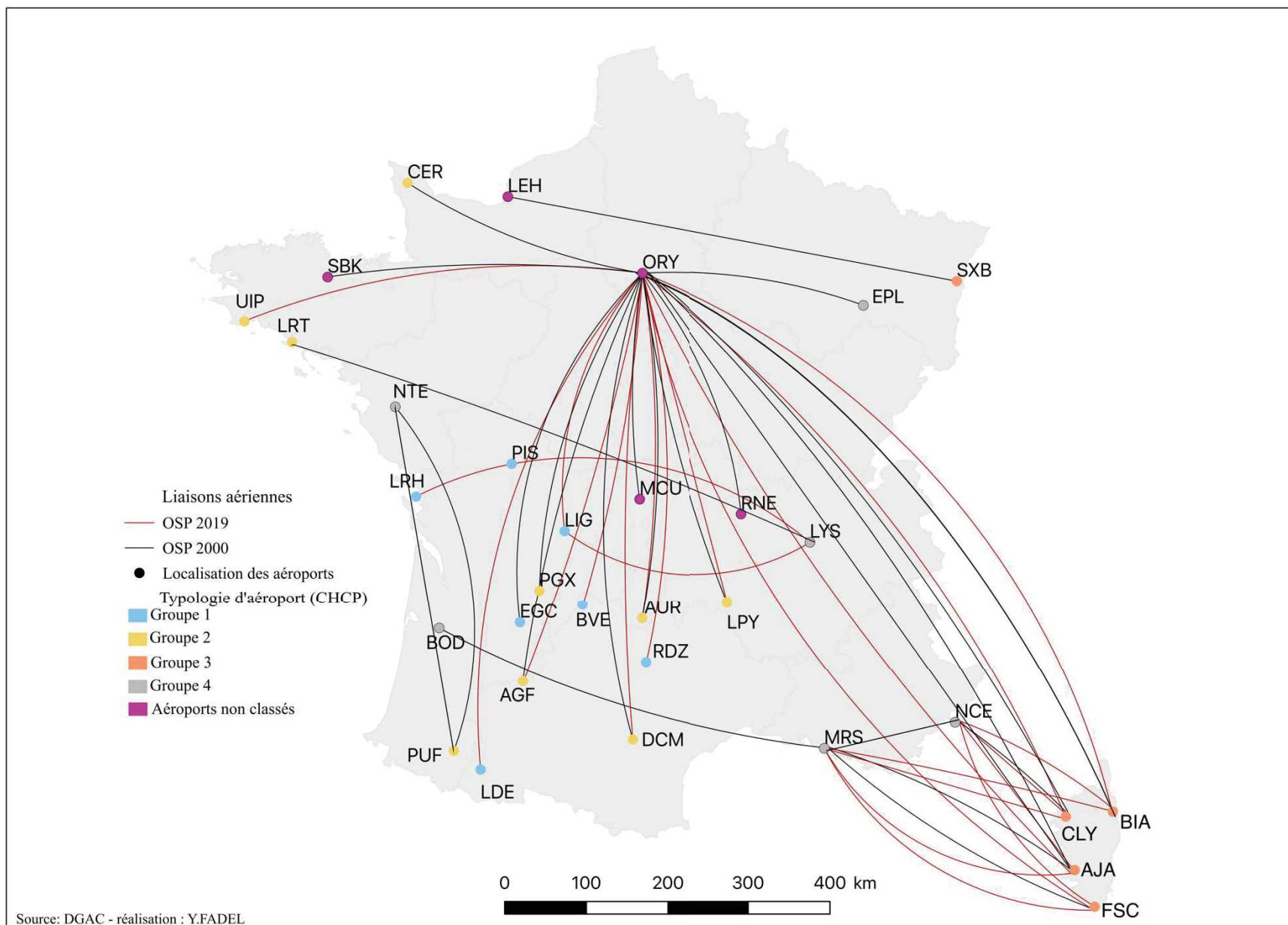
Parmi les liaisons supprimées, on retrouve des aéroports situés dans le groupe 1, tels que Tours (liaison Angers-Tours-Lyon supprimée en 2007), Saint-Etienne (liaisons vers Bordeaux, Lille, Nantes et Toulouse arrêtées en 2000), et des liaisons vers Paris (La Rochelle en 2004, Bergerac en 2006, Béziers en 2010) (Boy *et al.*, 2017).

Pour conclure, selon le même document Boy *et al.*, (2017), l'une des raisons pouvant expliquer un nouvel agencement des flux aériens, notamment présence des flux métropolitains radiaux, peut être attribuée à la réduction de certaines lignes sous OSP. Cette diminution du nombre de liaisons peut s'interpréter de plusieurs manières. Tout d'abord, il s'explique par un net élargissement du réseau ferroviaire, notamment avec Paris.

²⁸ Pour une vision complète voir, <http://www.senat.fr/rap/r18-734/r18-7345.html>

²⁹ Les données ne prennent pas en compte les liaisons européennes qui desservent Strasbourg (Amsterdam, Madrid et Prague).

Carte 7 : Liaisons aériennes métropolitaines sous obligation de service public (OSP) subventionnées par l'État en 2000 et en 2019



Toujours selon Boy *et al.*, (2017), une autre raison repose sur une volonté politique de limiter le déficit budgétaire de l'État français. Les collectivités territoriales quant à elles, ne sont pas prêtes à participer à plus grande échelle à la subvention de ces liaisons.

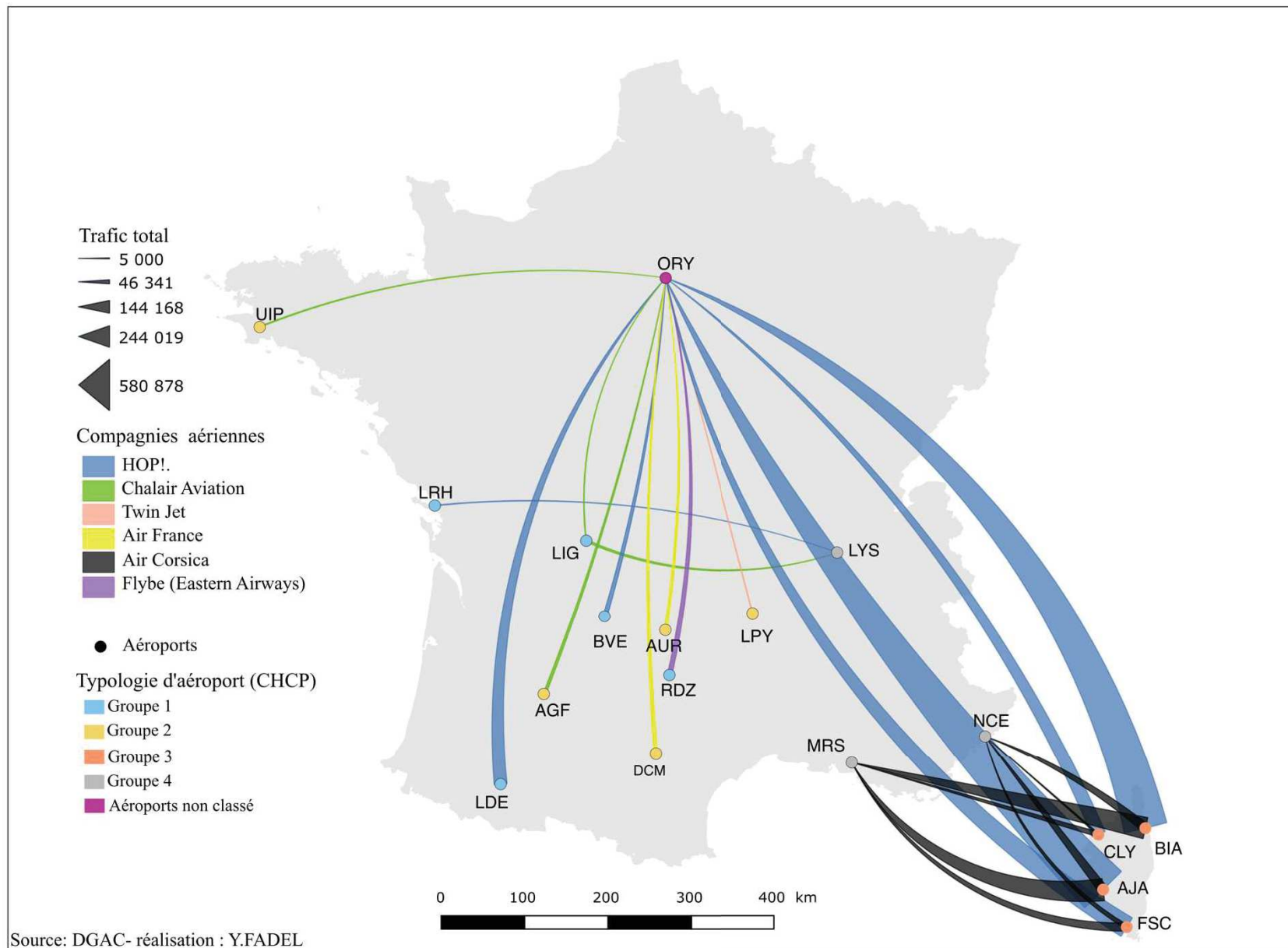
La carte n°8 apporte deux informations complémentaires. L'épaisseur de chaque ligne correspond au nombre total de passagers pour l'année 2019. Pour cette année, en fonction de la disponibilité des données, il est possible d'ajouter les lignes desservant la Corse. Le nombre total de passagers transportés avec ces 22 lignes est de 2,7 millions. Les lignes les plus importantes en termes de volume et de fréquentation sont à destination de la Corse et elles représentent 12 lignes sur les 22 existantes. Ces lignes connectent les quatre aéroports principaux de Corse avec ceux d'Orly, de Marseille et de Nice. Ces 12 liaisons représentent à elles seules 85% du trafic aérien des lignes sous OSP métropolitaines. L'aéroport d'Orly Paris quant à lui, représente 66% du trafic d'OSP et compte 12 lignes métropolitaines réparties entre quatre régions.

Les trois premières régions en termes de nombre de liaisons sous OSP vers Paris sont la Corse avec quatre lignes, la Nouvelle-Aquitaine avec quatre lignes également et l'Occitanie qui possède trois lignes. Ces dernières sont subventionnées par l'État français mais certaines sont aussi supportées par la Région comme c'est le cas pour l'Occitanie.

La Région Occitanie soutient quatre lignes vers Paris, au départ de Tarbes, Castres, Rodez mais aussi de Brive qui se trouve dans la région Nouvelle Aquitaine. Chaque ligne coûte en moyenne 2,5 millions par an. Selon la même référence, l'État français fixe et définit des conditions afin de subventionner les lignes sous OSP. Ces conditions sont difficiles à atteindre, comme par exemple le nombre de rotations demandé qui doit être au minimum de quatre par jour sans quoi l'État français ne prend pas les liaisons en charge. La Région Occitanie par exemple, ne remplit pas ce critère et en conséquence, se voit dans l'obligation de financer elle-même ces lignes sans quoi le fonctionnement économique de plusieurs secteurs serait impacté notamment avec les lignes à destination de Rodez où l'usine Bosch a une base et génère de l'emploi local.

L'Occitanie subventionne également une ligne, au départ de l'aéroport de Brive situé en Nouvelle-Aquitaine, mais proche de la région occitane. Le choix de subventionner des lignes sous OSP n'est pas seulement une volonté politique de la part des élus locaux mais c'est surtout une volonté de maintenir les nombreuses activités économiques qui dépendent de ces lignes. Il est bon de noter que beaucoup de ces villes ayant des lignes sous OSP sont desservies par des gares ferroviaires.

Carte 8 : Liaisons aériennes métropolitaines sous obligation de service public (OSP) subventionnées par l'État en 2019



Cependant utiliser ce type de transport pour se rendre à Paris par exemple, est très chronophage et nécessite des correspondances qui ne sont pas toujours sûres en passant par des grandes villes, comme c'est le cas pour la liaison Castres/Paris qui doit obligatoirement passer par Toulouse. Il est important de savoir que certaines lignes sous OSP ont été menacées par la Convention des citoyennes pour le climat (2019) stipulant, que pour des raisons écologiques, toutes les lignes que peuvent être remplacées par des lignes ferroviaires mettant moins de quatre heures à rejoindre leur destination, devaient être supprimées. Enfin, sur la carte n°8 sont indiquées les compagnies ayant remporté les appels d'offre. On constate qu'il s'agit très majoritairement de compagnies françaises, à l'exception de l'opérateur britannique Flybe. Elles correspondent toutes à des compagnies considérées comme traditionnelles, les low cost sont donc exclues de ce mécanisme.

Au total, on constate donc une diminution du nombre de liaisons aériennes correspondant aux OSP ce qui témoigne d'un désengagement financier de l'État. On s'interrogera sur l'utilité et la valeur accordées aux lignes low cost ou si elles suppléent ou non aux lignes d'aménagement du territoire.

Conclusion chapitre II

Pour résumer, l'offre de compagnies low cost progresse dans tous les pays européens. Grâce aux analyses CHCP, nous obtenons une typologie de quatre groupes d'aéroports français avec des caractéristiques différentes d'un groupe à l'autre. Cette approche quantitative nous aide à comprendre le réseau des aéroports français ainsi que le volume et la nature de leur trafic aérien. Nous constatons que l'offre de compagnies aériennes s'est développée ces 20 dernières années dans les quatre groupes d'aéroports avec une forte présence de compagnies low cost dans le premier groupe.

Aussi, nous identifions des changements dans les liaisons aériennes (OSP) entre 1995 et 2019, ce changement s'illustre par une baisse du nombre de liaisons aériennes sous OSP, à l'exception des liaisons avec la Corse qui sont maintenues pour des raisons d'aménagement de territoire. Nous notons la dépendance des aéroports aux compagnies low cost, ce qui peut générer un déséquilibre de rapport de force entre les gestionnaires de ces plateformes et les compagnies aériennes (ce sujet sera élargi dans la partie trois, chapitre huit). Les conditions d'installation de compagnies low cost sont fortement liées au rapport de force entre les compagnies aériennes low cost et les gestionnaires des aéroports. Cette relation complexe entre les acteurs locaux (publics, privés et gestionnaires des aéroports) et les compagnies aériennes ne peut être

expliquée par une approche quantitative qui repose sur des conclusions limitées en termes d'explication et nous détaillerons cette relation un peu plus loin. L'analyse quantitative mobilisée dans ce chapitre nous décrit la structure et la reconfiguration de réseaux de transport aérien au sein de 59 aéroports étudiés. Nous constatons que cette analyse quantitative doit être approfondie par une approche qualitative.

Conclusion de la partie I

Pour terminer la première partie, il convient d'y identifier les points les plus significatifs abordés. Il convient de préciser que **les auteurs nous proposent des résultats différents les uns des autres, et, dans certains cas même, contradictoires montrant ainsi la difficulté à généraliser les conclusions.** La plupart des auteurs présente dans leur posture générale le sens de la relation de cause à effet, celle-ci allant du secteur de transport aérien vers le développement économique. Cependant, aucun des auteurs qui soutient cette idée n'applique une méthode statistique appropriée (telle que, par exemple, le test de Granger) pour arriver à cette conclusion.

Les résultats des analyses de causalité (en général via le test de Granger) pour le court et le long terme sont différents d'un pays à l'autre, cela peut être dû aux spécificités locales ou aux indicateurs et variables utilisés dans chaque analyse.

Souvent, le PIB et le nombre d'habitants sont utilisés comme indicateurs pour déterminer la relation de causalité. La création d'un indicateur davantage lié au secteur du tourisme pourrait être utilisé, nous aidant ainsi à mesurer la relation.

La forte demande dans le secteur du transport aérien ne repose pas seulement sur le nombre d'habitants et le PIB, mais aussi sur le PIB par habitant et la parité de pouvoir d'achat (PPA). Il faut noter que les résultats des articles sont hétérogènes au sein d'un même pays. Il est donc difficile de tirer une conclusion définitive et de déterminer la direction de la relation de cause à effet entre le transport aérien et le développement touristique local. En conséquence, nous ne pouvons pas généraliser ces résultats à l'ensemble des pays, parce que chaque pays a des caractéristiques et des spécificités économiques, sociales et politiques différentes. Ces derniers peuvent influencer la direction de cette relation de cause à effet.

Comme nous l'avons déjà constaté, il existe une absence de recherche qualitative sur le transport aérien et le développement économique en France. La majeure partie des recherches existantes repose sur des analyses quantitatives qui expliquent et mesurent la relation entre transport aérien et développement économique local. Nous avons choisi une approche

qualitative afin de répondre à notre question de départ pour quatre raisons. 1- Ce choix génère de nouveaux résultats axés sur des entretiens avec les acteurs locaux de territoires. 2- Le traitement de données textuelles est beaucoup plus difficile que l'approche quantitative mais les fruits de ce type d'analyse vont générer de nouvelles informations beaucoup plus profondes et détaillées (par exemple, dans les trois cas d'études, les acteurs privés interrogés ont une méconnaissance des subventions directes et indirectes accordées par les acteurs publics). 3 - Assurer une bonne collecte de données qualitatives, impliquant de ma part de résider trois mois sur le lieu de chaque cas d'étude, afin de permettre la meilleure compréhension des différents terrains au point de vue géographique et de déterminer les enjeux de chaque territoire pour découvrir de nouvelles pistes. 4 - Nous pourrions comparer les discours des acteurs locaux interrogés et identifier les différences et similitudes entre eux.

Pour toutes ces raisons, nous avons choisi d'appliquer l'approche qualitative et de procéder à des entretiens avec les acteurs locaux des nous cas étudiés afin de mieux souligner les rapports de forces entre acteurs publics, gestionnaires d'aéroports et compagnies aériennes low cost.

Nous constatons que l'émergence en deux décennies d'un groupe d'aéroports desservis majoritairement par des compagnies low cost, dont certains avec une très forte croissance du trafic notamment vers l'international ; ainsi que leur installation, invite à s'interroger sur les effets territoriaux de l'implantation des low cost notamment dans le premier groupe des aéroports. Notre stratégie de recherche sera fondée sur une comparaison d'un nombre limité de cas (structures aéroportuaires) en insistant sur la stratégie des acteurs locaux (au sens de moyens mis en œuvre) pour établir et pérenniser des liaisons low cost et tenter d'augmenter leurs contributions au développement territorial local, départemental ou régional. Dans la partie II, nous allons choisir les terrains d'études, et puis nous terminerons en contextualisant nos sites d'études en termes de transport aérien et de tourisme.

Partie 2

L'implantation de compagnies low cost dans trois territoires contrastés sur le plan touristique

La deuxième partie de notre thèse comporte deux chapitres. Nous expliquerons et justifierons le choix de nos trois terrains d'étude (La Rochelle, Bergerac et Carcassonne).

Nous allons aussi contextualiser les trois terrains d'études et tracer l'histoire de l'implantation des compagnies low cost ainsi que des évolutions des modes de gestions des trois structures aéroportuaires à travers des données quantitatives et différentes publications. Nous mettrons en évidence les différents acteurs impliqués dans le transport aérien et dans le développement touristique. Cette contextualisation a pour objectif de comprendre les évolutions et les enjeux au cours des vingt dernières années pour les trois structures aéroportuaires étudiées. Nous verrons l'évolution du trafic aérien entre 2004 et 2018, la répartition de ce trafic entre les compagnies ainsi que les changements apportés au niveau de leur gestion par les acteurs locaux.

Nous terminerons en soulignant la dépendance des aéroports à la Grande-Bretagne malgré une certaine diversification.

Nous dresserons un portrait synthétique de l'activité touristique dans chacun de nos cas d'étude. À l'issue de cette contextualisation nous croiserons les données concernant le transport aérien avec les données touristiques afin de comprendre le rôle des passagers et leur impact sur le tourisme dans les trois territoires.

Chapitre III

Choix des terrains, sources, démarche analytique et implantation des low cost

Introduction

Dans ce chapitre, nous nous focaliserons uniquement sur le premier groupe d'aéroports obtenu par la CHCP car il est desservi majoritairement par des compagnies low cost vers l'international.

Nous appliquerons une analyse diachronique à partir de données chronologiques datées de 1997 à 2019, qui nous permettra d'appréhender l'évolution du trafic des low cost et des compagnies traditionnelles et ainsi d'en affiner la typologie. Ce groupe d'aéroports est composé de 24 aéroports sur lesquelles portera notre analyse.

Ensuite, nous détaillerons les sources utilisées afin de caractériser le trafic aérien et le profil touristique des trois territoires étudiés.

1. Analyse descriptive du premier groupe d'aéroports

Les graphiques n°15 à 19 permettent de visualiser respectivement l'évolution du trafic des low cost et des compagnies traditionnelles entre 1997 et 2019. Le cumul des deux courbes indique le trafic total. Les graphiques représentent les différentes catégories. Ces dernières reposent sur les similitudes de l'évolution du trafic aérien ainsi que la place des compagnies low cost dans l'offre totale pour chaque aéroport.

La première catégorie correspond à une **substitution du trafic émis par les compagnies traditionnelles par les low cost** et elle se subdivise en deux sous-catégories : 1- **effet de substitution** avec un trafic qui reste stable (un aéroport), 2- **Effet de création de trafic** par les compagnies low cost (huit aéroports) se substituant aux compagnies traditionnelles. **La deuxième catégorie** (cumul du trafic) met en évidence l'effectivité de **la cohabitation des low cost et des compagnies traditionnelles**, Cette catégorie est composée de huit aéroports. **La troisième catégorie** indique **un arrêt du trafic** presque total pour les compagnies low cost et traditionnelles (deux aéroports). **La dernière catégorie** présente les aéroports (au nombre de

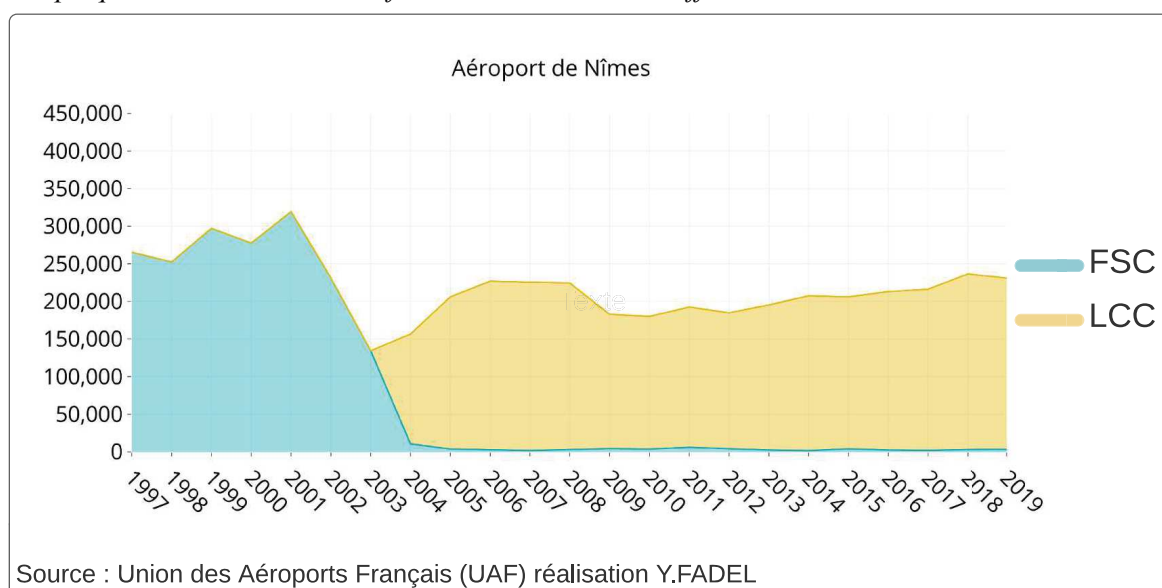
cinq) pour lesquels **les vols low cost sont peu nombreux** mais avec une **forte présence de liaisons vers l'international**.

1.1. Substitution des compagnies traditionnelles par les low cost

1.1.1. Substitution à un trafic relativement stable

Un effet de substitution apparaît lorsque le trafic low cost augmente au détriment du trafic porté par les compagnies traditionnelles. C'est le cas de l'aéroport de Nîmes (graphique n°15) où il existe un trafic régulier lié aux compagnies traditionnelles qui a disparu, l'activité étant exclusivement liée aux low cost (99 % du trafic en 2019). Pour cet aéroport, les compagnies traditionnelles disparaissent complètement mais le trafic généré par les low cost ne les remplace qu'en partie. Ainsi, en 2019, le trafic est de 250 000 passagers alors même que celui-ci avait atteint 300 000 passagers en 2001.

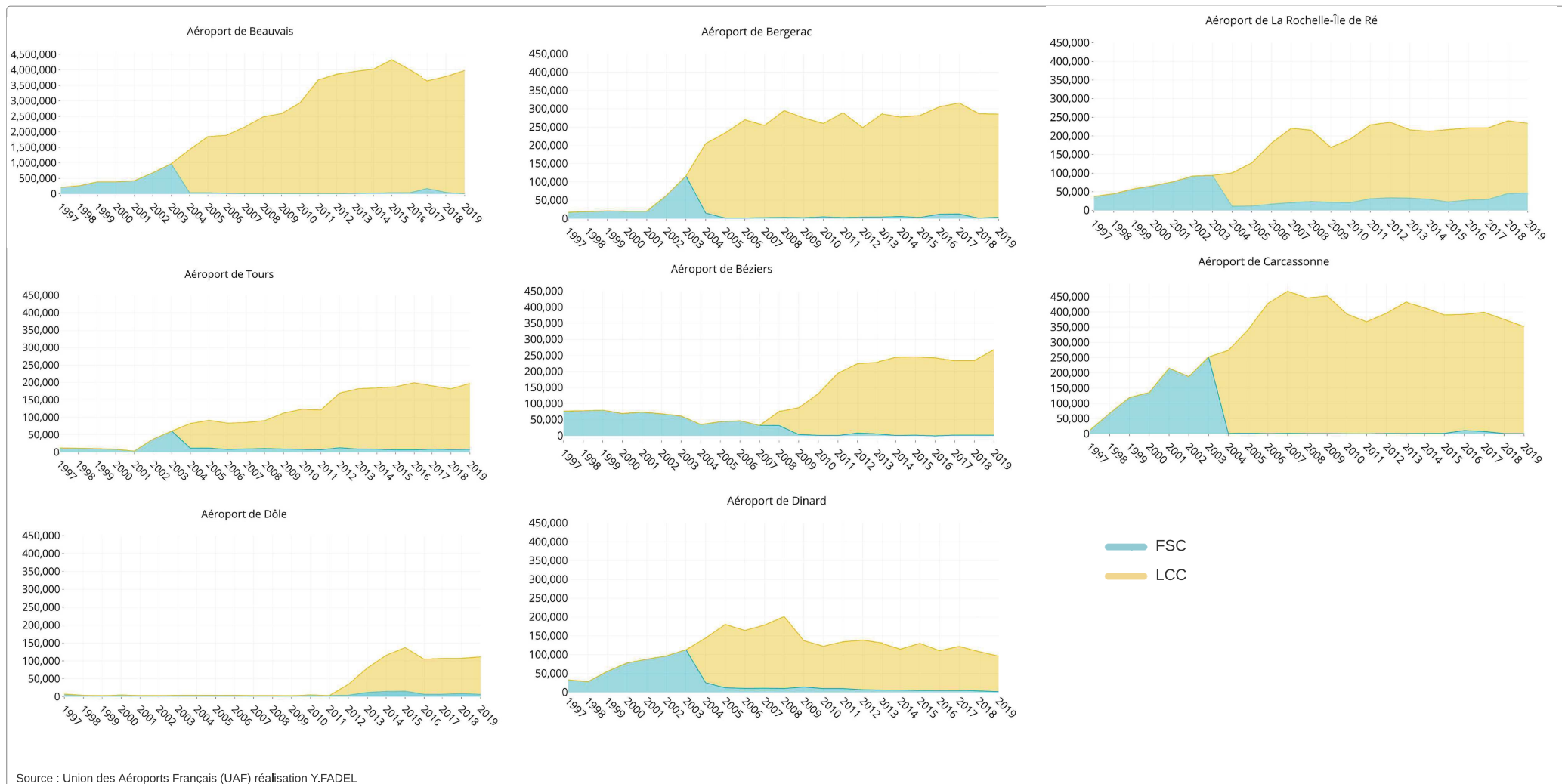
Graphique 15 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Effet de substitution



1.1.2. Substitution et création du trafic

Dans huit autres cas, l'effet de substitution s'accompagne d'une augmentation du trafic aérien (Carcassonne, Béziers, La Rochelle, Beauvais, Tours, Bergerac, Dôle et Dinard) (graphique n°16). Ces aéroports voient leur trafic dopé par l'implantation des low cost. Pour cette sous-catégorie, l'effet de l'implantation des low cost remplace et dépasse l'offre des compagnies traditionnelles.

Graphique 16 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Effet de substitution et de création



Celui-ci était inexistant ou balbutiant avant l'arrivée des low cost et ces aéroports fonctionnent aujourd'hui uniquement avec ce type de compagnie à l'exception de La Rochelle où l'offre des compagnies traditionnelles reste présente mais faible par rapport à celle des compagnies low cost. L'aéroport de Beauvais est le plus important en termes de nombre de passagers (proche de quatre millions pour l'année 2019).

Il est suivi par Carcassonne (352 000 passagers) qui a connu une forte augmentation de son trafic suite à l'installation de compagnies low cost et seul Ryanair est présent (UAF, 2019).

Les aéroports de Tours, de Bergerac et Dôle ont un niveau de trafic qui reste toutefois peu élevé par rapport à Carcassonne. Ainsi Dôle enregistre 108 000 passagers, Tours, 182 000, Bergerac, 287 000 et La Rochelle 241 000. La part de compagnies low cost varie de 88 % à La Rochelle à 100% pour Béziers.

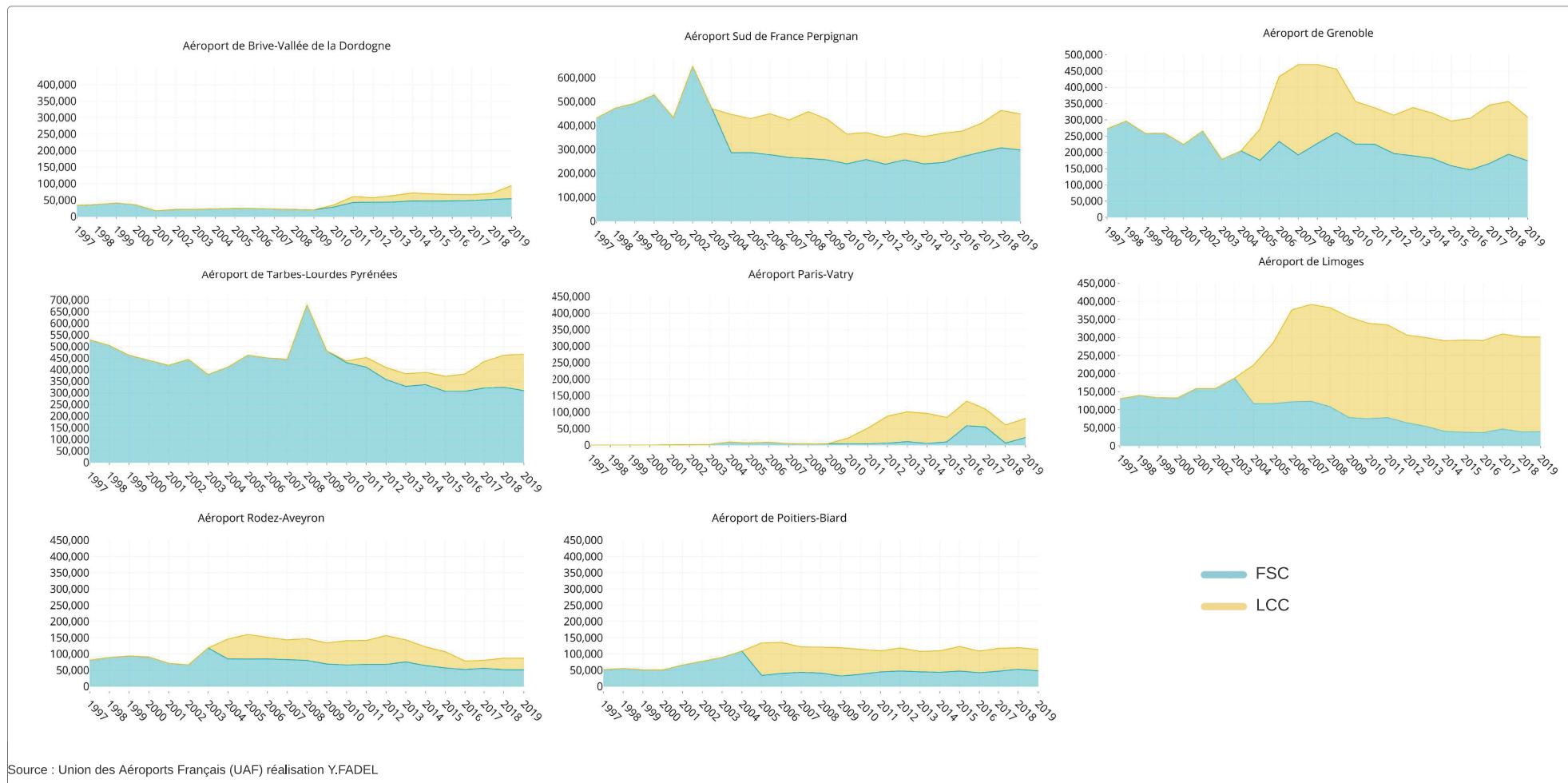
Dans ce groupe d'aéroports nous remarquons donc un recul des compagnies traditionnelles. Pour expliquer cela, trois raisons principales peuvent être avancées. La première est bien sûr liée à la concurrence apportée par les low cost. La deuxième, les compagnies traditionnelles ayant délaissé ces aéroports, les compagnies low cost s'y sont installées avec les aides des collectivités locales. Enfin, la concurrence intermodale avec l'amélioration du réseau autoroutier et l'ouverture de lignes ferroviaires à grande vitesse a considérablement ralenti l'activité aérienne entre Paris et la province. Dans le milieu des années 1990, les flux reliant la capitale à la province représentaient 40 % du total des flux contre moins de 20% dans la décennie 2010 (Boy *et al.*, 2017). Mais il faut aussi noter que certains de ces aéroports étaient desservis par des lignes d'aménagement du territoire (liaisons aériennes soumises à une Obligation de Service Public).

1.2. Cumul de compagnies traditionnelles et low cost

La deuxième catégorie a bénéficié de l'implantation de low cost tout en conservant un trafic porté par les compagnies traditionnelles. Il s'agit de huit aéroports : Limoges qui dispose d'une offre de low cost la plus élevée dans ces catégories, suivi par Grenoble, Perpignan, Tarbes-Lourdes, Poitiers et Brive (graphique n°17). Dans les cas de Limoges et Poitiers, on trouve à la fois la présence de Ryanair et de Chalcair, compagnie positionnée sur des lignes d'aménagement du territoire. La part des compagnies aériennes low cost est variable en 2019 entre 19% pour Tarbes et 80% pour Limoges.

Le trafic total en 2019 des aéroports de cette catégorie est aussi variable, Brive 94 000, Poitiers 115 000, Limoges 301 000, Grenoble 308 000, Perpignan 448 000 et Tarbes 467 000 passagers.

Graphique 17 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Cumul de compagnies traditionnelles et low cost

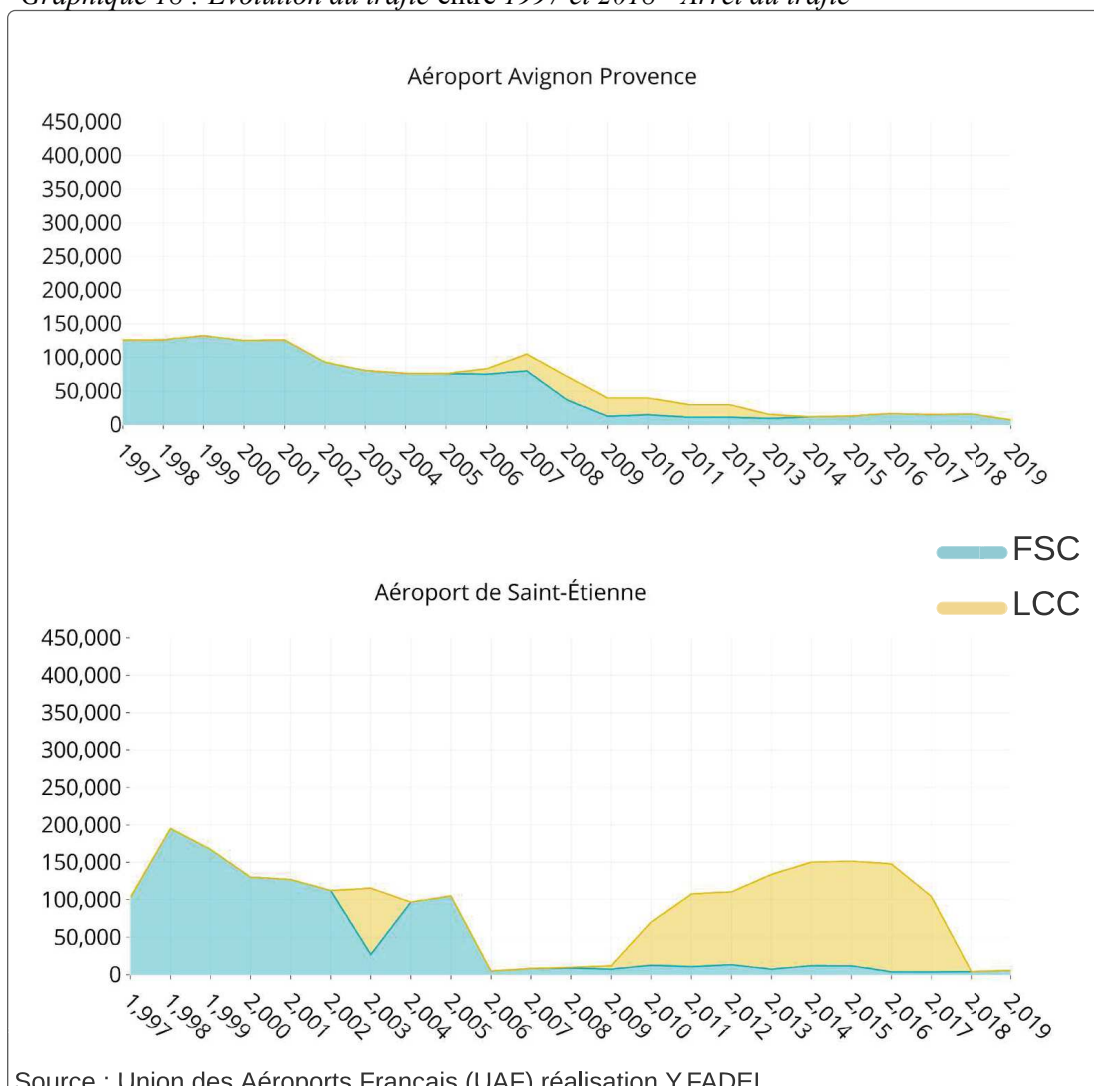


Nous remarquons que la plupart des aéroports de cette catégorie présentent un volume de passagers supérieur aux aéroports de première catégorie (Substitution et création du trafic) à l'exception de l'aéroport de Beauvais qui reste dominant.

1.3. Arrêt du trafic

Cette catégorie regroupe deux aéroports pour lesquels le trafic était nul ou quasi-nul en 2018 et 2019 (graphique n°18). À Avignon, nous remarquons une forte baisse du trafic (126 000 passagers en 1997 et 15 000 passagers en 2017), avec une présence des compagnies traditionnelles (CityJet et VLM Airlines en 2014 et 2015) et Flybe qui a fait faillite en 2020. Saint-Etienne illustre l'importance des aides déployées dans le choix des low cost de desservir un aéroport. En effet, en 2017, les collectivités locales associées au sein d'un syndicat mixte prennent la décision de stopper le financement des low cost avec pour conséquence la suspension des vols de Ryanair vers Fès et Porto dès la fin 2017 et de ceux de Pegasus vers Istanbul en 2019.

Graphique 18 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Arrêt du trafic



1.4. Faible part des low cost mais une forte internationalisation

Cette dernière catégorie, composée de cinq des aéroports, a un faible pourcentage de vols low cost mais de nombreuses liaisons aériennes vers l'international (graphique n°19). Le nombre de passagers en 2019 est hétérogène : Angers 5 000, Le Touquet 6 000, Deauville 145 000, Chambéry 205 000 et Metz 264 000.

Deux aéroports correspondent à des cas particuliers : Le Touquet, où seule la compagnie Lyddair propose des vols. Il s'agit d'une compagnie britannique qui offre des liaisons entre l'aéroport de Lydd et celui du Touquet à bord d'avions d'une capacité de sept passagers.

Chambéry se caractérise quant à lui par une activité de vols réguliers mais aussi une très forte activité de vols charters saisonniers (« charters ski ») avec 16 tour-opérateurs, très majoritairement étrangers. Cet aéroport maintient donc une activité se situant proche de 200 000 passagers grâce à cette typologie de liaisons internationales et qui explique sa présence dans le groupe 1.

À part ces exceptions qui apparaissent dans ce groupe en raison de leur fort trafic international, les aéroports du groupe 1 de notre typologie dépendent des low cost qui y assurent l'essentiel, voire la totalité du trafic. Le choix de se positionner dans ces aéroports relève aussi largement du soutien apporté par les collectivités locales dans le cadre d'un nouveau contexte de gestion aéroportuaire.

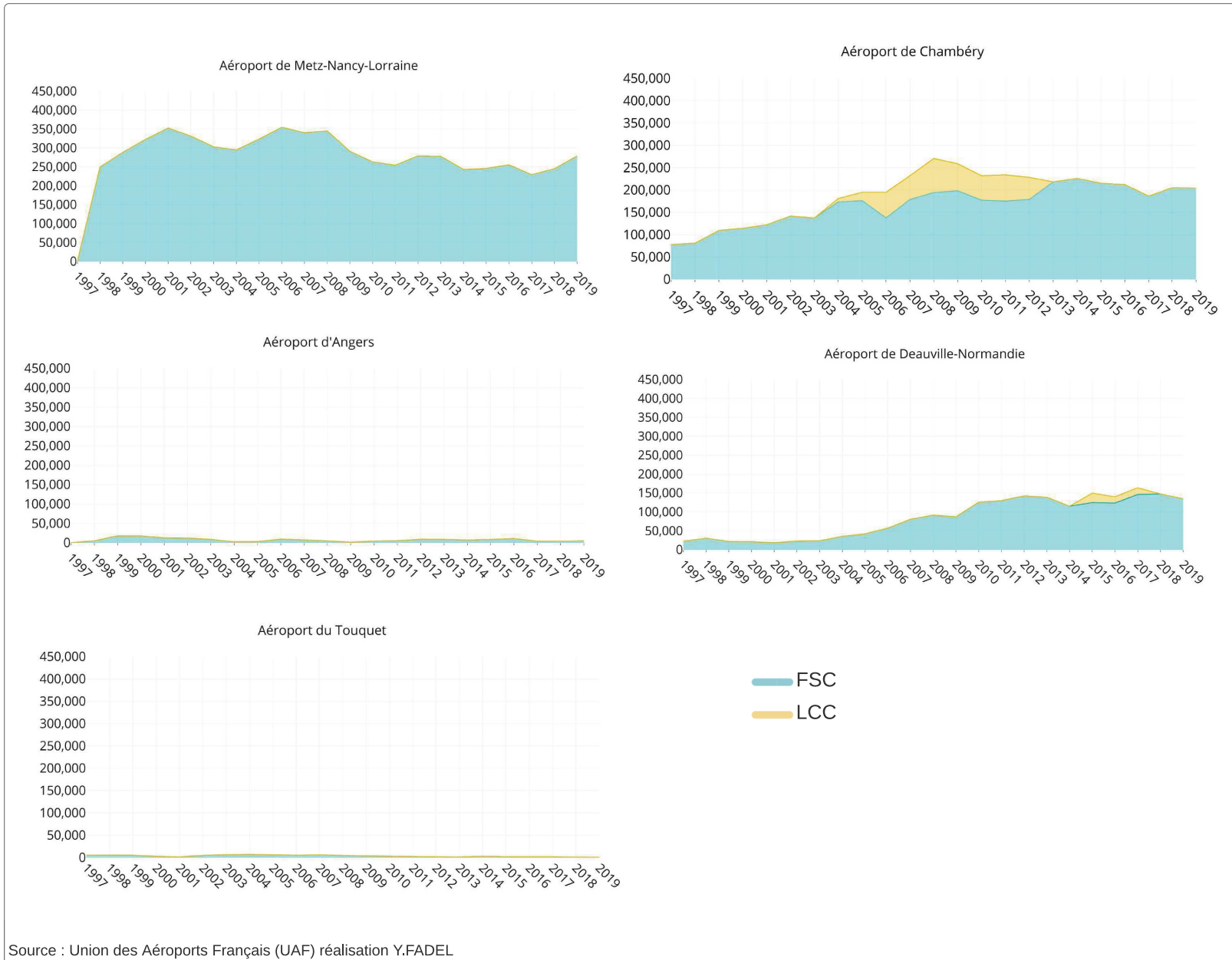
1.5. Le choix de trois plateformes aéroportuaires

Comme nous venons de le montrer, le premier groupe de notre typologie est constitué de 24 aéroports et est divisé en catégories en fonction des caractéristiques de leur trafic aérien. Pour le choix des terrains d'études, nous nous sommes concentrés sur le groupe ayant connu une création de trafic par l'arrivée des low cost.

Ce choix est justifié aussi par la forte corrélation entre le taux de trafic international et le développement du low cost. Les aéroports ayant un taux élevé de vols low cost possèdent une part importante de leur trafic à l'international et la présence de low cost est très forte (de 88 à 100%).

D'autres critères ont guidé notre choix. Le premier correspond au volume de passagers. Les aéroports de Dinard et Dôle ont été exclus en raison de la faiblesse de leur trafic fortement saisonnier (moins de 100 000 passagers). De plus, Dinard n'a plus de vols réguliers depuis 2021. Le deuxième critère correspond au statut de l'aéroport.

Graphique 19 : Vols low cost, un pourcentage faible ou absente mais une forte internationalisation



Source : Union des Aéroports Français (UAF) réalisation Y.FADEL

Ainsi, Beauvais correspond à un aéroport secondaire, et n'a pas été retenu afin de ne conserver que des aéroports régionaux. Le troisième critère prend en compte l'offre modale. Nous avons privilégié des territoires où le transport aérien est relativement peu concurrencé par l'offre ferroviaire. Ainsi, Tours, ville desservie par une ligne à grande vitesse ferroviaire ne fait pas partie de notre échantillon. Enfin, le dernier critère s'attache à la période de l'installation de low cost. Les aéroports sélectionnés ont été parmi les premiers en France à avoir facilité leur implantation. Cela a exclu Béziers où les premières low cost se sont installées modestement en 2007. Finalement, trois aéroports ont été retenus : La Rochelle (LRH), Bergerac (EGC) et Carcassonne (CCF). Ces trois cas d'étude possèdent des caractéristiques communes : volume d'activité, domination des low cost et des vols internationaux et tout particulièrement vers la Grande-Bretagne. Mais des écarts sont aussi constatés. Deux de ces aéroports (La Rochelle et Bergerac) étaient desservis par des lignes sous OSP. Par ailleurs, Bergerac et La Rochelle sont desservis par plusieurs compagnies (majoritairement de low cost mais aussi traditionnelles) contrairement à Carcassonne où Ryanair est la seule compagnie présente. Enfin, il est à noter que Carcassonne et La Rochelle ont été placées sous enquête par la Commission Européenne afin de vérifier la légalité des aides versée aux compagnies.

2. Analyse diachronique de trois plateformes choisies

Dans cette dernière partie de chapitre, nous aborderons et décrirons les sources de données qui seront mobilisées dans les deux chapitres suivants. Elles sont liées à l'activité aérienne et au tourisme qu'elle génère.

2.1. Sources utilisées pour caractériser l'activité aérienne et touristique des trois territoires étudiés aux échelles départementales et locales

Nous commencerons par détailler les sources de données liées au trafic aérien pour les trois lieux d'étude. Nous avons demandé aux trois aéroports de nous communiquer leurs bases de données en soulignant que nous avons besoin d'informations chronologiques (mois, semestre ou année) sur une période de 20 ans. Nous disposons déjà de données fournies par l'UAF ou l'OAG (cf. supra) mais nous souhaitons pouvoir les compléter. Les plateformes ne disposent d'aucune base de données complète et chronologique. Nous avons cependant pu obtenir une base de données détaillée (nombre de passagers par liaison) pour la période 2004-2018. Pour l'aéroport de Carcassonne, ces données ont pu être obtenues par le biais de la région Occitanie.

Nous avons aussi fait la demande des études et enquêtes réalisées sur les passagers. L'aéroport de La Rochelle a accepté de nous communiquer une enquête faite auprès de voyageurs afin de déterminer leur impact sur l'économie. Cette enquête a été réalisée par une entreprise privée. Pour Carcassonne, c'est la Région Occitanie qui nous les a fournis. À Bergerac, c'est la CCI qui a elle-même réalisé des études sur les retombées économiques générées par les passagers.

Les données liées au volume et aux caractéristiques du tourisme sont divisées en deux catégories selon le type de données (gratuites ou payantes). Le premier type de données (gratuites) est collecté auprès des acteurs publics du tourisme à l'échelle du département et de la communauté d'agglomérations telle que le nombre d'hébergements touristiques, de résidences secondaires, de lits touristiques ainsi que des sondages réalisés auprès de passagers. Nous allons analyser et comparer les résultats de ces études afin de comprendre les caractéristiques des voyageurs dans chaque structure aéroportuaire.

En ce qui concerne les données payantes, nous avons utilisé plusieurs sources telles que OAG. Ces dernières apportent plusieurs informations telles que le nombre de sièges, le nombre et le type de compagnie par aéroport, ces données couvrant des périodes de 1995 à 2018.

Le deuxième type de données payantes est délivré par SFER qui propose un recensement des propriétaires étrangers par commune pour deux départements (Charente-Maritime et Dordogne). Ces données donnent des informations, notamment la nationalité des propriétaires. et leurs adresses., Les types de logement, appartements ou maisons nous ont été fournis par les notaires.

2.2. Frise chronologique des trois aéroports

À présent, nous allons nous attacher à comprendre l'évolution des trois structures aéroportuaires. Pour cela, nous allons élaborer des frises chronologiques. Elles reposent sur trois aspects généraux : **le mode de gestion, l'installation des compagnies low cost et les liaisons développées** sur la période choisie (1998-2019) en pointant les éléments majeurs pour chaque aéroport. La date de 1998 correspond à l'année qui suit la libéralisation complète du transport aérien (application des Libertés 8 et 9).

2.2.1. La Rochelle, un changement de gestion après 23 ans

L'aéroport de La Rochelle - Île de Ré est un aéroport civil, proposant des vols directs nationaux et internationaux. Il est desservi par six compagnies aériennes pour 16 destinations dont cinq liaisons nationales.

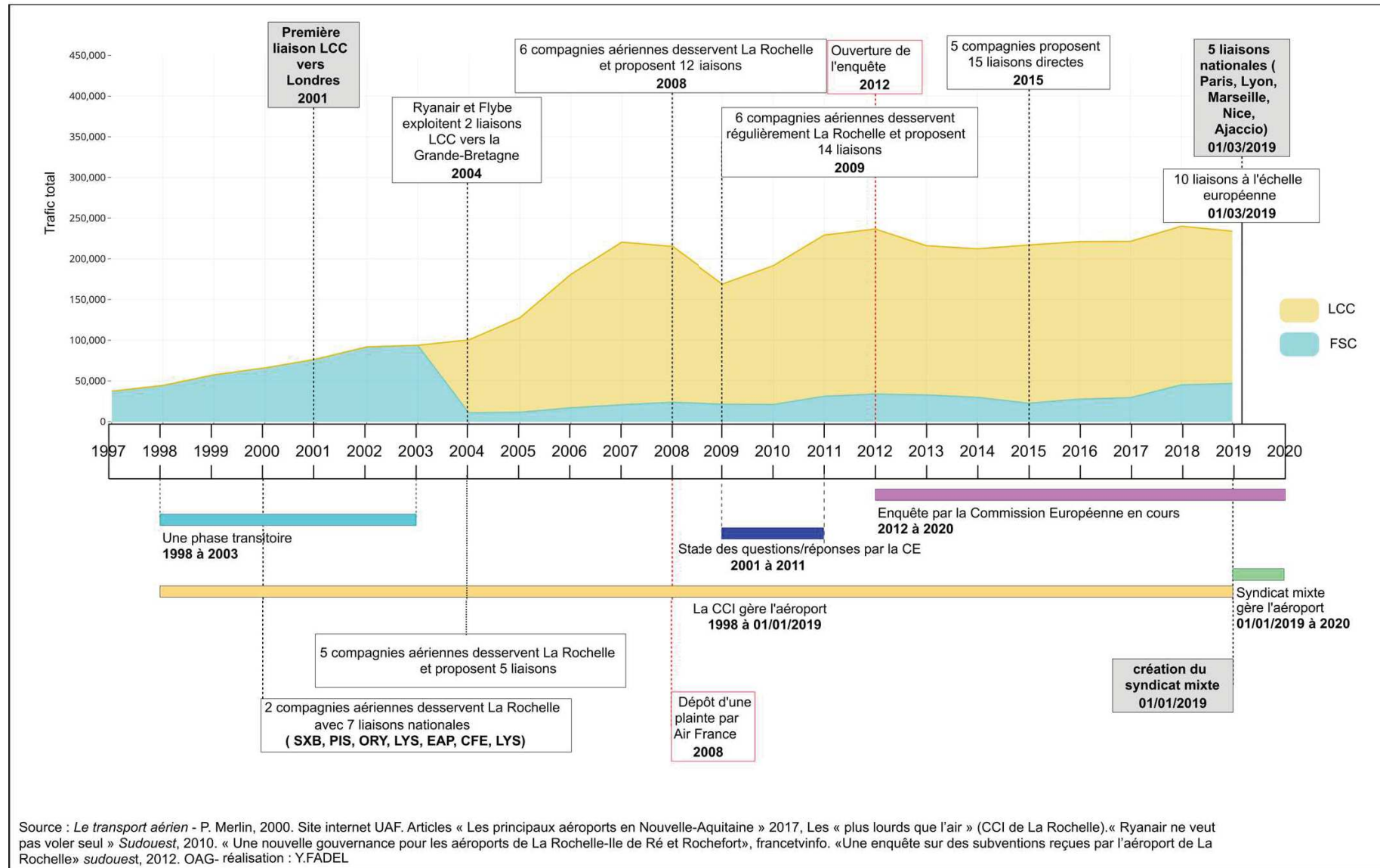
Cet aéroport est situé dans la région Nouvelle-Aquitaine, dans le département de la Charente-Maritime sur la commune de La Rochelle. Il est également à moins de 140 km de Nantes, 194 km de Bordeaux et 140 km de Poitiers. Pour mettre l'accent sur les événements marquants de l'aéroport de La Rochelle, nous allons analyser la frise chronologique n°1.

Nous pouvons constater qu'à la fin des années 1990 et au début des années 2000, cet aéroport était desservi par cinq compagnies aériennes, dont trois traditionnelles avec des liaisons nationales vers Clermont-Ferrand, Paris et Lyon et deux autres low cost, à destination de la Grande-Bretagne (OAG). En 2003, a lieu une hausse du trafic aérien grâce à ces compagnies, l'offre des compagnies traditionnelles restant faible au niveau international, malgré une forte demande notamment vers la Grande-Bretagne. Au milieu de la période préparatoire, la compagnie aérienne Buzz (filiale de KLM) a ouvert la première liaison low cost vers la Grande-Bretagne et cette liaison représentait 70% du trafic total jusqu'à sa faillite en 2003 : racheté par Ryanair, cette dernière a repris une partie de leurs créneaux (Belvès, 2014).

La crise économique de 2008 explique une chute du nombre de passagers. Durant toute cette période, l'aéroport de La Rochelle était sous la direction de la Chambre de Commerce et d'Industrie mais également sa propriété, ce qui a engendré un conflit d'intérêt entre l'aéroport et la CCI, cette dernière invoquant une impossibilité d'être à la fois propriétaire et gestionnaire de la structure. En 2018, un syndicat mixte de six acteurs publics a été créé afin de participer au financement et d'assurer le fonctionnement de la plateforme aéroportuaire (Procès-verbal du conseil communautaire, 2018). Ce n'est qu'après 23 ans de gestion totale de la CCI en 2019, qu'un syndicat mixte a repris la suite, la Chambre de Commerce et d'Industrie étant toujours présente, mais de manière minoritaire. Il est à noter que l'aéroport de La Rochelle a connu plusieurs modes de gestion.

Cependant, l'aéroport de La Rochelle doit sa stratégie de diversification des compagnies et des liaisons aériennes à la CCI. Le syndicat n'a fait que pérenniser cette stratégie en appuyant un peu plus sur les liaisons nationales notamment avec l'ouverture de deux nouvelles liaisons vers Nice et Marseille (Aéroport de La Rochelle, 2018), ces dernières pouvant contribuer au développement de nouvelles clientèles comme celle des voyageurs d'affaires.

Frise chronologique 1 : Aéroport de La Rochelle



Source : *Le transport aérien* - P. Merlin, 2000. Site internet UAF. Articles « Les principaux aéroports en Nouvelle-Aquitaine » 2017, Les « plus lourds que l'air » (CCI de La Rochelle). « Ryanair ne veut pas voler seul » *Sudouest*, 2010. « Une nouvelle gouvernance pour les aéroports de La Rochelle-Ile de Ré et Rochefort », *francetvinfo*. « Une enquête sur des subventions reçues par l'aéroport de La Rochelle » *sudouest*, 2012. OAG- réalisation : Y.FADEL

La Chambre de Commerce et d'Industrie a pris aussi l'initiative de faciliter l'installation des compagnies low cost au sein de l'aéroport, grâce à des subventions directes, dans le cadre de l'ouverture de nouvelles liaisons, et de subventions indirectes, soutenant les actions de marketing³⁰ de l'entreprise AMS (filiale de Ryanair à 100%), afin de promouvoir le territoire *via* les compagnies aériennes. Suite à une requête déposée par Air France, en raison des subventions marketing obtenues et de la baisse des taxes aéroportuaires, la Commission européenne envoie une série des questions à plusieurs acteurs publics français (État, gestionnaires de plateforme) et à la compagnie aérienne Ryanair. Cette période d'échanges se situe entre 2009 et 2011.

Selon le rapport de la Commission Européenne sur l'aéroport de La Rochelle (2012) qui couvre la période de 2001 à 2010 et qui concerne les subventions allouées à cet aéroport, ce dernier a bénéficié de subventions directes sous plusieurs formes : subvention d'exploitation, subvention des travaux réalisés, subvention aux infrastructures et matériel de transport. En outre, le rapport présente les sommes versées aux compagnies aériennes pour les aides au marketing. Nous constatons que plusieurs compagnies (Ryanair, Easyjet, Buzz) ont sollicité des aides marketing, dont Ryanair est bénéficiaire en grande partie. D'après le même rapport, les aides marketing versées à AMS représentent un montant estimé entre quatre et cinq millions d'euros pour la période de 2001 à 2010.

Il est difficile d'obtenir des chiffres plus précis, le rapport de la Commission Européenne ne donnant aucune précision par année prétextant que l'information est couverte par le secret professionnel.

De ce fait, la Commission européenne a ouvert une enquête sur l'aéroport de La Rochelle en 2012. Concernant les aides allouées par la Commission européenne aux aéroports entre 2005 et 2014, il apparaît qu'elles jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement de ceux-ci (ACI, 2014 et Carrard, 2016). Ces aides sont divisées en plusieurs catégories, notamment l'investissement pour les infrastructures aéroportuaires (CGEDD, 2016). Selon le même document, d'autres types d'aides ont été accordées à l'ouverture d'une ligne pour une durée maximale de trois ans. Afin d'obtenir ces aides, sept critères³¹ sont requis, en particulier concernant la rentabilité de ces financements qui doit être avérée à la fin des trois ans, car dans le cas contraire, la

³⁰ Une action de marketing est un contrat signé entre les acteurs publics comme le Comité départemental du tourisme et les compagnies aériennes ayant pour objectif de promouvoir la destination, cette promotion consistant dans l'affichage de la destination sur le site internet de compagnie aérienne pour une durée maximale de trois ans.

³¹ Un objectif d'intérêt général, la nécessité d'intervention de l'État, le caractère approprié de la nature de l'aide, la proportionnalité de l'aide, l'existence d'un effet d'incitation de l'aide, la prévention des effets négatifs sur la concurrence et les échanges, la transparence de l'aide.

compagnie se devrait d'assurer le fonctionnement de la ligne pour une durée double prévue par l'aide. Par ailleurs, les aides de redevances sont limitées à 50% sur une période de trois ans (CGEDD, 2016).

Enfin, dans le même rapport, il est indiqué que les aides aux aéroports français sont liées au type d'aéroports, soit enclavés, isolés ou semi-isolés. Nous notons que nos trois cas d'études sont classés comme des aéroports isolés avec un nombre de passagers compris entre 200 000 et 700 000 (CGEDD, 2016).

2.2.2. Bergerac, la transformation d'un aérodrome en aéroport

L'aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord se situe aussi dans la région Nouvelle-Aquitaine, dans le département de la Dordogne, à environ trois kilomètres du centre-ville. Il propose les services de six compagnies aériennes pour 16 liaisons au total dont deux nationales (Aéroport de Bergerac, 2020)³². Depuis 1998, cet aéroport a connu beaucoup de mouvements, notamment dans sa gestion, et afin de les étudier, nous allons nous intéresser à la frise chronologique n°2. À l'origine, il s'agit d'un aérodrome qui a été transformé en aéroport. Cette transformation s'est faite à la fin des années 1990 (Belvès, 2014). La décision de le transformer fut prise par deux personnes principalement (Belvès³³ et Conte³⁴) avec le soutien des élus du territoire.

Cette transformation en aéroport a pris plusieurs aspects : élargissement de la piste, transformation de la salle d'embarquement et investissement au niveau de la sécurité de l'aéroport.

La toute première liaison internationale apparaît fin 2001 à destination de la Grande-Bretagne. Elle était desservie par la compagnie Buzz jusqu'à la faillite de cette dernière en 2003. C'est la même année que Ryanair, intéressée par les créneaux de Buzz à l'aéroport londonien de Stansted, en a profité pour exploiter ces liaisons notamment à destination de Bergerac. En parallèle, la compagnie Flybe a annoncé l'ouverture d'une liaison quotidienne Southampton-Bergerac.

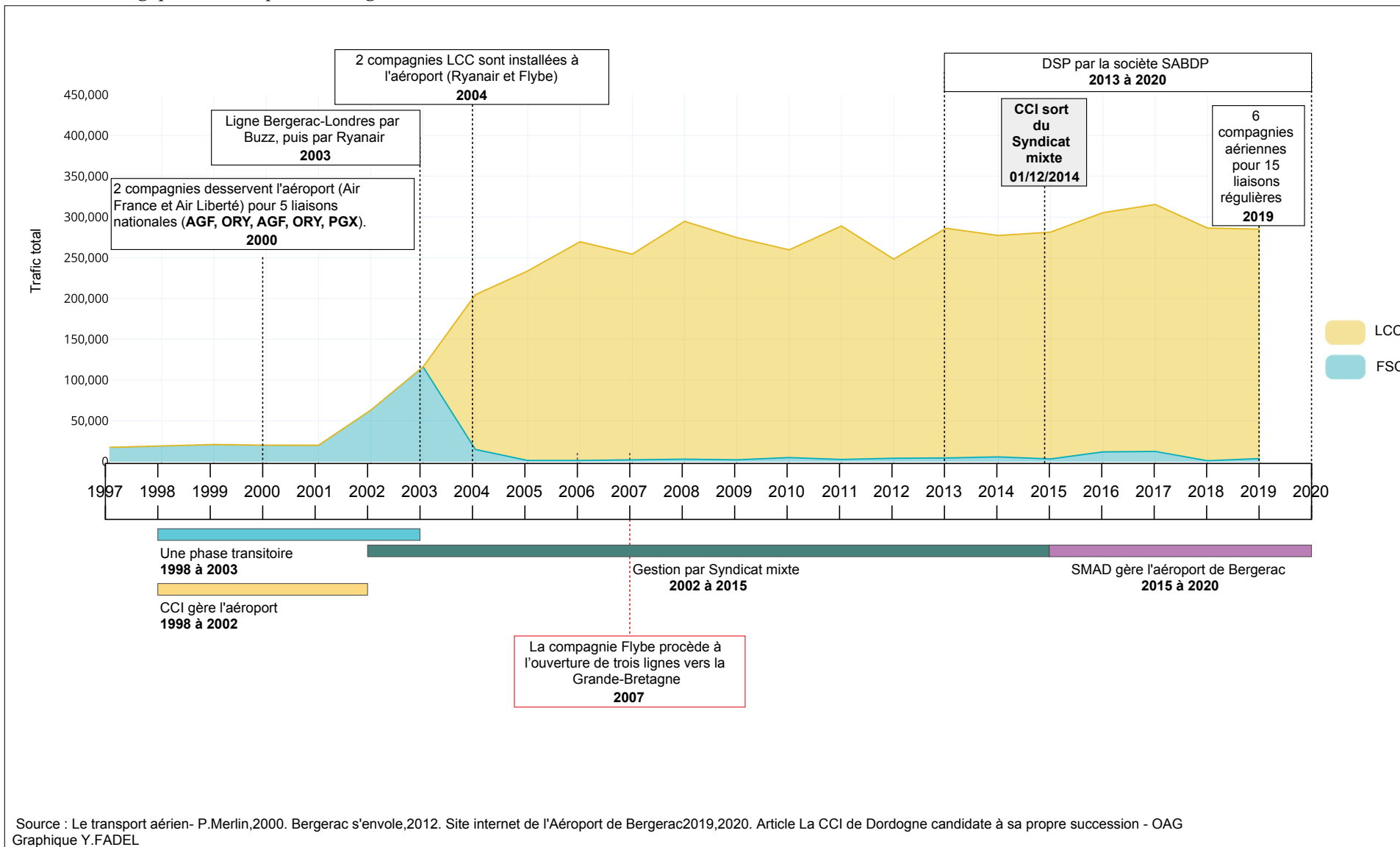
https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/publications/Vade-mecum-aides-Etat-2020/Vademecum_aides240920.pdf

³² Données statistiques communiquées par l'aéroport de Bergerac en 2020.

³³ Jean-Pierre Belvès : élu à la CCI de Bergerac, Président de la commission de l'aéroport de Bergerac.

³⁴ Jean-Pierre Conte : Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Dordogne (2001-2010)

Frise chronologique 2 : Aéroport de Bergerac



Comme nous avons pu déjà le voir avec l'aéroport de La Rochelle, Bergerac a également connu une phase transitoire essentielle de 1998 à 2003 (Belvès, 2014). Jusqu'en 2002, la Chambre de Commerce et d'Industrie en était propriétaire et en avait la gestion. Puis, celle-ci a été reprise par un syndicat mixte composé par la Communauté d'agglomération de Bergerac (CAB), la Communauté d'agglomération de Périgueux (CAP), le Département de Dordogne ainsi que la CCI (Belvès, 2014). Cependant sous la pression du préfet de la région Aquitaine, qui estime que la Chambre de Commerce et d'Industrie ne peut pas être en même temps actionnaire exploitant et membre du syndicat mixte, elle se voit dans l'obligation de se retirer afin de ne pas entrer en conflit d'intérêt. Ainsi la propriété est transférée au syndicat qui en reprend également la gestion totale à partir de 2019.

Entre 2003 et 2004, une hausse de la part des low cost accompagnée du développement de Ryanair et de Flybe s'observe, 2004 marquant l'installation de ces deux compagnies (Belvès, 2014). Bergerac a connu le plus gros développement avec 15% d'augmentation du trafic par rapport aux aéroports de La Rochelle (2,50%) et Carcassonne (4,80%) entre 2007 et 2008. Concernant le développement du nombre de passagers par liaison, ce même aéroport a connu la plus forte progression de tous les aéroports de province avec 76% du trafic de passagers sur la liaison Bergerac/Londres sur la période 2003/2004, et a connu une évolution de son trafic de + 87% (Observatoire de l'Aviation Civile, 2004/2005, 2006).

En 2015, suite au retrait de la CCI, le SMAD³⁵ se constitue avec les mêmes membres que précédemment, auxquels vient s'ajouter la Région Nouvelle-Aquitaine.

Cependant, la CCI ayant un contrat de délégation de service public courant de 2013 à 2020, celle-ci continue d'exploiter l'aéroport, par le biais de sa propre filiale sous le statut SABDP³⁶. Notons que de 2006 à 2007, de 2008 à 2010 et de 2011 à 2012 plusieurs chutes du nombre de passagers sont à constater, celles-ci étant peut-être dues aux vols saisonniers (Belvès, 2014). Cela reste une hypothèse, le directeur de l'aéroport, Emmanuel Ibarra (entretien 2019, P.7), n'ayant lui-même aucune explication.

2.2.3. Carcassonne, une unique compagnie

Les événements majeurs à l'aéroport de Carcassonne de 1998 à 2020 sont synthétisés dans la frise chronologique n°3. Vers la fin des années 1990, Air Liberté a proposé des liaisons nationales, en direction de Paris-Orly, Rodez et Toulouse (Aéroport de Carcassonne, 2019).

³⁵Syndicat Mixte Air Dordogne (SMAD)

³⁶ Société d'exploitation de l'Aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord - (SABDP)

Parmi ces trois liaisons, celle de Paris-Orly a été subventionnée par l'État Français dans le cadre d'une OSP (Obligation de Service Public). Ces dernières n'auront cependant pas duré longtemps, la faillite de la compagnie Air Liberté en 2001 ayant précipité leur fin.

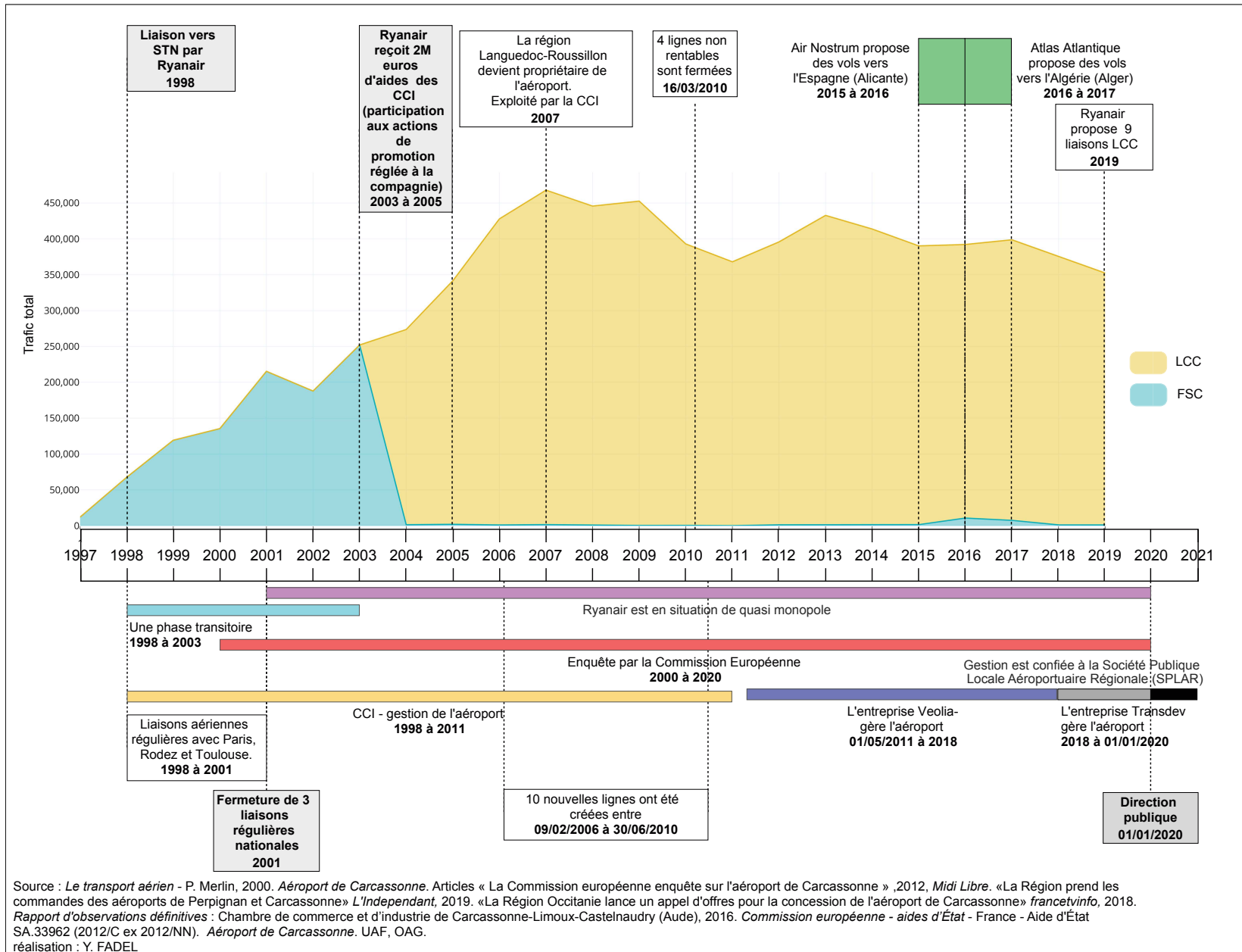
Par la suite et avant l'installation des compagnies low cost, une phase transitoire de 1998 à 2003 a été nécessaire afin de préparer l'aéroport à accueillir ces nouvelles compagnies (Marline, 2000). En 2000, et pendant la phase transitoire, la compagnie aérienne Ryanair a ouvert une liaison en provenance de Grande-Bretagne avec 73 488 sièges proposés par an (OAG, 2018).

À partir de 2003, nous notons une augmentation remarquable du nombre de passagers et constatons que cette augmentation a progressé en même temps que le développement de la compagnie Ryanair au sein de l'aéroport. Depuis 2001 et jusqu'à ce jour, l'aéroport de Carcassonne n'est desservi que par cette seule et même compagnie aérienne, et la part du trafic qui lui est attribuée est de plus de 96% (Aide d'État SA.33962 (2012/C ex 2012/NN) - Aéroport de Carcassonne, 2012). Deux autres compagnies ont pourtant tenté d'ouvrir des liaisons (Air Nostrum vers l'Espagne et Air Algérie vers l'Algérie), mais sans succès, ces dernières n'ayant duré qu'un an chacune.

En 2006, Ryanair annonce l'ouverture de dix nouvelles liaisons, majoritairement à destination de la Grande-Bretagne. En 2007, la CCI transfère la propriété de l'aéroport à la Région Languedoc- Roussillon mais continue de le gérer (Sénat, 2021). L'aéroport de Carcassonne a connu plusieurs modèles de gestion ³⁷: la Chambre de Commerce et d'Industrie en a assuré la gestion de 1986 à 2011 et on lui doit l'initiative de l'implantation des compagnies low cost. L'aéroport a ensuite été exploité par une entreprise privée (Veolia Transport) entre 2011 et 2018 dans le dispositif d'une délégation de service public. Là, un nouvel appel d'offres a été lancé par la Région Occitanie. Transdev en a repris la gestion jusqu'au 31 décembre 2019. Il convient de souligner que la Région Occitanie a décidé de mettre l'aéroport de Carcassonne sous direction publique à partir du premier janvier 2020. Cela a donc obligé la Région à créer une Société Publique Locale (SPL) à l'échelle régionale afin d'en assurer le fonctionnement. Ce modèle de gestion de plateformes aéroportuaires ne se trouve dans quasiment aucun autre aéroport en dehors de celui de Perpignan, situé lui aussi en Occitanie.

³⁷ <https://www.ladepêche.fr/2019/07/05/le-prive-trop-gourmand-la-region-reprend-la-gestion-de-laeroport,8296848.php>

Frise chronologique 3 : Aéroport de Carcassonne



Source : *Le transport aérien* - P. Merlin, 2000. *Aéroport de Carcassonne*. Articles « La Commission européenne enquête sur l'aéroport de Carcassonne », 2012, *Midi Libre*. « La Région prend les commandes des aéroports de Perpignan et Carcassonne » *L'Indépendant*, 2019. « La Région Occitanie lance un appel d'offres pour la concession de l'aéroport de Carcassonne » *francetvinfo*, 2018. *Rapport d'observations définitives* : Chambre de commerce et d'industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudry (Aude), 2016. *Commission européenne - aides d'État* - France - Aide d'État SA.33962 (2012/C ex 2012/INN). *Aéroport de Carcassonne*. UAF, OAG.
 réalisation : Y. FADEL

Selon cette même frise chronologique, nous remarquons que malgré la succession de plusieurs types de gestionnaires (CCI, Veolia, Transdev), aucun n'a réussi à diversifier le nombre de compagnies aériennes présentes. En conséquence, Ryanair a tiré profit de cette situation de monopole en demandant des subventions et des avantages, comme le contrat de service de marketing d'une durée de cinq ans entre la CCI et la filiale AMS de Ryanair en 2007, contrat de marketing ayant pour but d'acheter des prestations de marketing et de promouvoir le territoire *via* le site web de Ryanair. C'est d'ailleurs en raison de ce contrat qu'en 2012, la Commission européenne a ouvert une enquête à l'aéroport de Carcassonne, ayant eu des doutes sur la légitimité des aides accordées à Ryanair par les acteurs publics tels que la CCI, la Ville de Carcassonne et l'Agglomération, la Région Occitanie ainsi que le Conseil général de l'Aude, considérant ces avantages économiques injustifiés. Cette enquête couvre la période de 2001 à ce jour (Aide d'État SA.33962 (2012/C ex 2012/NN) - Aéroport de Carcassonne, 2012). Selon le même rapport, la filiale AMS de Ryanair a reçu une somme estimée entre 8 et 11 millions d'euros pour les actions du marketing entre 1998 à 2010.

La frise chronologique nous indique deux chutes du nombre de passagers : la première de 2009 à 2011, pouvant s'expliquer simplement par la crise économique de 2008, la seconde entre 2019 et 2020 qui, elle, peut avoir plusieurs explications comme la baisse des vols saisonniers et le Brexit qui ont impacté négativement les flux aériens du fait de l'incertitude quant aux nouvelles dispositions pouvant être mises en place après la validation de celui-ci, notamment pour l'aéroport de Carcassonne qui propose au total neuf liaisons, dont sept à destination de la Grande-Bretagne. Dans ce contexte, nous nous interrogeons sur les stratégies de cette nouvelle société publique, notamment en termes de diversification des compagnies aériennes à l'aéroport de Carcassonne.

Au total, il est possible de proposer une lecture synthétique qui va nous permettre d'identifier les points en commun et les différences entre les trois cas d'études (tableau n°8). Deux aéroports sur trois sont sous Syndicat mixte (La Rochelle et Bergerac) avec des dates de création différentes (Bergerac depuis 2002, La Rochelle depuis 2019). Pour Carcassonne, la gestion est passée de la CCI vers la Région Occitanie.

Seul l'aéroport de Bergerac a connu une transformation de statut en devenant un aéroport, les deux autres n'ayant effectué que des travaux. La Rochelle et Carcassonne ont en commun leur mise sous enquête par la Commission Européenne pour des raisons de subvention. Les trois cas d'études sont passés par une période transitoire dans le but d'accueillir des compagnies low cost.

Tableau 8 : Le point en commun au sein de trois cas d'études

Plateforme	Mode de gestion	Passe par une phase transitoire	Sous enquête par la Commission européenne	Desservis par plusieurs compagnies aériennes (2018)	Transformation d'un aérodrome vers aéroport
La Rochelle	CCI vers Syndicat mixte				
Bergerac	CCI vers Syndicat mixte				
Carcassonne	CCI – Syndicat mixte- Région				
Oui	Non	Réalisation : Y.FADEL			

3. Observation de l'évolution des liaisons de 2004 à 2018

L'objectif de cette observation est de comprendre le développement de nos trois cas d'étude en termes de nombre des liaisons aériennes ainsi que la répartition des compagnies qui assurent ces liaisons. Pour cela les cartes n°9 à 14 couvre deux période 2004 et 2018 ce qui va nous permettre de comprendre la situation le passer et la situation actuelle de nos trois cas d'études.

3.1. Aéroport de La Rochelle, diversification des lignes entre 2004 et 2018

Grâce aux cartes n°9 et 12, nous pouvons comprendre l'évolution de l'aéroport de La Rochelle à trois critères : le nombre de passagers, le nombre de liaisons et le nombre de compagnies aériennes. En 2004, le nombre de passagers maximum était de 120 000 annuels (aéroport de La Rochelle), pour quatre liaisons quotidiennes dont deux nationales et deux internationales vers la Grande-Bretagne. Il était desservi par quatre compagnies aériennes, deux régionales (Airlinair et Régional Airline)³⁸ et deux internationales, Ryanair et Flybe. Cependant, la faillite de Flybe, en 2020, a entraîné la disparition de l'opérateur. La crise sanitaire qui a suivi a bouleversé la situation et n'a pas permis de voir si les liaisons de Flybe auraient ont été reprises par une autre compagnie.

En 2018, le nombre de passagers a plus que doublé pour attendre 250 000 passagers pour un nombre de 14 liaisons au total. Parmi ces liaisons, trois d'entre elles sont nationales et un

³⁸ Aujourd'hui ces deux compagnies ont fusionné pour former Hop

changement s'observe par rapport à 2004 : la liaison vers Lyon existe toujours alors que celle vers Clermont-Ferrand a fermé laissant place à deux autres, à destination d'Orly et d'Ajaccio. Le trafic national est bien plus important aujourd'hui qu'en 2004. À cette date, on comptait 7 639 passagers vers Paris et Clermont-Ferrand, alors qu'en 2018 le nombre de passagers a est passé à 44 000 passagers répartis entre Ajaccio, Paris Orly et Lyon.

Sept de ces liaisons sont uniquement à destination de la Grande-Bretagne et génèrent le plus grand nombre de passagers, notamment vers Londres-Stansted. Cette dernière existe depuis 2004 et a enregistré une baisse du nombre de passagers en 2018, ce qui ne l'empêche pas de rester la liaison la plus importante. Les quatre dernières sont aussi des liaisons internationales à destination de Charleroi (19 614), Porto (21 178) et Genève (9 037) passagers. Concernant le nombre de compagnies desservant La Rochelle, elles sont passées de quatre en 2004 à cinq en 2018. Si l'augmentation est faible, nous remarquons un changement dû à la une fusion des compagnies régionales permettant de créer Hop, ce qui permet aujourd'hui à la compagnie HOP d'exploiter les liaisons délaissées. En conclusion, nous pouvons dire que la répartition des liaisons en 2018 est quasiment équivalente entre chaque compagnie.

3.2. Bergerac, augmentation du nombre de lignes vers la Grande-Bretagne

Pour l'aéroport de Bergerac (cartes n°10 et 13), quatre compagnies aériennes desservent l'aéroport en 2004, dont trois internationales et une régionale assurant une liaison vers Paris. En 2004, le trafic total est de 200 000 passagers et les liaisons les plus importantes sont à destination de la Grande-Bretagne : la première vers Londres Stansted avec 120 000 passagers sur Ryanair et deux autres liaisons avec la compagnie Flybe à destination de Bristol et Southampton représentant un trafic de 70 000 passagers.

Nous remarquons une hausse du nombre de compagnies et de liaisons, même si l'augmentation du trafic par rapport à 2004 reste modeste : avec plus 100 000 passagers, soit 300 000 au total. En 2018, la liaison régionale vers Paris est également fermée et remplacée par une liaison, toujours régionale, mais à destination de Nice. Les plus importantes restent toujours vers la Grande-Bretagne avec 11 liaisons. Elles représentent 79% du trafic total et la liaison pour Londres-Stansted reste dominante même si nous notons une baisse de 13% du nombre de passagers par rapport à 2004. Nous pouvons aussi voir que la liaison vers Rotterdam, créée en 2004, a connu un développement de 15% en 2018. Concernant les compagnies, leur nombre est passé de quatre à six, mais Ryanair et Flybe ont conservé leur statut de compagnies majoritaires. Nous pouvons aussi voir qu'en 2018, British Airways a mis en place une liaison à destination de la Grande-Bretagne alors qu'il est rare qu'une compagnie traditionnelle ouvre une liaison à

partir d'un aéroport régional tel que celui de Bergerac. Pour conclure, les liaisons internationales ont gardé leur place depuis 2004 et une liaison nationale est maintenue même si sa destination a changé. De manière générale, les liaisons sont réparties quasiment de manière équivalente entre les compagnies, ce qui nous permet de constater que l'aéroport ne dépend pas que d'une seule compagnie pour garantir ses services.

3.3. Carcassonne : une seule compagnie mais diversification du nombre de lignes

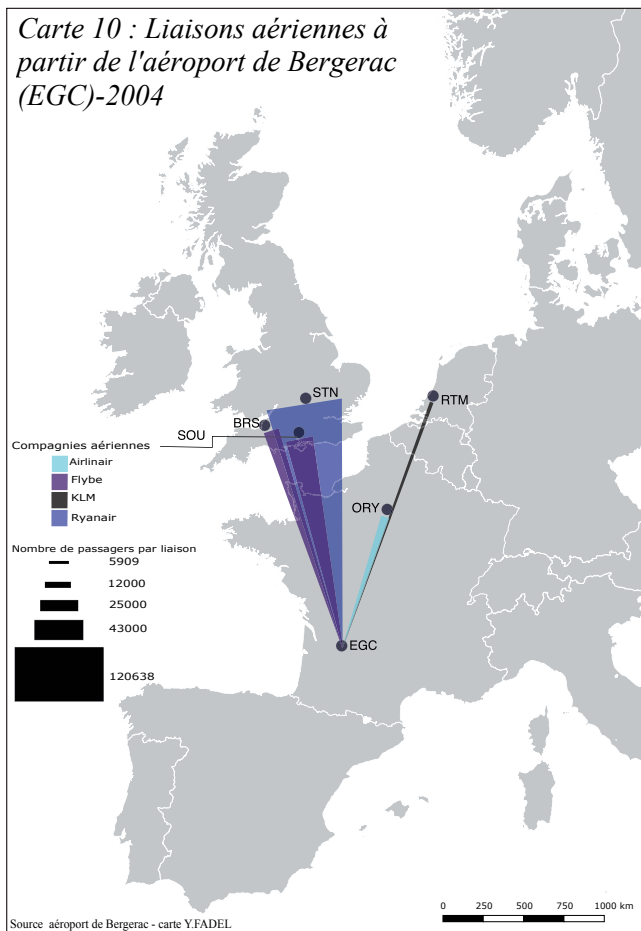
En 2004, l'aéroport de Carcassonne n'est desservi que par une seule compagnie (carte^o11), Ryanair, qui assure deux liaisons : l'une vers Londres-Stansted avec 157 000 passagers et l'autre vers Charleroi avec 116 000 passagers, soit un trafic total de 273 000 voyageurs. Nous constatons qu'en 2018 (carte n^o14), la compagnie Ryanair est toujours la seule compagnie active au sein de l'aéroport avec une hausse relativement importante de son nombre de passagers, soit 374 000 passagers sur l'année. Il est aussi bon de noter une multiplication du nombre de liaisons qui passe de deux à neuf. Sept d'entre elles, sont à destination de la Grande-Bretagne et représentent 65% du trafic. Les deux liaisons d'origine sont maintenues en 2018 même si une baisse relativement considérable du nombre de passagers est enregistrée sur Bergerac/Londres-Stansted, avec un trafic de seulement 96 000 voyageurs contre 157 000 en 2004. Contrairement aux deux précédents aéroports étudiés, Ryanair est en situation de monopole.

Nous voyons d'ailleurs un recul de 5,8% du trafic entre 2017 et 2018 (UAF, 2018) en raison d'une diminution de capacité de la compagnie. N'oublions pas de rappeler que l'aéroport de Carcassonne est actuellement sous enquête de la Commission européenne, en raison de subventions et d'actions marketing avec la compagnie Ryanair. La reprise en main de la gestion de l'aéroport par les acteurs publics grâce à la création d'une SPL à la place d'un opérateur privé aura peut-être comme résultat la définition d'une nouvelle stratégie (Chabe, 2020).

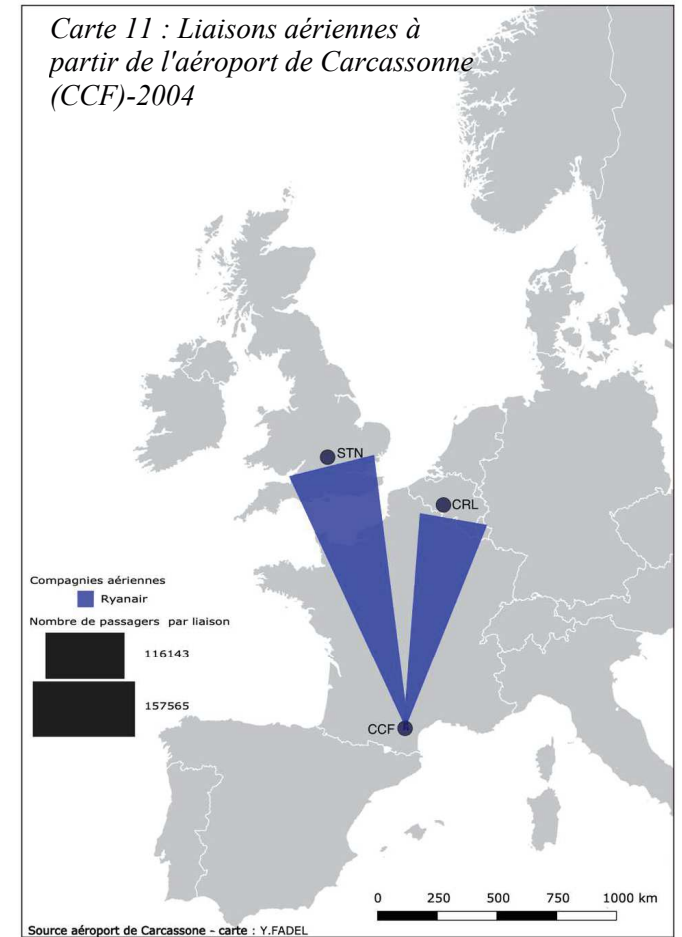
Carte 9 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de La Rochelle (LRH)-2004



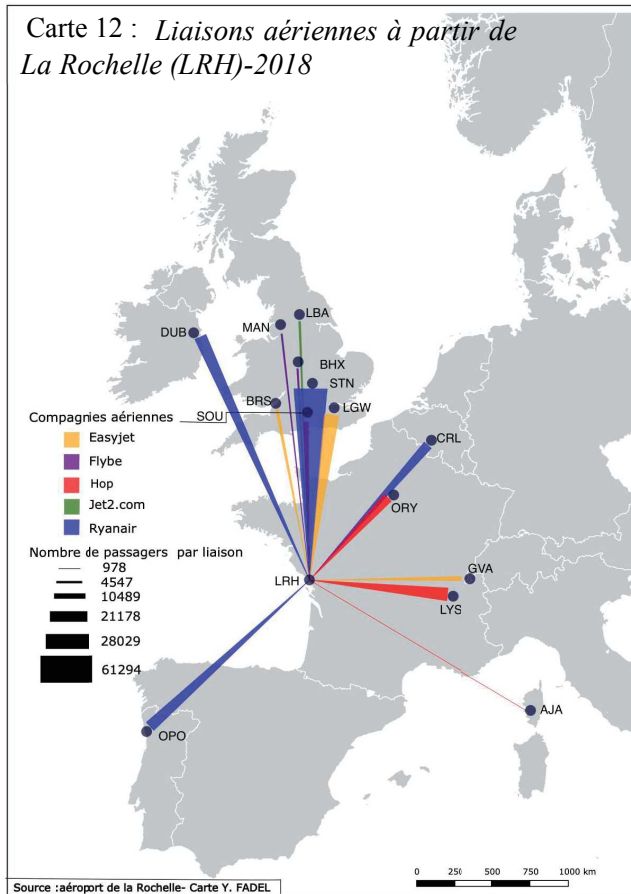
Carte 10 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de Bergerac (EGC)-2004



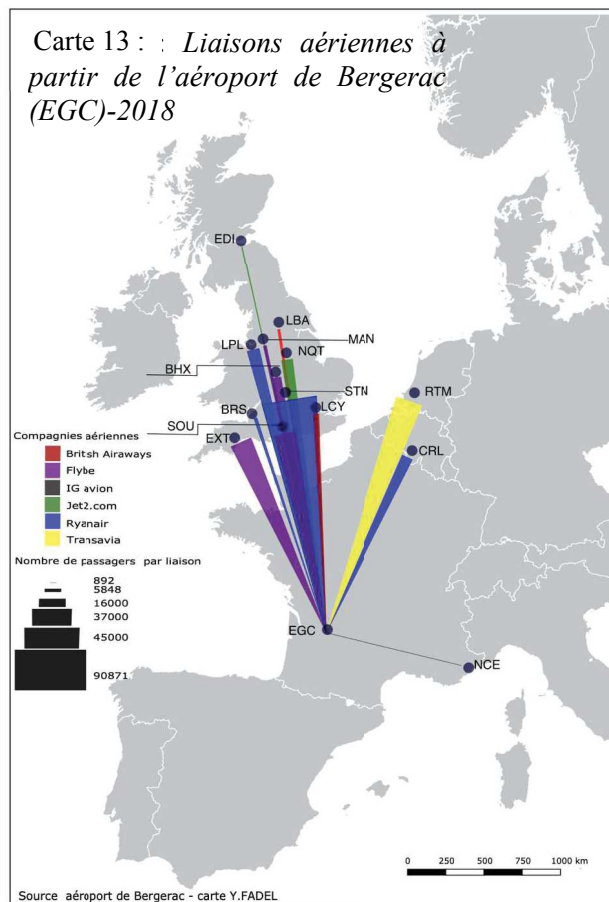
Carte 11 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de Carcassonne (CCF)-2004



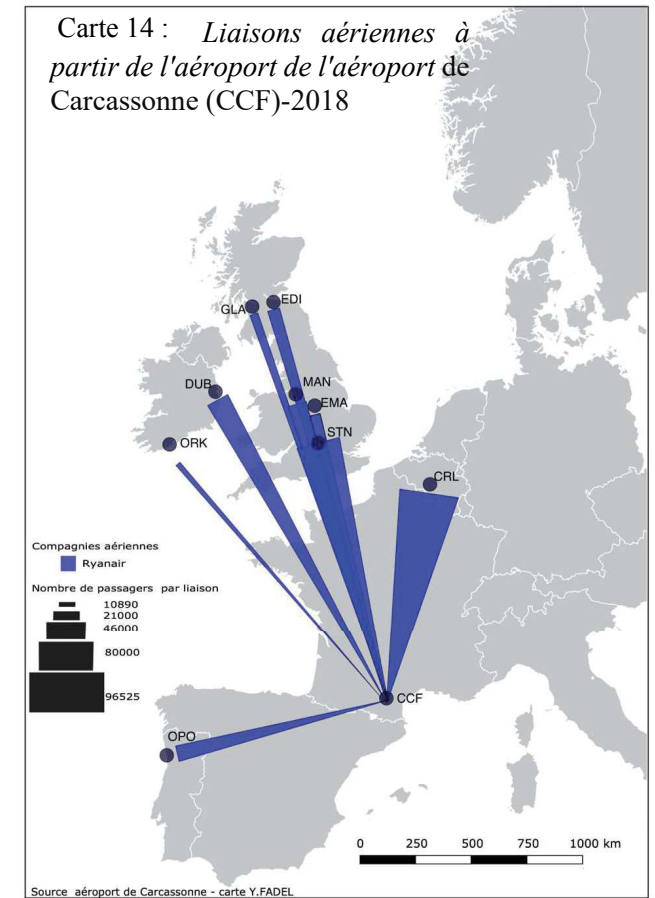
Carte 12 : Liaisons aériennes à partir de La Rochelle (LRH)-2018



Carte 13 : : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de Bergerac (EGC)-2018



Carte 14 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de l'aéroport de Carcassonne (CCF)-2018



3.4. Similitudes et différences entre les trois cas d'étude

En 2004, les trois aéroports ont un point commun : le nombre important de leurs liaisons orientées vers et depuis le nord de l'Europe (en particulier vers la Grande-Bretagne, notamment avec l'aéroport de Londres-Stansted desservi par Ryanair pour tous, et Charleroi), plutôt que vers et depuis le sud et l'est. L'ancrage international l'emporte largement sur l'ancrage national. On retrouve également des points communs aux aéroports de La Rochelle et de Bergerac. Ils assurent tous les deux des liaisons régionales, possèdent le même nombre de compagnies aériennes et sont desservis par Flybe jusqu'à en 2020. S'il y a des similitudes, nous remarquons aussi des différences, notamment leur nombre de passagers qui est très inégal, ce qui nous ramène à détailler leurs trafics. Le trafic total à La Rochelle pour l'année 2004 était de 98 000 passagers (8 % du trafic vers une destination régionale et 92% vers la Grande-Bretagne). Et a atteint de 236 000 passagers en 2018 (19% à destination de la France, 60% à destination de Grande-Bretagne et le reste vers d'autres pays européens).

L'aéroport de Bergerac a enregistré en 2004 un nombre de passagers total s'élevant à 206 000 (6% liaisons régionales, 91% à destination de la Grande-Bretagne et 3% vers les Pays-Bas). En 2018, nous remarquons une hausse du trafic total avec 317 000 passagers. Ce trafic se divise comme suit : 79% vers la Grande-Bretagne, 14% vers les Pays-Bas, 5,5% vers la Belgique, et 0,5 % vers le territoire français. Le nombre de passagers total est de 273 708 à Carcassonne en 2004, ce qui est supérieur au nombre de passagers des aéroports de La Rochelle et de Bergerac. Ce trafic se répartit de la façon suivante : 42% vers Charleroi et 58% vers la Grande-Bretagne. Ce même aéroport connaît une hausse du trafic en 2018 avec un nombre de voyageurs qui passe à 375 000 (66% à destination de Grande-Bretagne, 26% à destination de Belgique et 8 % en direction du Portugal). Il est important de souligner que pour Carcassonne, bien que n'étant desservie que par une seule compagnie, son trafic reste le plus important.

En termes **du nombre de liaisons, Bergerac est plus important que La Rochelle et Carcassonne.**

L'examen des cartes n°9 à 14 montre qu'en 2018, il y a des évolutions communes aux trois aéroports. Outre la hausse globale du trafic, des liaisons importantes vers Charleroi et les aéroports londoniens sont maintenues. La dépendance à la Grande-Bretagne est toujours présente même si nous notons une diversification des destinations outre-manche. Pour Bergerac et La Rochelle, davantage de compagnies sont en place, telles que les low cost britanniques Flybe et Jet2, avec aussi une diversification de nombre de compagnies au détriment de Stansted qui perd des passagers entre 2004 et 2018, notamment pour l'aéroport de Bergerac et Carcassonne.

De plus, il apparaît une hausse du nombre de compagnies à La Rochelle et à Bergerac, ce n'est pas le cas pour Carcassonne qui continue à accueillir une seule compagnie, soit du fait d'une stratégie des gestionnaires de l'aéroport, soit parce qu'aucune autre compagnie ne veut s'y installer (cf. chapitre VI).

Dans ce contexte, nous pouvons nous **interroger sur les stratégies des acteurs publics concernant l'accueil de ces compagnies low cost, à savoir pourquoi certains aéroports accueillent plusieurs compagnies (Bergerac et La Rochelle) et d'autres, comme Carcassonne, restent associés qu'à une seule.** Carcassonne connaît un relatif succès avec un nombre total de passagers de 375 000 en 2018 ce qui représente un trafic supérieur à celui de Bergerac et de La Rochelle (respectivement 286 000 et 240 000 passagers). Cependant, la présence d'une unique compagnie low cost en Europe qui est la plus puissante comporte des risques. Le rapport de force entre l'aéroport et la compagnie est à l'avantage de cette dernière, et Ryanair n'a pas hésité, lorsqu'elle n'obtient pas le volume d'aide escompté, à quitter des aéroports comme Pau en 2011 ou Angoulême en 2010.

Ces différences dans l'évolution respective de ces plateformes confirment le choix de nos trois cas d'études car, ils ont des caractéristiques différentes au niveau du mode de gestion et du nombre de compagnies aériennes. Cependant, les trois plateformes disposent d'un nombre important de lignes vers la Grande-Bretagne important. Après l'observation de nos trois cas d'étude et de leur forte dépendance aux lignes vers la Grande-Bretagne, nous serons amenés à vérifier la place de ces lignes dans l'ensemble des quatre groupes (CHCP) préalablement définis.

4. La Rochelle, Bergerac, Carcassonne : des plateformes spécifiques au sein des aéroports français

Nous nous concentrerons sur le trafic vers la Grande-Bretagne du fait de la forte dépendance, de nos trois cas d'étude à cette destination. Cela nous amènera à étudier la place des lignes aériennes vers la Grande-Bretagne ainsi que les conséquences du Brexit sur les quatre groupes d'aéroports.

4.1. Entre 1996 et 2018, une forte augmentation des liaisons vers la Grande-Bretagne

Le graphique n°20 nous montre plusieurs informations importantes : la répartition des quatre groupes obtenus par la Classification Hiérarchique sur Composantes Principales (CHCP), la

part du trafic international en 1996 et 2018, et la taille du cercle nous indique la part de sièges offerts à destination de la Grande-Bretagne dans le trafic international en 2018.

En 1996, nous remarquons que 46 aéroports représentent moins d'un demi-million de sièges offerts (OAG, 1996). Le premier groupe (en bleu) présente deux cas particuliers constitués par les aéroports du Touquet et de Dinard ayant un trafic tourné exclusivement vers la Grande-Bretagne en 1996, le reste des aéroports de ce même groupe ayant eux un trafic tourné entièrement vers des destinations nationales.

Pour le deuxième groupe d'aéroports (en jaune), il existe un faible taux de sièges offerts vers l'international, cette faible présence étant dominée par la Grande-Bretagne, notamment pour les aéroports de Caen-Carpiquet et de Quimper Bretagne dont le trafic international représente 1% du trafic total. Comparativement, dans ce deuxième groupe constitué de 16 aéroports, seuls deux proposent des vols vers la Grande-Bretagne en 1996 pour ce groupe-ci et pour le premier groupe (OAG, 1996).

Le troisième (couleur rouge) est composé de dix aéroports ayant une part vers l'international qui reste faible en 1996 mais dominant vers la Grande-Bretagne comme pour l'aéroport de Brest (100%) et Montpellier (58%).

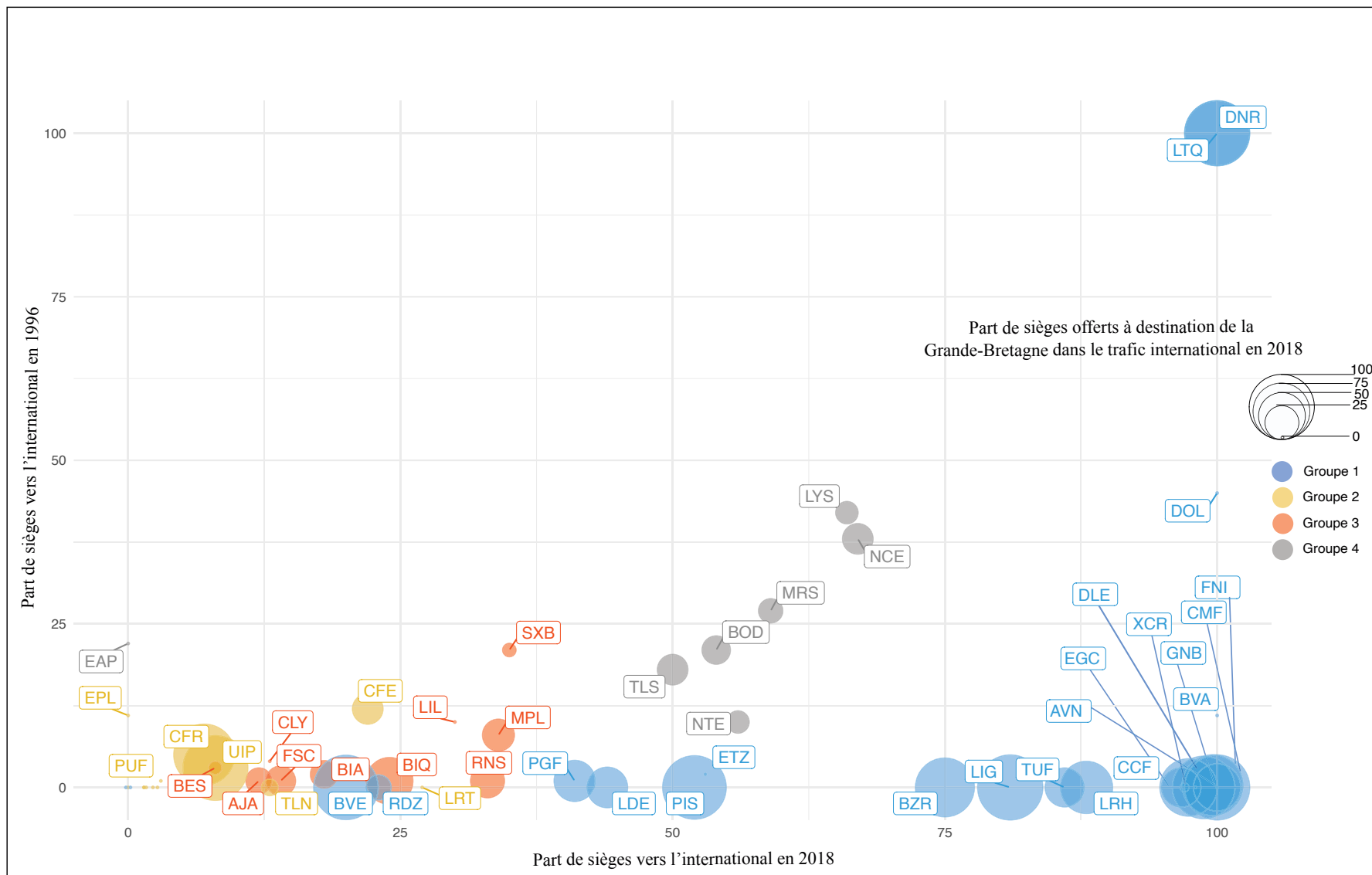
Le dernier groupe est quant à lui composé de sept aéroports de plus grande importance en termes de nombre de sièges avec des capacités pouvant aller de 700 000 à 5,5 millions. L'intégralité de ce troisième groupe propose des vols à destination de la Grande-Bretagne dont la part varie de 13% pour l'aéroport de Marseille à 57% pour celui de Nantes en 1996.

Pour conclure en 1996, les trois premiers groupes comprennent une part vers l'international faible par rapport au quatrième groupe. La particularité du groupe 1 se situe dans son unique destination à l'international : la Grande-Bretagne. Les groupes 2 et 3 sont constitués quant à eux de deux groupes desservant la Grande-Bretagne à presque 100 %, alors que le quatrième groupe les supplante en termes de nombre de sièges offerts vers la Grande-Bretagne avec un ratio de presque 10 fois plus de sièges par rapport au deuxième et troisième groupes et 99 fois plus par rapport au premier (1 256 900 vs 124 300 vs 5 250).

Toujours dans le même graphique n°20, nous nous concentrerons sur la part du trafic international pour l'année 2018.

Le groupe n°1 est composé d'aéroports dont le trafic vers l'international est prédominant avec une forte présence de compagnies low cost. Sur ces 24 aéroports, 16 possèdent des liaisons à destination de la Grande Bretagne dont la part de trafic vers cette destination varie de 34 % à 100% (Carcassonne et Dinard) avec un nombre total de sièges offerts se situant entre 1 600 (Le Touquet) et 2 200 000 Beauvais.

Graphique 20 : L'importance de la destination Grande-Bretagne dans le trafic international en France - 1996 et 2018



Le deuxième groupe se compose d'aéroports proposant un nombre total de sièges variant de 1 500 et 440 000 et dans lequel huit aéroports ont un trafic vers l'international, seuls quatre proposent des liaisons vers la Grande-Bretagne représentant 5% du trafic à Toulon et 100% à Quimper.

Le troisième groupe présente un trafic allant de 118 000 à 233 000 dont la part vers la Grande-Bretagne varie de 3% pour Strasbourg à 50% pour Biarritz.

Le dernier groupe compte sept aéroports avec un nombre total de sièges offerts bien supérieur aux autres, 3,7 et 8,7 millions. Pour les six aéroports de ce groupe, nous constatons la présence d'un trafic vers l'international allant de 56% pour l'aéroport de Bordeaux (dont 10% à destination de la Grande-Bretagne) à 67% pour l'aéroport de Nice (dont 20% vers la Grande-Bretagne). Ce changement se traduit par une augmentation importante du nombre de liaisons vers l'international, notamment la Grande-Bretagne dans le premier groupe. Nous remarquons aussi que ces aéroports sont desservis par des compagnies low cost. Concernant le deuxième groupe, il y a une hausse du nombre de liaisons, mais cette hausse reste caractérisée par des liaisons nationales. Ce troisième groupe a connu une augmentation du nombre de lignes notamment vers l'international.

Enfin, une grande partie des aéroports est parvenue à développer son trafic soit vers l'international ou vers des destinations nationales.

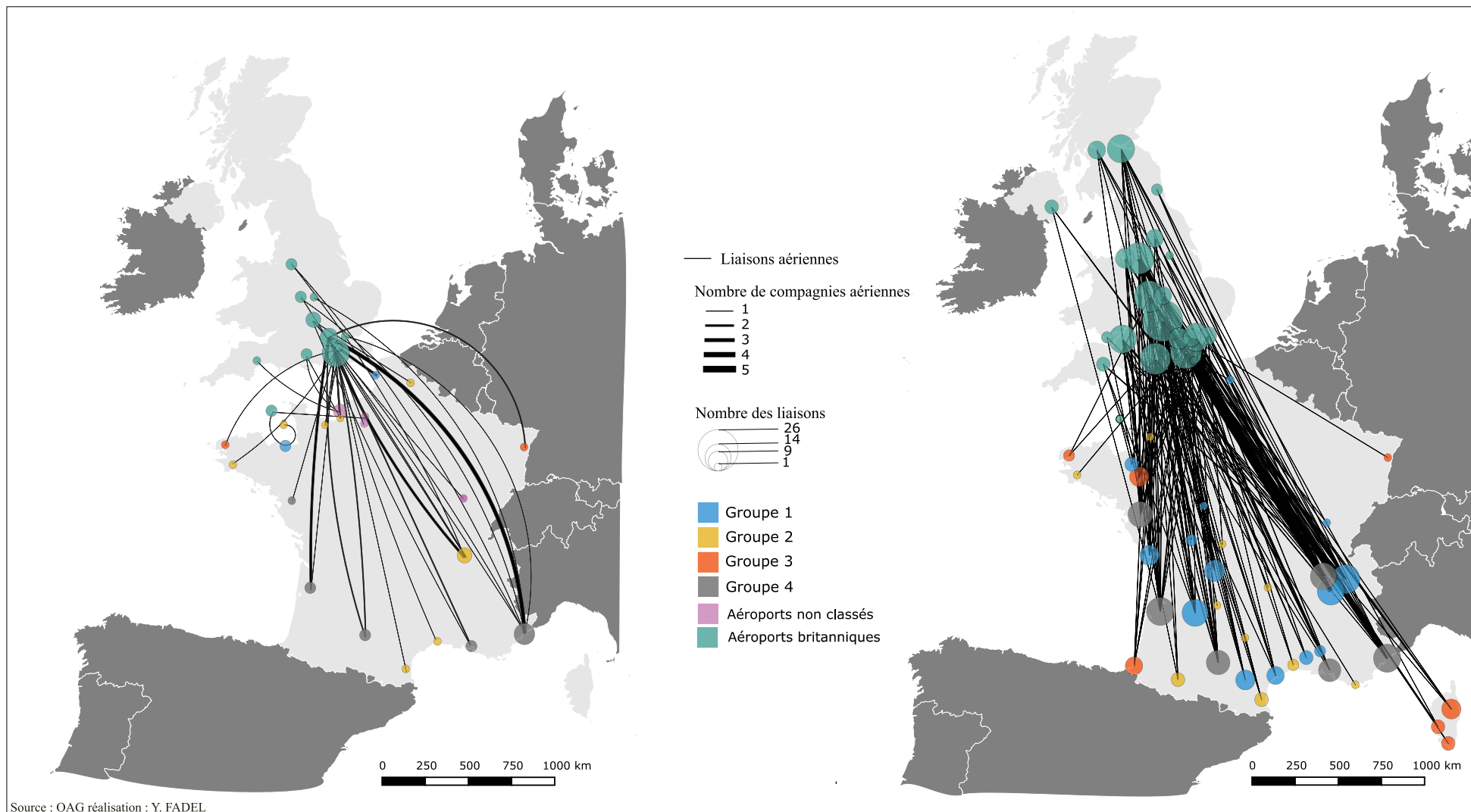
Les cartes n°15 et 16 complètent ces analyses. Nous y avons ajouté le nombre de lignes à partir des aéroports français vers la Grande-Bretagne en couvrant deux périodes, 1996 et 2018, et ce au sein des quatre groupes d'aéroports obtenus par la CHCP.

En mauve dans la légende, nous trouvons les aéroports qui ne sont pas classés dans la CHCP, leur nombre de sièges offerts étant inférieur à 1 000 par an, l'épaisseur des traits dans les cartes indique le nombre de compagnies desservant la liaison, le diamètre des cercles montrant le nombre de liaisons existantes.

En 1996, 20 aéroports français possèdent des lignes à destination de la Grande-Bretagne. Ces lignes représentaient 5 % du nombre total de sièges offerts soit un total de 1,5 million de sièges. Et à cette date, l'aéroport français qui possède le plus grand nombre de lignes avec la Grande-Bretagne est celui de Nice. La carte n°16 représente également les lignes entre les aéroports français et la Grande-Bretagne mais cette fois pour l'année 2018 où 176 lignes se répartissent dans les 37 aéroports de nos quatre groupes ce qui équivaut à 4,6 millions de sièges offerts soit 10% du trafic total.

Carte 15 : Liaisons aériennes entre les aéroports français et britanniques-1996

Carte 16 : Liaisons aériennes entre les aéroports français et britanniques-2018



Nous constatons que le groupe 1 reste dominant en termes de nombre d'aéroports proposant des lignes avec la Grande-Bretagne. En comparant 1996 et 2018, nous constatons qu'il existe un développement important du trafic à partir des aéroports français vers la Grande-Bretagne. Cette évolution se retrouve dans le nombre de sièges offerts qui est passé d'un à quatre millions ainsi que dans le nombre de liaisons est passé de 37 en 1996 à 176 liaisons en 2018. Cela peut s'expliquer par le nombre de Britanniques résidant en France mais aussi par une volonté politique des acteurs locaux qui soutiennent financièrement un grand nombre de liaisons notamment dans les groupes un et deux.

Dans ce contexte, les liaisons à destination de Grande-Bretagne peuvent représenter jusqu'à 80% du trafic total d'un aéroport français comme c'est le cas des aéroports de Carcassonne, Dinard et Limoges (UAF, 2019).

Concernant le Brexit, certains accords restent encore flous, notamment ceux concernant le montant du tarif qui sera appliqué aux passagers britanniques (tarif EU ou hors UE). De plus, les équipements de sûreté que les aéroports de groupe 1 vont devoir acquérir vont générer un coût supplémentaire. En 2021, un accord a été signé entre la Grande Bretagne et l'Union Européenne afin d'assurer une continuation du transport aérien. Cet accord est valable pour deux ans.³⁹

Certaines compagnies low cost ont déjà mis en place leurs filiales européennes afin d'éviter une augmentation de taxe aéroportuaire comme c'est le cas de Ryanair ou Easyjet avec sa filiale autrichienne qui a été créée en 2017. Cette mesure permet d'anticiper et de prendre des dispositions importantes afin d'assurer et de continuer à voler et opérer depuis les différents aéroports européens. Les filiales de ces compagnies aériennes enregistrées dans plusieurs pays européens vont leur permettre de continuer à voler entre les aéroports européens.

Nous constatons qu'il y a un écart important entre les tarifs appliqués pour les membres de l'UE et ceux pour les non-membres, ce qui pose une contrainte supplémentaire pour les aéroports. Nous pensons qu'il y aura forcément une augmentation des taxes aéroportuaires à destination de la Grande-Bretagne quel que soit l'accord. Cette hausse des taxes sera-t-elle couverte par les acteurs locaux sensibles au risque de voir la fermeture de ces lignes, les compagnies aériennes se plaignant déjà du montant de ces taxes dans les aéroports français ?

³⁹ Les voyageurs dont la durée de séjour excède 180 jours doivent demander un visa, les contrôles de passagers sont renforcés avec le protocole hors union européenne. Les taxes des aéroports ne seront pas augmentées mais les compagnies aériennes qui n'ont pas une filiale en Europe perdront leurs droits de 5e liberté.

Selon F. Dobruszkes (2019), les aéroports à l'échelle européenne risquent de perdre des sièges à cause du Brexit. L'auteur définit la notion « d'aéroports vulnérables ». On remarque dans ce même document, que les aéroports les plus touchés sont les aéroports français. Dans ce contexte, nous constatons que les aéroports ayant le plus grand nombre de liaisons avec la Grande-Bretagne sont des aéroports du groupe 1 majoritairement desservis par des compagnies low cost comme Carcassonne. Le choix de développer des liaisons aériennes avec la Grande-Bretagne au sein de ces territoires a possiblement accompagné la fréquentation touristique britannique ainsi que l'implantation de résidences secondaires ou principales, phénomènes certes préexistants mais qui ont pu être amplifiés. Le développement des liaisons low cost a peut-être accentué une présence britannique dans ces territoires et a offert de nouvelles possibilités de mobilité.

4.2. Observation de l'évolution de la présence des Britanniques en France

La carte n°17 nous indique l'évolution du nombre de résidents britanniques⁴⁰ sur le territoire français, en observant un découpage administratif départemental et régional, ainsi que la part qu'ils représentent dans l'ensemble de la population. Ces cartes sont réalisées en utilisant des données fournies par l'INSEE. Nous notons que l'année 1990, les trois premiers départements en termes de présence de Britanniques sont les suivants : Paris se trouve en tête avec 8 894 Britanniques suivi par les Alpes-Maritimes avec 4 669 et enfin, les Yvelines avec 4 628 résidents britanniques.

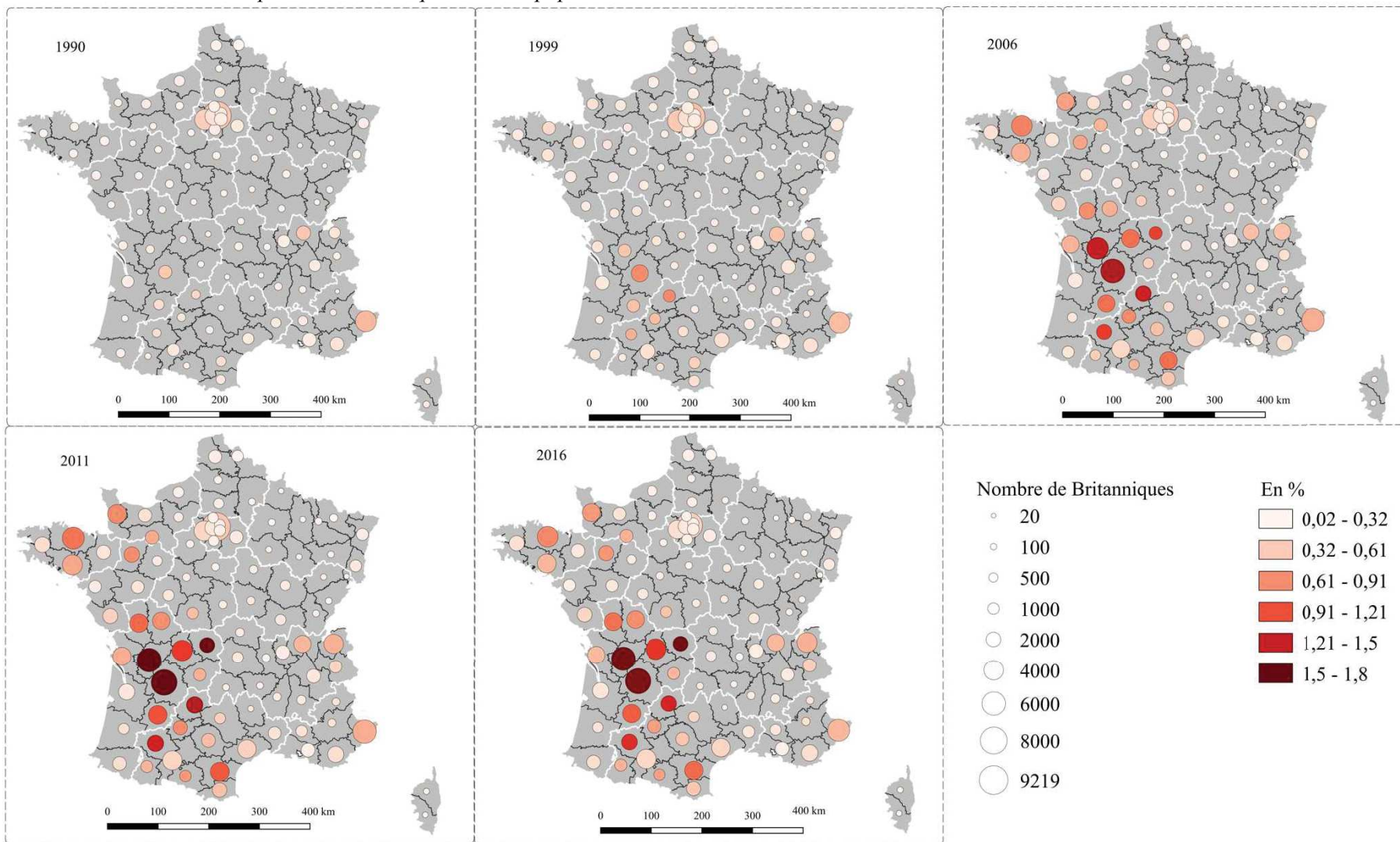
En ce qui concerne nos trois cas d'étude, la Dordogne en dénombre 1 688, la Charente-Maritime 484, et l'Aude 668. En 2016, le nombre de Britanniques résidant en France a augmenté de 131% par rapport à 1990, ce qui donne en chiffre absolu 147 789. L'augmentation de la présence de Britanniques se manifeste majoritairement entre 1999 et la fin des années 2000.

En 2016, Paris reste en tête des départements avec 7 499, suivi par la Dordogne avec 7 198 Britanniques et les Alpes-Maritimes avec 5 256. Selon l'INSEE (2016)⁴¹ la présence Britannique entre 1999 et 2006 a connu une hausse de 5,5% par an, ce qui représente en chiffre absolu 6 100 personnes. Notons que pendant cette période, des aéroports français, notamment des premier et troisième groupes ont vu l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes à destination de la Grande-Bretagne. Mais il faut aussi savoir que le tunnel sous la Manche a été mis en service en 1994.

⁴⁰ Selon l'INSEE, un résident étranger est une personne qui n'a pas la nationalité française qui réside en France.

⁴¹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4632406>

Carte 17 : Évolution de la part des Britanniques dans la population entre 1990 et 2016



Source : Insee réalisation Y.FADEL

À cette même date, le premier TGV Eurostar reliant Paris à Londres a été mis en service. Entre 2007 à 2011 nous constatons une baisse de la fréquentation britannique de l'ordre de 20%, qui peut s'expliquer par la crise économique de 2008.

Nous constatons que les départements qui ont bénéficié le plus de cette hausse de fréquentation britannique se localisent en région Nouvelle-Aquitaine et en Occitanie. (cf. partie III)

Selon, les mêmes cartes, nous remarquons un ralentissement de la présence anglaise à la fin des années 2000 dans l'ensemble des départements. D'après l'INSEE (2016), les Britanniques tendent à s'installer dans les communes les moins denses où l'immobilier est plus accessible financièrement. Le même document nous indique que, en 2016, 78% des Britanniques sont installés en France depuis au moins 20 ans. Pour ce qui concerne la part de Britanniques dans la population française, celle-ci varie de 0,01 à 1,80%. Nous constatons aussi que les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie sont en tête au niveau de l'augmentation de la part de Britanniques dans la population.

Conclusion

L'analyse diachronique effectuée sur 24 aéroports nous a permis d'établir une typologie. Quatre catégories ont été mises en évidence, elles sont caractérisées par une forte présence des vols assurés par des low cost et / ou une forte internationalisation. Pour trois d'entre elles, l'arrivée de low cost est synonyme d'augmentation du trafic qui se substitue ou se cumule à celui généré par les compagnies traditionnelles. Nous avons ensuite retenu au sein de la catégorie « **substitution et création du trafic** » les trois aéroports qui constituent nos terrains de recherche : La Rochelle, Bergerac et Carcassonne.

Nous pouvons nous interroger sur les raisons qui ont conduit les autorités locales à privilégier les low cost et sur les actions mises en place afin de capitaliser sur la croissance du trafic assuré par les low cost. Avant d'analyser ces aspects, nous allons, dans le chapitre suivant, contextualiser nos trois cas d'études en retraçant l'évolution du trafic, en analysant les modes de gestion aéroportuaires et en analysant l'activité touristique.

Bien que Bergerac et La Rochelle se situent dans la même région, l'historique de leur développement est assez différent, comme pour la date de création des deux Syndicats Mixtes. Bergerac et Carcassonne sont tous deux sous enquête de la Commission européenne pour des raisons de subvention. Seul Carcassonne est passé sous la direction d'un acteur public, les deux autres étant dirigés par un syndicat mixte. Entre 2004 et 2018, les liaisons se développent dans les trois cas d'études avec une croissance du nombre de compagnies sauf pour Carcassonne qui

n'est desservi que par une seule compagnie. La Grande-Bretagne reste la destination la plus importante pour nos trois cas d'étude, avec une dépendance forte aux compagnies low cost qui desservent ces trois structures aéroportuaires.

Nous confirmons l'augmentation de sièges offerts à destination de Grande-Bretagne dans les quatre groupes de CHCP, cette augmentation ayant été accompagnée d'une progression de la part des compagnies low cost notamment dans le premier groupe d'aéroports. Pareillement, on constate un renforcement de la présence de citoyens britanniques en France qui est parallèlement forte en régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Ces premiers indicateurs laissent donc présager d'une forme de cohérence.

Nous prendrons en considération tous ces aspects pour construire le guide d'entretien afin de comprendre les stratégies des acteurs locaux et leurs rôles dans les conditions d'installation des compagnies low cost.

Nous allons continuer la contextualisation de nos terrains d'étude en nous centrant sur les caractéristiques des trois terrains en termes de tourisme.

Chapitre IV

Les passagers des low cost :

leur usage touristique du territoire

Ce chapitre va nous permettre de contextualiser les terrains des trois aéroports choisis à l'échelle départementale et à celle de la communauté d'agglomérations, l'objectif étant de souligner les aspects généraux de chaque territoire, d'expliquer les caractéristiques touristiques et l'offre en tourisme à différentes échelles. Nous mettrons en perspective le volume de passagers low cost majoritairement britanniques en prenant en considération deux dimensions : l'usage touristique des territoires concernés ainsi que les nuitées dans les hébergements touristiques et les résidences secondaires. Ce qui va nous permettre de comprendre le mécanisme de chaque territoire et d'identifier le poids de ces infrastructures aériennes dans le secteur du tourisme.

Ces analyses vont nous permettre de comprendre les aspects économiques de chaque terrain, de les comparer entre eux et de déterminer les enjeux de chacun. En outre, cela nous permettra d'appréhender l'offre touristique de chaque territoire et de voir la place des plateformes aéroportuaires à l'échelle régionale, départementale et intercommunale.

Dans les différentes parties de ce chapitre, nous aborderons les modes des gestions du tourisme sur plusieurs découpages administratifs en France en les croisant avec la gestion des trois structures aéroportuaires. Puis nous analyserons les caractéristiques générales, en passant par une observation des trois départements que sont la Charente-Maritime, la Dordogne et l'Aude. Pour terminer, nous affinerons cette étude en nous concentrant sur les Communautés d'agglomérations de La Rochelle, Bergerac et Carcassonne, l'objectif de ce chapitre étant de comprendre les caractéristiques touristiques et économiques de nos cas d'études avant de procéder à la collecte de données en entreprenant des entretiens avec les acteurs locaux et les gestionnaires aéroportuaires.

1. Zone de diffusion et caractéristiques des passagers dans les trois aéroports étudiés

Après avoir expliqué le changement de mode de gestion du territoire au niveau du tourisme, nous nous attacherons à comprendre la répartition géographique des passagers dans les trois plateformes aéroportuaires ainsi que leurs usages touristiques. Cette étape est essentielle pour aborder le sujet de la zone de captage de ces trois aéroports et pour cela, nous utiliserons les données des études réalisées, pour le compte de l'aéroport de La Rochelle par une agence privée telle que Tryom⁴² ou BIPE à Carcassonne, soit de la CCI à Bergerac. Ces études aident les acteurs locaux à argumenter leurs stratégies aéroportuaires face aux élus locaux et à montrer le rôle de ces aéroports dans l'aménagement des territoires en améliorant l'accessibilité.

Ces études s'intéressent également aux destinations de ces passagers en déterminant l'importance de leur impact économique au niveau de la commune, de la communauté d'agglomérations, du département ou de la région. De la même manière que précédemment, nous entamerons cette analyse par l'aéroport de La Rochelle suivi de Bergerac et Carcassonne.

1.1. Retombées économiques des passagers low cost

1.1.1. Aéroport de La Rochelle

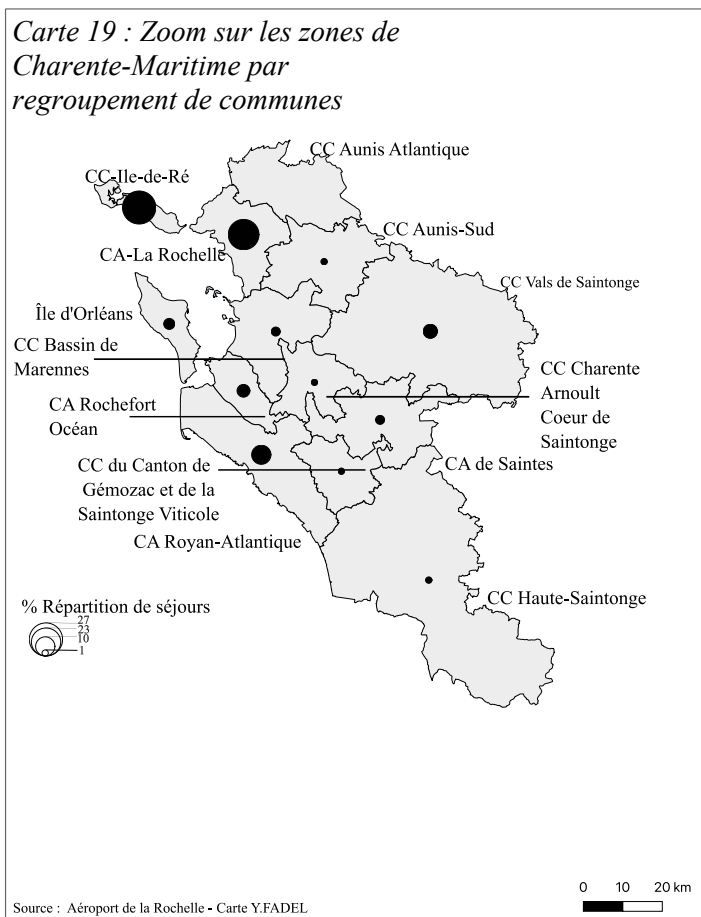
Une enquête auprès des passagers des vols low cost effectuée à l'aéroport de La Rochelle en 2018 et pour laquelle 1 825 réponses ont été récoltées, nous présente les retombées économiques de 11 liaisons low cost ainsi que les caractéristiques et les profils socioprofessionnels des passagers (Guilbert, 2018). Selon la même étude, le taux de visiteur⁴³ est de 73%.

La plupart des passagers interrogés, soit 71,6%, proviennent de Grande-Bretagne. Cela s'explique par le nombre de liaisons vers la Grande-Bretagne à partir de l'aéroport de La Rochelle (huit liaisons). Pour les autres liaisons, les pourcentages sont les suivants : Irlande 13%, Belgique 8%, Suisse 5% et Portugal 2,5%. Les impacts économiques de l'aéroport de La Rochelle touchent sept départements répartis sur deux régions (carte n°18). Les résultats nous montrent que les trois premiers motifs de venue sont tout d'abord le tourisme avec 39,7%, puis

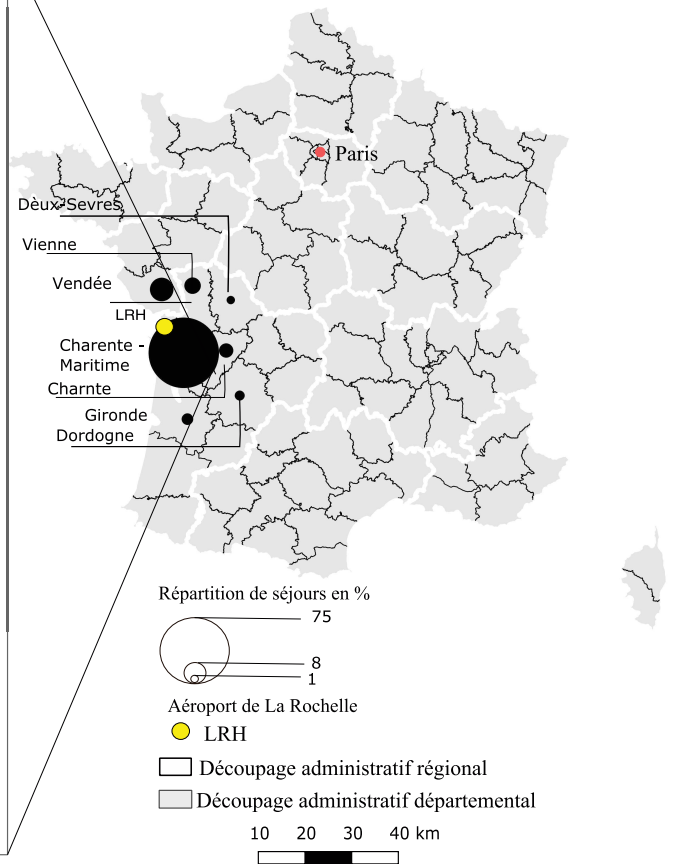
⁴² Nous remarquons une absence complète d'explications sur la méthodologie utilisée afin de calculer les retombées économiques directes, indirectes et les effets catalyseurs. En outre, cette étude porte sur 1 825 personnes interrogées mais nous ne trouvons aucune explication sur le traitement de ces données ainsi que de la méthodologie utilisée afin de généraliser les résultats de cet échantillon sur l'ensemble des passagers aériens de La Rochelle. Nous avons contacté l'agence Tryom afin de demander plus d'informations sans aucun retour de sa part. Aussi avons-nous demandé la base de données de cette étude auprès des gestionnaires de l'aéroport de La Rochelle mais notre demande est restée sans suite.

⁴³ Le taux de visiteur correspond aux passagers entrants.

le VFR⁴⁴ avec 32,6%, et enfin le troisième motif ce sont les vacances en résidence secondaire soit 24,3% (Guilbert, 2018).



Carte 18 : Zones de séjours des voyageurs arrivant à l'aéroport de La Rochelle – 2018



La carte n°18 représente les lieux de séjour des passagers de l'aéroport. Nous distinguons trois découpages administratifs : régional, départemental et intercommunal. Dans ce contexte, 86,7% des personnes vont dans la région Nouvelle-Aquitaine, dont 75% de passagers restent sur le département de la Charente-Maritime où se trouve l'aéroport de La Rochelle, alors que 8,4% vont vers la région Pays de la Loire, notamment dans le département de la Vendée. La même étude nous indique que la durée moyenne du séjour est de neuf jours. Les dépenses globales par personne sur la durée du séjour sont de 696€ au motif du tourisme, de 524€ pour les vacances en résidence secondaire alors que le motif affinitaire (VFR) représente 262€. Nous notons qu'il existe une variation de dépenses parmi les touristes selon leurs motifs de voyage,

⁴⁴ VFR : Visiting Friends and Relatives (visite à des amis ou de la famille)

particulièrement pour les VFR. Cela est dû à diverses raisons, principalement pour ces derniers, l'absence de frais du logement, ce qui réduit les retombées économiques dans les territoires notamment dans l'hébergement marchand (Guilbert, 2018).

La carte n° 19 s'intéresse à la répartition du séjour dans le département de Charente-Maritime à l'échelle intercommunale. Les données utilisées sont issues de la même enquête.

Nous notons que les premiers lieux en termes de séjour sont la Communauté de communes de l'Île de Ré, à raison de 27%, alors que la Communauté d'agglomération de La Rochelle où se trouve l'aéroport représente 23%.

À cet égard, l'effet économique de l'aéroport de La Rochelle peut impacter des villes situées dans d'autres régions ou départements tels que la Vendée, mais les déperditions vers les autres départements ou régions sont peu importantes. Par ailleurs, la première destination des touristes est l'île de Ré, ce territoire participant au financement de l'aéroport de La Rochelle (cf. chapitre n° VI).

1.1.2. Aéroport de Bergerac

Une étude a été réalisée par la CCI de la région Aquitaine en 2015 (CCI Aquitaine, 2015). Son objectif était de mettre en lumière les impacts économiques de l'aéroport ainsi que la répartition géographique des séjours et les pratiques touristiques des passagers pour les quatre aéroports de cette région (Bordeaux, Pau, Biarritz et Périgueux) avec un taux de visiteur de 72%. La méthode appliquée pour cette étude est celle de l'ACI, 2004 (Airport Council International).

Les auteurs de cette étude nous expliquent comment ils ont mesuré et calculé les trois impacts du trafic aérien (directs, indirects et induits). En ce qui concerne l'impact direct, il implique les salaires, la fiscalité locale, les dépenses sur le site aéroportuaire et les investissements effectués. L'impact indirect est calculé en prenant en considération les déclarations de passagers interrogés afin de déterminer leur durée moyenne de séjour et leurs dépenses. L'impact induit utilise 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 ⁴⁵ou pas.

La carte n°20 montre la répartition des passagers qui arrivent à l'aéroport de Bergerac. Ils se répartissent sur cinq départements situés dans deux régions. Quatre départements se trouvent

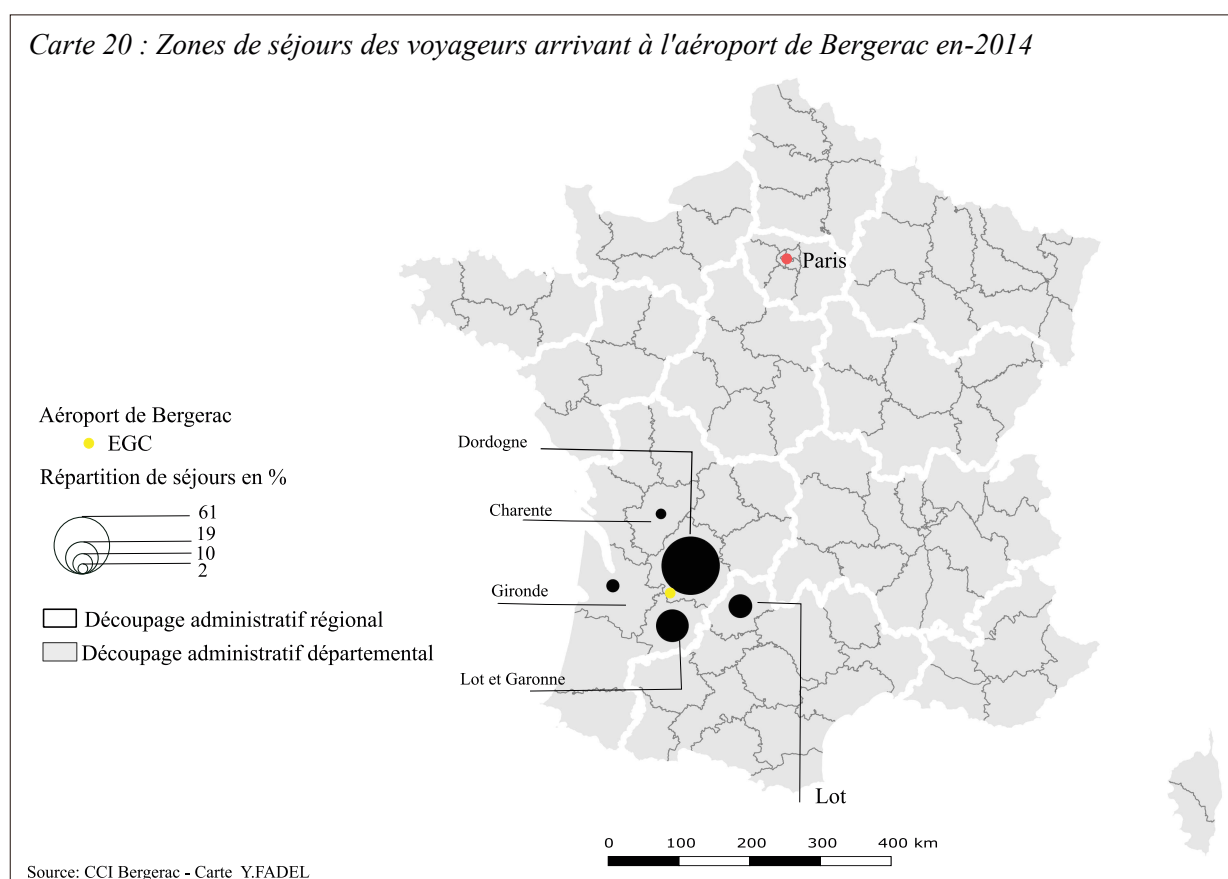
⁴⁵ L'enquête a été réalisée avant la réforme territoriale dont une des conséquences a été la fusion de certaines régions.

en Nouvelle-Aquitaine (Charente, Dordogne, Gironde et Lot-et-Garonne), et un département, le Lot, est situé dans la région Occitanie. Une part majoritaire de voyageurs, séjourne dans le département de Dordogne (61%). Cela représente 10% des passagers.

Selon la même étude, 73% des passagers de l'aéroport de Bergerac sont des non-résidents, et 72% arrivent par dix liaisons en provenance de Grande-Bretagne.

En ce qui concerne le profil de passagers, 40% sont âgés de plus de 60 ans, et 36 % entre 45 et 59 ans, le reste se situant dans la tranche 25/44 ans.

Dans cette même étude, nous trouvons des informations en rapport au mode d'hébergement. Ainsi, 42% des passagers possèdent une résidence principale et 25% une résidence secondaire, le reste se répartissant entre villages vacances, campings et hôtels. On remarque donc que l'hébergement est majoritairement non marchand.



Le motif du séjour, pour 34% des passagers est le loisir ou les vacances, pour 32% des visites à la famille ou à des amis, 25% sont propriétaires de résidences secondaires et 9% voyagent soit pour affaires, soit pour l'achat d'une propriété.

L'impact économique global⁴⁶ dans les cinq départements est estimé à 153 millions d'euros, dont 51 millions pour le seul département de la Dordogne.

Suite à ces informations communiquées par la CCI de Dordogne, nous notons que les retombées économiques pour les passagers venus visiter des amis ou de la famille sont moindres en importance du fait qu'ils ne séjournent pas en hébergement marchand. Pour les propriétaires de résidences secondaires, les retombées économiques sont plus importantes du fait du coût de l'entretien des biens et de leur mode de consommation sur le lieu. D'après la même étude, la dépense des voyageurs s'élève à 68€ par jour, avec une augmentation de 10% pendant la haute saison (CCI Aquitaine, 2015). La durée de séjour est estimée de 7,6 jours.

1.1.3. Aéroport de Carcassonne

Une étude similaire a été réalisée sur l'aéroport de Carcassonne en 2016 par la région Occitanie (BIPE⁴⁷, 2017). Dans cette étude nous pouvons mesurer les quatre impacts (direct, indirect, induit et catalyseur) du trafic aérien pour l'ensemble des aéroports qui se trouvent dans la région Occitanie (Brive, Rodez, Nîmes, Béziers, Carcassonne, Perpignan, Toulouse, Tarbes, Castres et Montpellier) avec un taux de visiteur à 70%. Selon la même étude, ces aéroports ont transporté 11,7 millions de passagers avec une dépense des visiteurs aériens dans la région Occitanie qui est estimée à 1,57 M d'euros, ce qui correspond à 1% de PIB d'Occitanie. La méthode est proche de celle utilisée à Bergerac avec la CCI que nous avons abordée dans la partie précédente.

La carte n°21 montre la répartition des lieux de séjour des passagers. Nous observons que 11 départements se trouvant tous en Occitanie, tirent bénéfice de l'aéroport. La localisation géographique de celui-ci au cœur de la région peut expliquer le fait qu'aucun autre département en dehors de cette région n'en tire profit à l'inverse des cas de La Rochelle et Bergerac. Le nombre de départements bénéficiaires y est plus élevé que celui des aéroports de La Rochelle et de Bergerac. Ceci peut s'expliquer par le nombre total de passagers qui est presque deux fois supérieur à celui des deux autres aéroports. D'après la même étude, Carcassonne génère 700 emplois dont 135 directs sur la plateforme aéroportuaire.

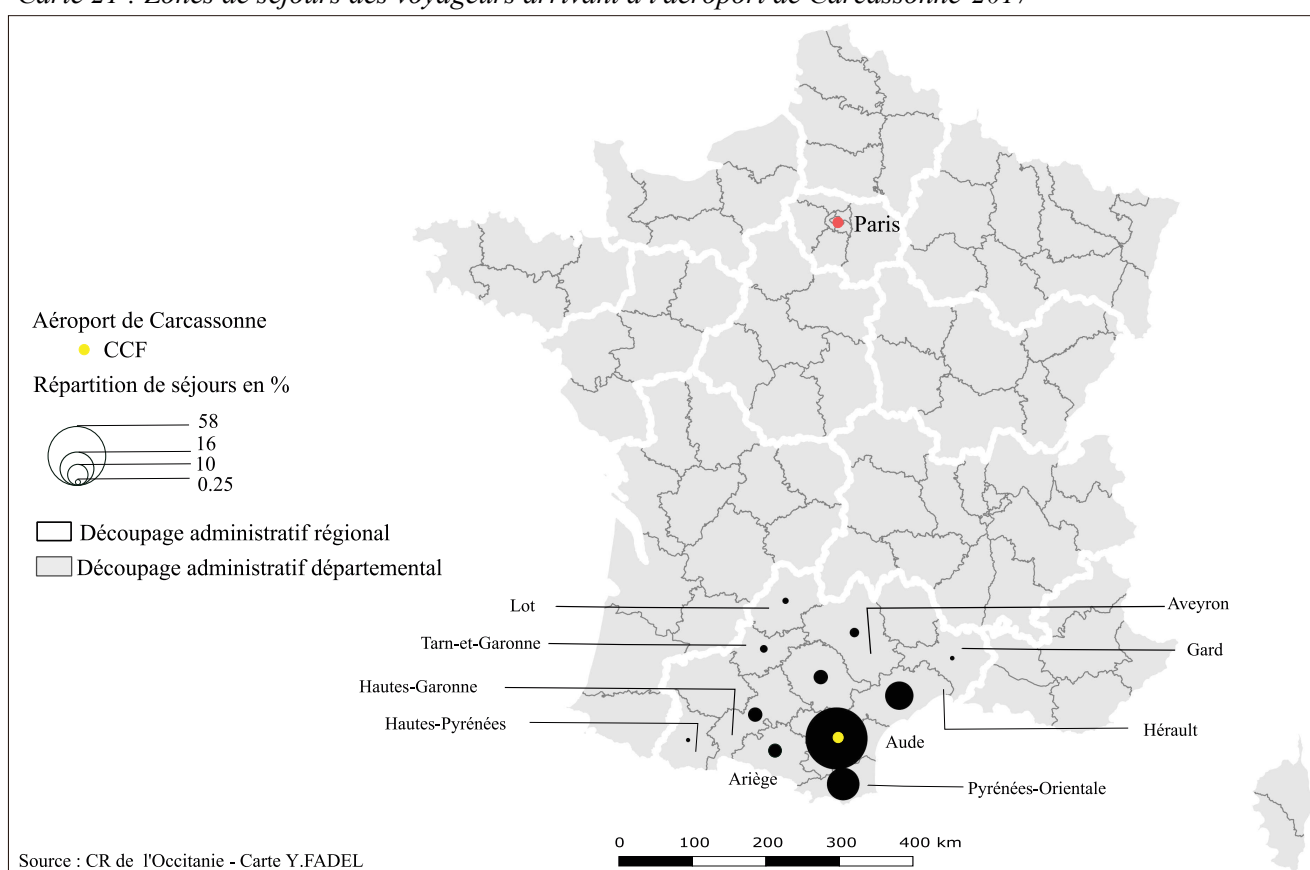
Les retombées économiques globales sont estimées à 68 millions €, dont 22 millions sont directs. Concernant la durée de séjour, 69% des passagers restent une semaine, alors que 31%

⁴⁶ Impact direct, indirect et induit

⁴⁷ Bureau d'informations et de prévisions économiques

ne voyagent que pour un week-end. En outre, les dépenses des visiteurs sont très variables selon l'origine de la liaison. En effet, la dépense des passagers en provenance du Royaume-Uni représente 41 millions €, alors que celle des passagers en provenance de Charleroi ne représente que 13 millions. Cette différence s'explique principalement par le nombre des liaisons et le volume de passagers. Vers Carcassonne, le motif de voyage est constitué pour 11% de motifs professionnels, et pour 89% de motifs personnels, avec une répartition équivalente entre « loisir et vacances représentant 37% » et « visite à des amis ou à la famille pour 40% », 11% pour d'autres motifs.

Carte 21 : Zones de séjours des voyageurs arrivant à l'aéroport de Carcassonne-2017



Concernant le mode d'hébergement, les quatre catégories les plus importantes sont pour 25% le séjour en résidence secondaire de parents ou amis, 15% en résidence principale, 15% en hôtel et 11% en résidence secondaire personnelle. La part de l'hébergement marchand est donc très minoritaire. En ce qui concerne la durée de séjour, celle-ci est généralement d'une semaine 69% et 31% pour un week-end. Dans la même étude, 70% sont des visiteurs et 30 % disposent de résidences.

Enfin, selon la même étude, 24 % des passagers déclarent utiliser l'aéroport de Carcassonne plus souvent depuis ces deux dernières années, alors que 66% n'ont pas modifié leur fréquence de voyage.

Le point commun entre les trois aéroports est indiqué par le comportement des passagers qui restent majoritairement au sein de chaque département (La Rochelle 75 %, Bergerac 61% et Carcassonne 58%). L'impact des aéroports de La Rochelle et de Bergerac s'étend au-delà de la région Nouvelle-Aquitaine, notamment jusqu'à la Vendée depuis La Rochelle et jusque dans le Lot depuis Bergerac.

Cela confirme que les modèles économétriques ne prennent pas en compte le chevauchement des zones de diffusion qui peuvent pourtant influencer les résultats finaux. Ce phénomène de chevauchement est d'autant plus accentué que les données sont traitées au niveau départemental plutôt que régional dans le cas français.

La localisation géographique et la taille de l'aéroport jouent un rôle essentiel pour déterminer cette zone de diffusion des aéroports. C'est le cas de l'aéroport de Carcassonne qui se trouve au centre de la région Occitanie et dont la répartition de ses passagers ainsi que leur impact économique restent majoritairement dans la région.

1.2. Un écart de retombées et zones de chalandise

Une étude a été réalisée sur l'ensemble des aéroports qui se trouvent en région Occitanie : (Brive, Rodez, Nîmes, Béziers, Carcassonne, Perpignan, Toulouse, Tarbes, Castres et Montpellier) en 2016, (BIPE, 2017). Dans cette étude nous pouvons mesurer les quatre impacts (direct, indirect, induit et catalyseur) du trafic aérien. Selon la même étude, ces dix aéroports ont transporté 11,7 millions de passagers aériens avec un taux de visiteur estimé à 70% pour une dépense annuelle de l'ordre de 1,57 milliard d'euros ce qui correspond à 1% de PIB d'Occitanie. En revanche, une étude similaire a été réalisée par la chambre de commerce de la région Nouvelle-Aquitaine avec l'objectif de mesurer les retombées économiques des six aéroports de la région (Bordeaux, Périgueux, Bergerac, Agen, Biarritz et Pau). Ces derniers ont transporté sept millions de passagers en 2014 avec une estimation de retombées économiques directes, indirectes, catalyseur et induite de 7,7 milliards d'euros.

En comparant les résultats des retombées économiques des visiteurs aériens dans les deux régions (Nouvelle-Aquitaine et Occitanie) nous constatons que les aéroports de la région Occitanie transportent plus de passagers que la région Nouvelle Aquitaine. Cependant, les passagers de la région Nouvelle Aquitaine dépensent sept fois plus que ceux de la région

Occitanie. Cette différence nous amène à nous interroger sur les enjeux des méthodes de calcul appliquées dans les études publiées par les acteurs locaux afin de mesurer les retombées économiques des visiteurs.

Nous constatons que les modèles économétriques reposent sur des données relatives à des limites administratives qui ne correspondent pas nécessairement aux aires de chalandise ou d'influence d'aéroport. La zone de chalandise correspond à l'aire géographique d'attraction d'où proviennent les voyageurs. La zone d'influence est celle qui bénéficie des retombées économiques et des passagers aériens pour un aéroport (impacts directs, indirects, induits et catalyseurs) Ces zones sont difficiles à déterminer pour plusieurs raisons. La capacité d'attractivité d'un aéroport repose sur les caractéristiques de l'offre (liaisons disponibles, prix, horaires) et aussi la qualité d'accessibilité (routier, transport en commun, stationnement).

Les zones d'influence reposent avant tout sur les caractéristiques touristiques des territoires desservis et des motifs de voyages (degré de liberté de choix de la destination plus ou moins important).

En effet, des voyageurs peuvent choisir d'arriver dans des aéroports sans pour autant rester à proximité. Le cas de Beauvais et de Charleroi en sont deux exemples car ils se situent dans une unité administrative différente de la ville qu'ils desservent (respectivement Paris et Bruxelles). Ce sont aussi des critères qui peuvent jouer un rôle essentiel pour déterminer ces zones de captage, à savoir que plus un aéroport est important, plus sa zone de captage est étendue.

La carte n°22 localise les aéroports français et les découpages administratifs régionaux ou départementaux.

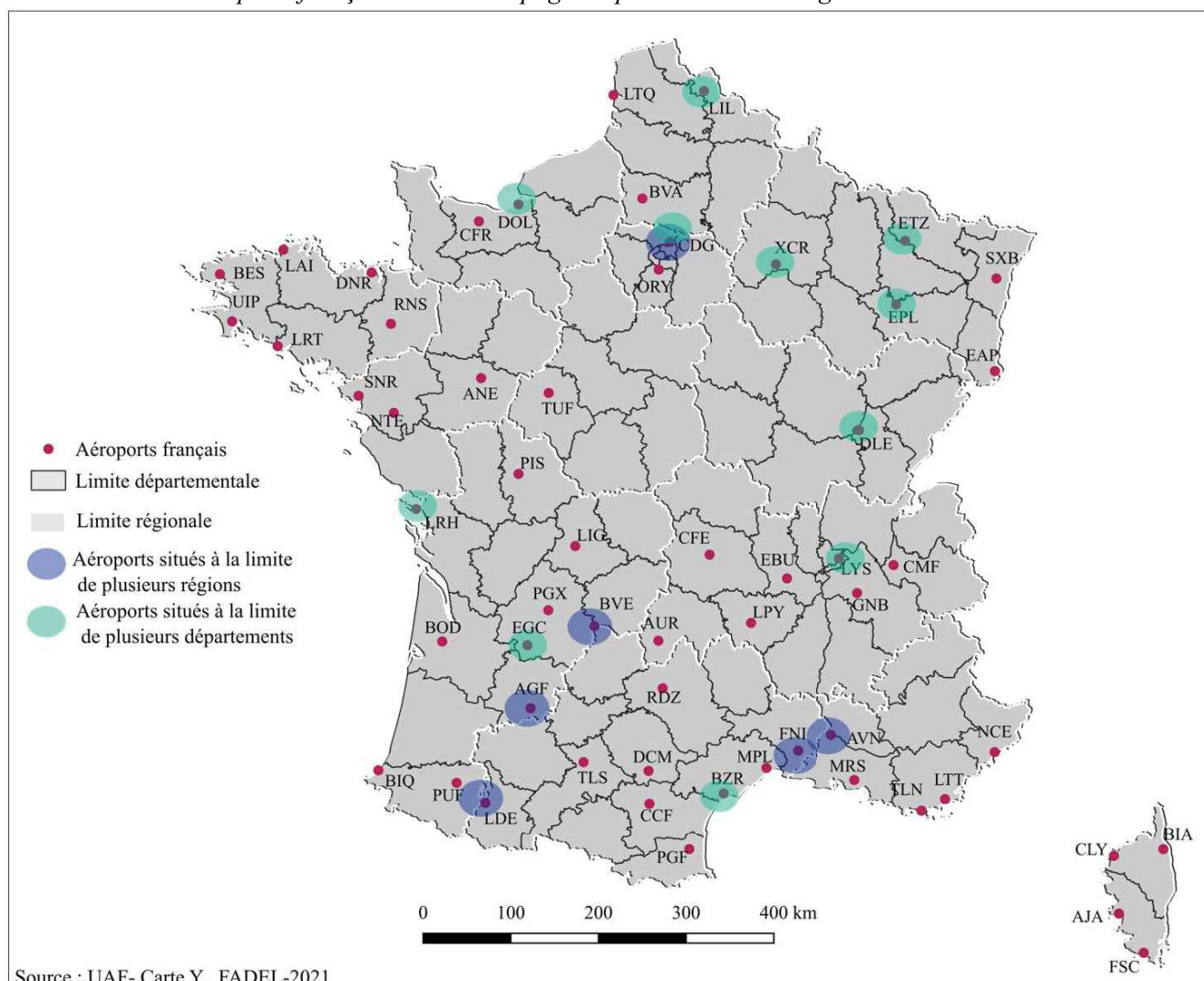
Certains aéroports se trouvent entre plusieurs départements et régions, en créant des chevauchements de zones de chalandise et d'influence comme c'est le cas de l'aéroport de Lourdes (LDE), qui se trouve à cheval sur deux départements mais aussi sur deux régions.

Les modèles économétriques n'intègrent pas ces chevauchements, or ils peuvent influencer les résultats des études en ne prenant pas complètement en compte les territoires investis par les touristes. Ce phénomène de chevauchement est d'autant plus accentué que les données sont traitées au niveau départemental plutôt que régional dans le cas français. Il existe le même problème pour les frontières nationales comme c'est le cas pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse ou encore l'aéroport de Nice.

On peut citer l'article de G. Gómez *et al.* (2019) qui traite de l'impact économique des low cost sur le secteur hôtelier en prenant l'exemple de l'aéroport de Porto qui se trouve dans le nord du Portugal à environ 60 minutes en voiture de la région de la Galice en Espagne, région comptant déjà plusieurs aéroports, mais dont le trafic est très majoritairement national.

Les auteurs de l'article incluent une large zone de chalandise autour de l'aéroport de Porto dans leur étude, en effet, 12% des passagers de cet aéroport viennent de la région de la Galice. L'article nous montre que les retombées économiques de l'aéroport de Porto sont transfrontalières et qu'il y a un effet positif des low cost sur le secteur hôtelier. Les conclusions sont que, si les passagers low cost augmentent de 1% à l'aéroport de Porto, cela conduit à une augmentation de 0,24% du nombre de nuitées dans les hôtels de cette même ville, de 0,13% dans le nord du Portugal ainsi que pour la région de Galice. Ce document est un exemple des difficultés rencontrées pour identifier les différents facteurs pouvant déterminer les zones de captage des aéroports, comme par exemple sa taille ainsi que sa localisation. Tous ces éléments montrent la difficulté de définir les paramètres d'attractivité des aéroports, la seule façon de les connaître étant de réaliser des enquêtes auprès des passagers ou de tracer leurs déplacements (données mobiles), les zones de chalandise et d'influence d'aéroports pouvant être interdépartementales, voire même interrégionales, comme dans l'exemple ci-dessous, internationales

Carte 22 : Les aéroports français et les découpages départementaux et régionaux



Source : UAF- Carte Y. FADEL-2021

1.3. Contribution des passagers aériens : un faible pourcentage des arrivées touristiques

Après avoir indiqué le profil des passagers sur les trois cas d'études au travers d'études faites à la demande des acteurs locaux, nous allons croiser le nombre de passagers à l'ensemble des touristes à l'échelle départementale afin de déterminer leur poids (tableau n°9)

Tableau 9 : % passagers aéroportuaire dans l'ensemble des arrivées touristiques en 2019

Passagers aériens	Charente-Maritime	Dordogne	Aude
% de passagers aériens sur l'ensemble des arrivées de touristes	1,89 % de passagers aériens sur l'ensemble des touristes, et 11,81 % d'arrivées étrangères	2,58% de passagers aériens sur l'ensemble des touristes et 6,78% des arrivées étrangères	2,93 % de passagers aériens l'ensemble des touristes et 7,72% des arrivées étrangères
Données mobilisées	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de passagers (aéroport de La Rochelle) : 233 001 • Taux de visiteurs : 73% • Nombre de touristes total : 4,5 millions • % touristes étrangers : 16% 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de passagers (aéroport de Bergerac) : 286 456, • Taux de visiteurs : 72% • Nombre de touristes : 4 millions • % touristes étrangers 38,91% 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de passagers (aéroport de Carcassonne) : 351 982 • Taux de visiteurs : 70% • Nombre de touristes : 4,2 millions • % touristes étrangers : 38%
Calculs	$233\ 001 / 2 = 116\ 500$ $*73/100 =$ $85045 * 100 / 4\ 500\ 000 =$ 1,89	$286\ 456 / 2 = 143\ 228$ $*72/100 = 103\ 124$ $124 * 100 / 4\ 000\ 000 =$ 2,58	$351982 / 2 = 175991$ $*70/100 =$ $123193 * 100 / 4\ 200\ 000 =$ 2,93

Source : Agence de Développement Touristique de l'Aude, 2019. Charentes tourisme, 2019, Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne, 2019. UAF, 2019,

Pour la Dordogne, le nombre d'arrivées touristiques est de 4 millions (Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne, 2019), avec une part d'étrangers d'environ 38% (en chiffre absolu 1,52 million). Le nombre de passagers est de 286 456 (**143 228 passagers à l'arrivée et 143**

228 au départ). **Le taux de visiteurs** noté est de 72% (**le taux de visiteur correspond au passagers entrants**), soit 103 124. En rapportant le nombre de visiteurs aériens au nombre total des arrivées touristiques à l'échelle de département, nous comptons une part de 2, 58% des arrivées touristiques totales, avec 6,68% d'arrivées touristiques d'origine étrangère.

Pour La Rochelle, la contribution dans l'ensemble des arrivées touristiques est de 1,89 % avec 11,81 % d'arrivées étrangères. En ce qui concerne l'aéroport de Carcassonne, les passagers représentent 2,93% des arrivées totales et 7,72% des arrivées étrangères (tableau n°9) Ainsi, la contribution des passagers de l'aéroport de Bergerac reste modeste par rapport à l'ensemble des arrivées touristiques.

Comme nous l'avons déjà montré, les trois structures dépendent fortement des liaisons à destination de Grande-Bretagne qui sont en tête des arrivées étrangères pour la Charente-Maritime et la Dordogne. En revanche, ce n'est pas le cas pour l'Aude où ce sont les Allemands qui constituent la première nationalité étrangère des arrivées. Le rôle du transport aérien reste faible par rapport au nombre des arrivées touristiques totales pour les trois départements. La clientèle la plus représentée est celle de nationalité française qui utilise d'autres modes de transport (routier et ferroviaire).

Le tableau n°10 présente le profil des visiteurs, la part des nationalités, les lieux les plus visités et la durée moyenne de séjour sur les trois départements. Le profil des visiteurs varie pour chaque département, mais nous notons que les couples représentent la catégorie la plus importante suivie par les familles et les voyageurs seuls.

En Charente-Maritime, si le tourisme est principalement français, nous remarquons que 16% de sa fréquentation provient de l'étranger, surtout du Royaume-Uni (23%), des Pays-Bas (20%) et de l'Allemagne (19%). La clientèle étrangère représente en tout 16% des nuitées en hôtellerie et hôtellerie de plein air avec une hausse de 13% par rapport à 2017 (Charentes tourisme, 2019). Pour le département de la Dordogne, les étrangers représentent 38,91 % des nuitées dans les lits marchands et non marchands. Ces touristes sont en provenance de Grande-Bretagne à hauteur de 29%, d'Espagne avec 21,21% et d'Allemagne également à 8,17%.

Concernant les clientèles étrangères dans l'Aude, on enregistre sur l'année 2018, une progression générale de 4% au niveau des nuitées avec une part de 38% répartie entre quatre pays, l'Allemagne en tête de liste avec 17,6% suivie par Royaume-Uni 12,6%, Espagne 11% et Pays-Bas 8,1% (Agence de Développement Touristique de l'Aude, 2019).

La durée moyenne de séjour est différente entre les touristes étrangers et français. La Charente-Maritime est en tête avec 6 jours pour les touristes français et 6,9 jours pour un touriste étranger.

Tableau 10 : Caractéristiques touristiques des départements Charente-Maritime, Dordogne et Aude

Caractéristiques	Charente Maritime	Dordogne	Aude
Profil des visiteurs			
Famille	32%	45%	40%
Seul	19%	10%	15%
Couple	40%	45%	45%
Part de nationalités (nuitées marchandes et non marchandes)	16% clientèle étrangère (23% Royaume-Uni, 20%, Pays-Bas 19% Allemagne)	38,91% touristes étrangers (29% Royaume-Uni 21, 21% Pays-Bas, 8,17% Allemagne)	38% clientèle étrangère (17,6% Allemagne, 12,6% Royaume-Uni, 11% Espagne, 8,1% Pays-Bas)
Lieux les plus visités	<ul style="list-style-type: none"> - Aquarium de La Rochelle - Le Zoo de La Palmyre - L' Arsenal des Mers - Le Phare des Baleines - Le Phare de Chassiron - Les Tours de La Rochelle - Grottes municipales de Régulus - Planet Exotica - Musée d'Histoire Naturelle - Le petit train de St-Trojan - Le Château des Enigmes - Vitrezay Échappées Nature 	<ul style="list-style-type: none"> - Musées (dont Lascaux IV) 35,48% - Châteaux 28,75% - Parcs et jardins 13,64% - Grottes et gouffres à cristallisation 9,50% 	<ul style="list-style-type: none"> - Château et remparts de la cité de Carcassonne - Réserve Africaine de Sigean - Abbaye de Fontfroide - Espace Balnéoludique Gruissan - Château de Peyrepertuse - Gouffre Géant de Cabrespine - Château de Quéribus - Palais-Musée des Archevêques - Terra Vinea
Durée moyenne de séjour touristes	6 jours pour les touristes français contre 6,9 jours pour les étrangers	3,75 jours pour les touristes français contre 4,73 jours pour les étrangers	5,87 jours pour les touristes français contre 6,57 jours pour les touristes les étrangers

Source : Agence de Développement Touristique de l'Aude, 2019. Charentes tourisme, 2019, Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne, 2019. UAF, 2019,

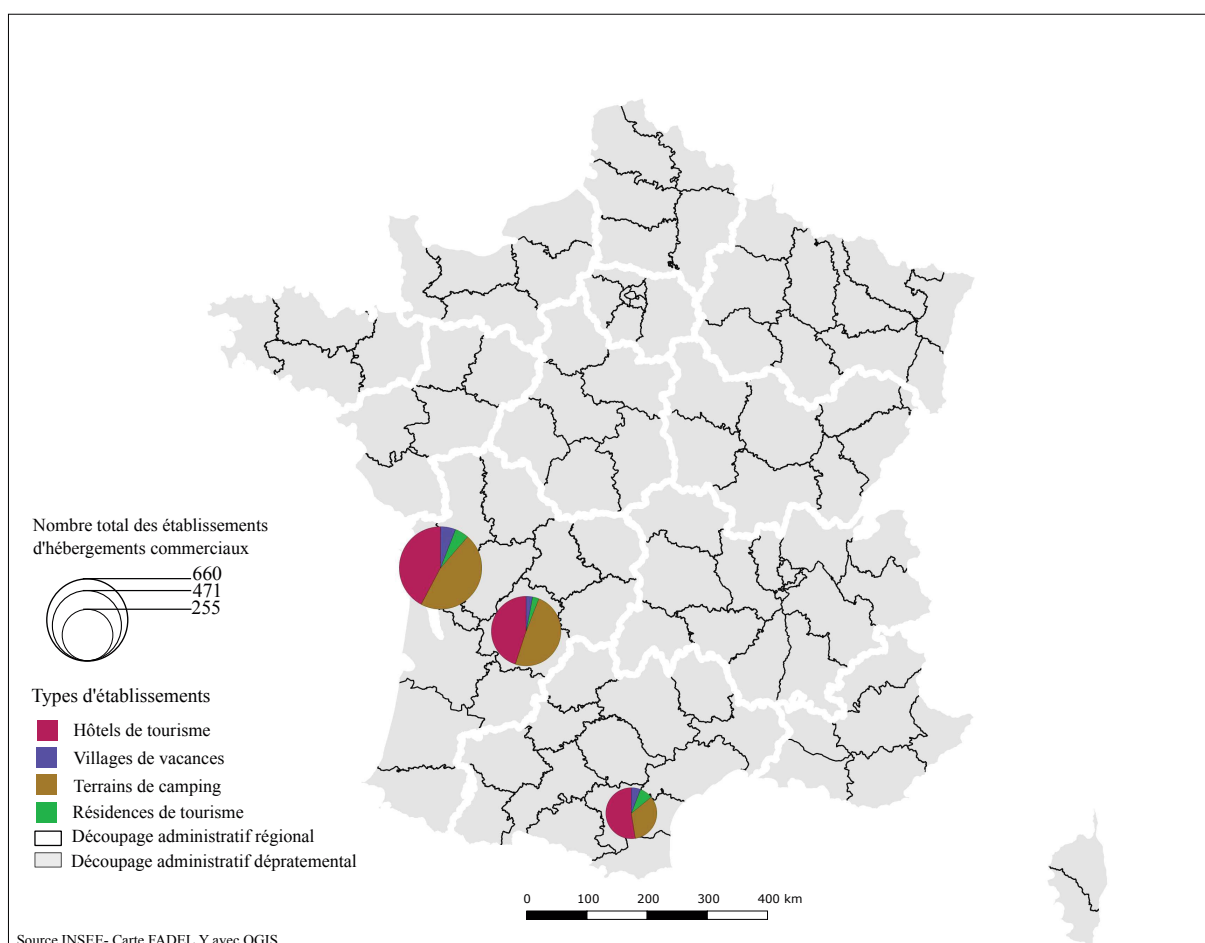
L'Aude, quant à elle, enregistre pour les touristes français 5,87 jours contre 6,57 jours pour les étrangers. La Dordogne se situe en dernière position avec une durée moyenne de séjour de 3,75 pour les Français contre 4,73 pour les étrangers. La durée moyenne de séjour en Dordogne est moins importante que les deux autres départements.

Dans ce même tableau, nous indiquons les lieux les plus fréquentés dans chaque département, la Charente-Maritime étant le département le plus important en termes de nombre de lieux suivi par l'Aude et la Dordogne.

2. Comparaison des hébergements de ces trois départements

La carte n°23 nous allons analyser la répartition des hébergements touristiques dans les trois départements. Les quatre types d'hébergements utilisés pour cette carte sont les hôtels de tourisme, les villages de vacances, les terrains de camping et les résidences de tourisme. Dans un premier temps, nous remarquons que cette répartition n'est pas équilibrée au sein des trois départements. En effet, la Charente-Maritime avec ses 660 établissements est largement en tête du classement. Elle est suivie de la Dordogne, située également dans la région Nouvelle-Aquitaine, avec 471 établissements et enfin l'Aude, située en Occitanie, avec 255 établissements touristiques à son actif. Nous observons que les hôtels de tourisme et les campings sont majoritaires quel que soit le département.

Carte 23 : Répartition des hébergements touristiques dans trois départements : la Charente-Maritime, la Dordogne et l'Aude en 2019



2.1. Le type d'hébergement au sein des trois cas d'études

2.1.1. Charente-Maritime

Afin de voir l'impact de cette offre ainsi que son développement sur le territoire, nous allons maintenant nous attarder sur l'offre en hébergement marchand en Charente-Maritime. Tout d'abord, concernant les hôtels : nous pouvons en dénombrer 220 classés entre un et cinq étoiles, soit 1 590 chambres, avec 42% d'hôtels trois étoiles (le plus important en volume), 10% classés quatre étoiles et enfin 2% en cinq étoiles (tableau n °11).

En 2018, la part d'occupation mensuel de ces hôtels oscille entre 37% sur le mois de janvier et 87% en août, avec une moyenne de 57% (Charentes tourisme, 2019).

En plus des hôtels, la Charente-Maritime dénombre également 261 structures de plein air classées avec 45 652 emplacements (INSEE, 2020). La fréquentation de ce type d'hébergement est de 7 millions de nuitées pour l'année 2018 soit 3% de hausse par rapport à 2017, avec 18% de fréquentation étrangère et une durée moyenne de séjour de 6,1 jours. Si cette fréquentation est plus élevée que pour l'hôtellerie classique, le taux d'occupation est quant à lui moins important avec 39%. Ce taux d'occupation s'étale d'avril à septembre avec un taux de 14% pour le mois d'avril et 32% pour le mois de septembre. Le taux le plus haut se situe en août avec 72% pour l'année 2018 (Charentes tourisme, 2019).

La fréquentation hôtelière en Charente-Maritime est majoritairement française avec 29% de la clientèle provenant de l'Ile de France, 18% de la Nouvelle-Aquitaine et 10% de l'Auvergne-Rhône-Alpes. Pour cette clientèle la durée de séjour est en moyenne de 6,9 jours (Charentes tourisme, 2019).

Tableau 11 : L'offre en hébergement marchand

Départements	Hôtels classés	Chambres	Structures de plein air classées	Emplacements
Charente-Maritime	220	6 762	261	45 652
Dordogne	149	3 603	197	19 962
Aude	93	3 131	63	8 588

Source : INSEE 2020

2.1.2. Le tourisme au sein du département Dordogne

Afin d'accueillir la population touristique, La Dordogne propose des hébergements de tous types, avec majoritairement des hôtels et des campings, mais également des résidences secondaires avec 150 000 lits (INSEE, 2018⁴⁸).

⁴⁸ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-24>

On compte en tout 149 hôtels pour tout le département, classés de 1 à 4 étoiles, soit 20 hôtels quatre étoiles (13% de l'offre totale), 75 classés trois étoiles (50% de l'offre), 47 hôtels deux étoiles (32% de l'offre) et enfin 7 hôtels 1 étoile 5% de l'offre). Les hôtels non classés sont au nombre de 60 et aucun hôtel cinq étoiles n'est présent dans le département ce qui n'est pas le cas dans les deux autres départements/

Pour l'année 2018, selon le Comité Départemental du Tourisme de la Dordogne (2019), on dénombre, 1 040 025 nuitées totales, soit une baisse de 2,04% par rapport à l'année précédente partagée entre deux types de clientèle avec 764 117 nuitées de nationalité française et une baisse de la fréquentation de celle-ci à hauteur de 3,17% et 275 908 nuitées de nationalité étrangère avec une hausse de 1,23% par rapport à 2017.

2.1.3. Le poids du tourisme dans l'Aude

Pour le département de l'Aude, nous trouvons 93 hôtels classés entre un et cinq étoiles. Ces hôtels sont répartis en 29 structures deux étoiles, soit 31%, 46 hôtels 3 étoiles, soit 49%, 13 établissements quatre étoiles pour 14% et enfin trois lieux cinq étoiles avec 3% de l'offre totale. En 2018, ce ne sont pas moins de 20 032 000 nuitées sur l'ensemble de l'année composées d'un côté de 62% de nuitées de résidents français et 38% de nuitées de résidents étrangers et, d'un autre côté de 70% de nuitées de touristes et de 30% de nuitées de résidents habituels⁴⁹. Dans les hébergements marchands, nous constatons une importante présence de la clientèle étrangère à hauteur de 21% avec une mention pour la clientèle allemande qui se hisse en haut de ce palmarès avec 17% de présence (Agence de Développement Touristique de l'Aude, 2019). La même étude nous montre qu'en hôtellerie, pour le premier trimestre de l'année 2018, les nuitées étrangères affichent une forte augmentation malgré un mois d'avril en baisse, quelle que soit la provenance des clientèles suivi d'une progression sur mai et juin principalement due à la fréquentation française avec plus de 13% de nuitées en mai et plus 6% en juin (Agence de Développement Touristique de l'Aude, 2019).

2.2. Aperçu général de trois communautés de communes sur le plan touristique

Nous pouvons noter que deux de ces communautés d'agglomération, La Rochelle et Bergerac⁵⁰, se situent dans la même région de Nouvelle-Aquitaine, alors que la Communauté d'agglomération de Carcassonne se localise en région occitane. Cette dernière est la plus

⁴⁹INSEE : c'est un logement où l'on a l'habitude de vivre quelle que soit la fréquence et la durée. Cependant, on admet qu'une occupation inférieure à un mois sur l'année ne peut être considérée comme habituelle.

⁵⁰ La carte en annexe n°3 nous permet de connaître la localisation des trois communautés d'agglomération à l'échelle régionale et départementale dans un même temps.

importante des trois en termes de nombre de communes avec les 83 communes qui la composent. En seconde position, on retrouve Bergerac avec 38 communes et La Rochelle constituée de 28 communes.

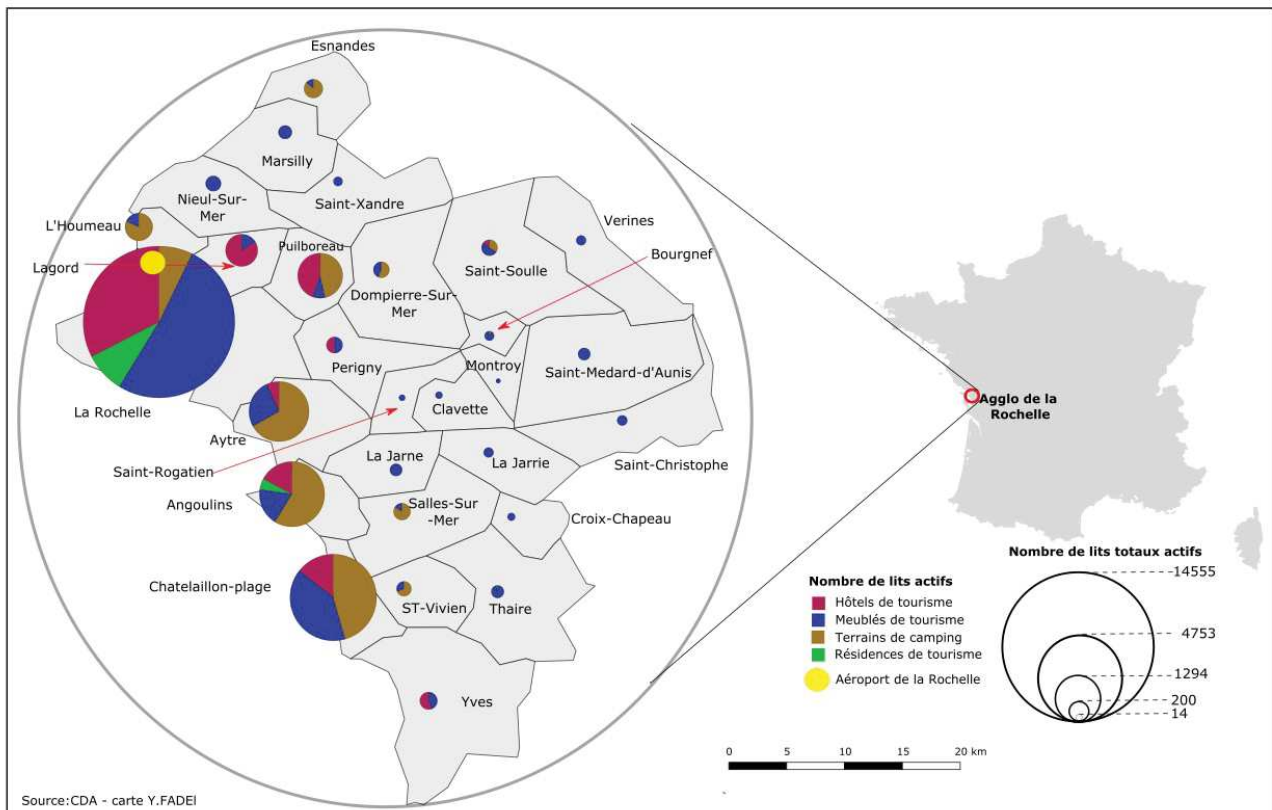
2.2.1. Communauté d'agglomération de La Rochelle, une offre de logements supérieure aux deux autres cas d'étude

Afin de présenter l'offre touristique de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, nous allons nous intéresser au nombre de lits actifs dans les 28 communes, ce qui nous permettra de comprendre l'offre touristique dans chaque ville.

Dans la carte n°24, nous distinguons quatre catégories de lits, toutes classes confondues. Tout d'abord, les hôtels qui comprennent tout type de locations meublées, à usage exclusif du locataire pour une période déterminée et avec une facturation journalière. La résidence de tourisme est comme le meublé réservé à l'usage exclusif du locataire et ne comporte quasiment aucun service commun, pas plus que de personnel contrairement à la chambre d'hôtes où le propriétaire est sur place. Enfin, la dernière catégorie de lits est représentée par les terrains de camping qui sont équipés du confort de base (eau, électricité...) et d'installations communes, destinés aux habitations légères, aux caravanes et aux tentes.

En analysant de manière générale la communauté d'agglomération de La Rochelle, nous remarquons que l'offre totale de nombre de lits varie de 14 lits actifs à 14 000. Ce nombre de lits actifs est plus important dans les villes proches du littoral ou situées à proximité de l'aéroport. On retrouve une offre riche mais répartie de manière très hétérogène sur la communauté d'agglomération. Nous notons que la présence des hôtels n'apparaît que dans huit communes alors que les résidences de tourisme ne se localisent que dans deux communes sur 28.

Carte 24 : Nombre de lits touristiques dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle en 2018



Le meublé de tourisme, quant à lui, se retrouve dans toutes les communes, et apparaît comme une solution de logement, notamment pour les villes où l'offre touristique est moins présente comme pour Marsilly, Saint-Médard-d'Aunis et Thaire, où on ne retrouve aucun autre mode d'hébergement. En tout, ce sont 15 communes qui dépendent uniquement de ce type de lit.

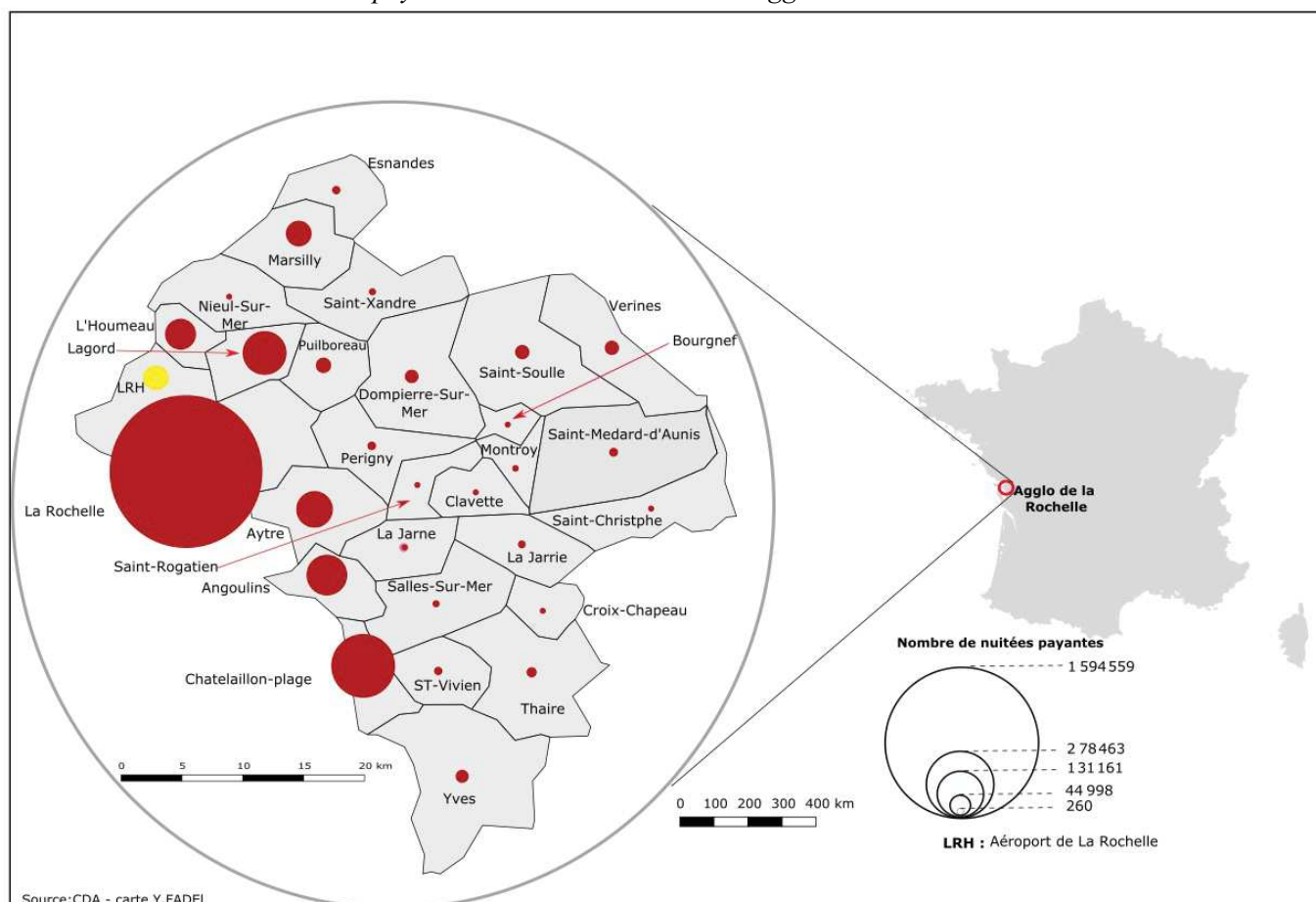
En ce qui concerne les terrains de camping, nous les retrouvons dans 11 communes dont certaines sont majoritairement assujetties à cette catégorie de lits comme à Esnandes avec une part de marché représentant 86%.

Comme toujours, les quatre villes ayant le nombre de lits le plus important sont celles proches de la mer telles que La Rochelle (14 555 lits actifs), Châtelailon plage (4 700), Angoulins (2 600) et Aytré (2 600). Dans ces quatre communes, on retrouve la présence d'hôtels, de meublés touristiques et de terrains de camping. En revanche, les résidences de tourisme ne sont présentes qu'à La Rochelle et Angoulins.

La Rochelle, ville la plus importante de la Communauté d'Agglomération, concentre le plus d'hôtels et de meublés de tourisme, ces derniers représentent d'ailleurs la majeure partie de ses lits actifs.

La carte n°25 nous permet d’observer le nombre de nuitées payantes dans la communauté d’agglomération de La Rochelle. Pour cela, nous utiliserons les ressources communiquées par le CDA⁵¹ pour l’année 2018. Cette carte nous aide à comprendre le volume de la présence touristique et ses retombées économiques dans ces communes, toutes situées aux alentours de l’aéroport de La Rochelle.

Carte 25 : Nombre de nuitées payantes dans la Communauté d’agglomération de La Rochelle en 2018



Nous constatons que les quatre communes ayant le plus de nuitées touristiques payantes sont La Rochelle, avec plus de 1 500 000, Châtelailon-Plage avec 278 463 nuitées, Angoulins qui en dénombre 113 614 et enfin Lagord avec 44 988.

Pour trois de ces communes, cela peut tenir au fait de leur localisation en bord de mer, mais ce n’est pas le cas de Lagord. On remarque également que la ville de Montroy est de nouveau dernière dans ce classement, avec un nombre faible de 260 nuitées touristiques sur l’année 2018.

⁵¹ Communauté d’agglomération de La Rochelle

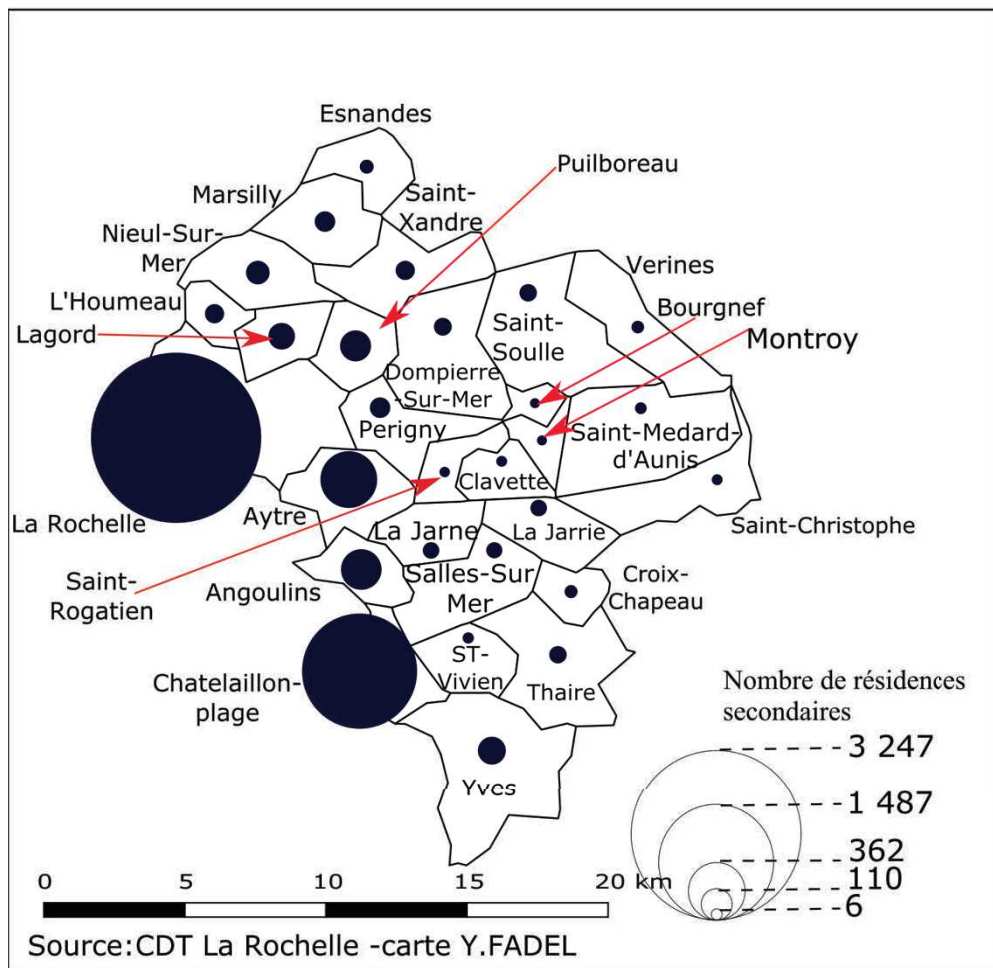
Toujours dans cette même agglomération, nous allons maintenant nous intéresser à la situation des résidences secondaires dans le but d'observer l'évolution du marché. Les acteurs publics ainsi que les gestionnaires de l'aéroport de La Rochelle suggèrent une relation entre la hausse du nombre de passagers aériens à l'aéroport de La Rochelle et le nombre de résidences secondaires.

Les cartes n°26 et 27 montrent le nombre de résidences secondaires dans la communauté d'agglomération de La Rochelle en 2007 et 2018.

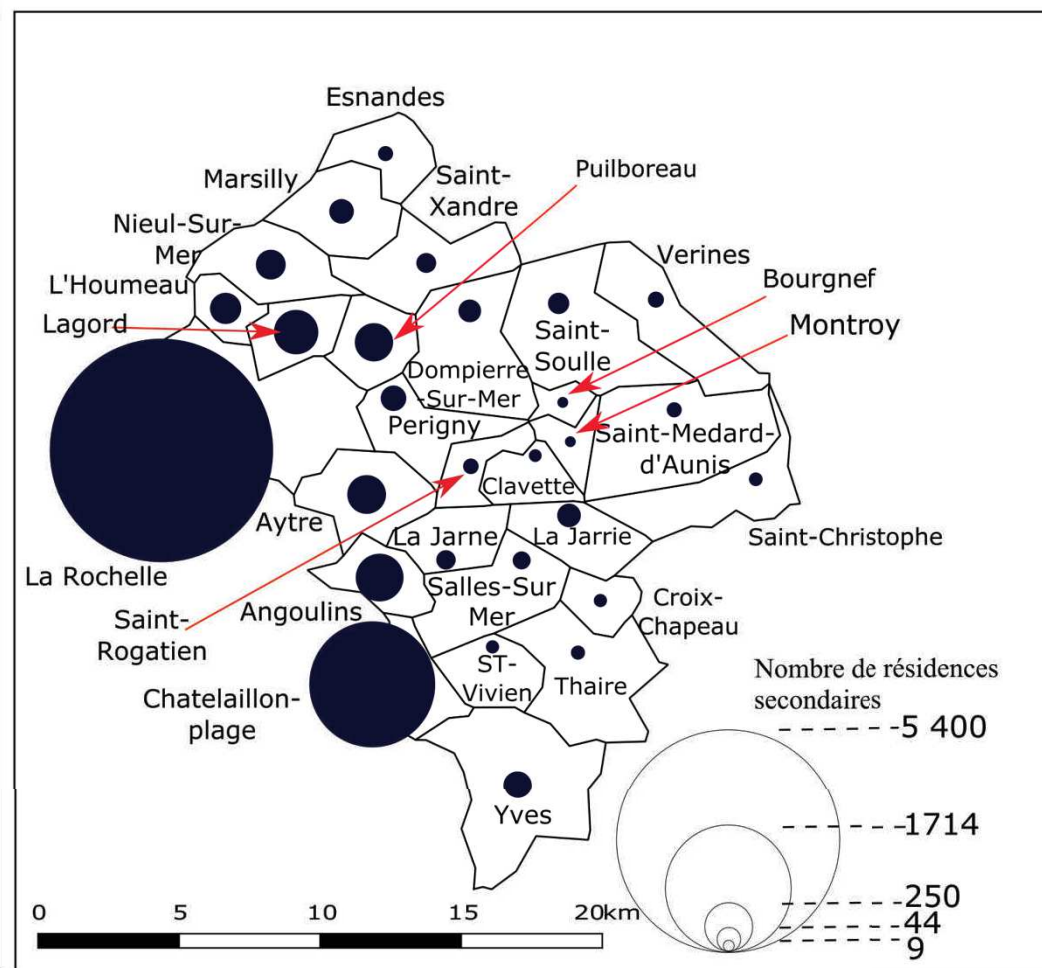
Nous observons qu'en 2007, les quatre communes dénombant le plus grand nombre de résidences secondaires sont La Rochelle qui en compte 3 247, Châtelailon-Plage avec 1 487, Aytré qui en répertorie 362 et enfin Angoulins avec un nombre de 187. Ces quatre communes possèdent un point commun pouvant expliquer cela : leur localisation proche de la mer. En 2018, nous observons une évolution générale du développement des résidences secondaires aux alentours de l'aéroport et représentant de hausse 44% par rapport à l'année 2007. Sur cette seconde carte, nous voyons émerger des villes telles que Lagord, avec une hausse spectaculaire de 163% et La Jarne avec une augmentation de 148%. La Rochelle reste quand même en tête des villes ayant le plus de résidences avec 66% de plus qu'en 2007, toujours suivie de Châtelailon-Plage malgré une faible hausse de 15%.

En revanche, Aytré a subi une baisse de 55%, ce qui la positionne derrière Angoulins dans le classement.

Carte 27 : Résidences secondaires en 2007



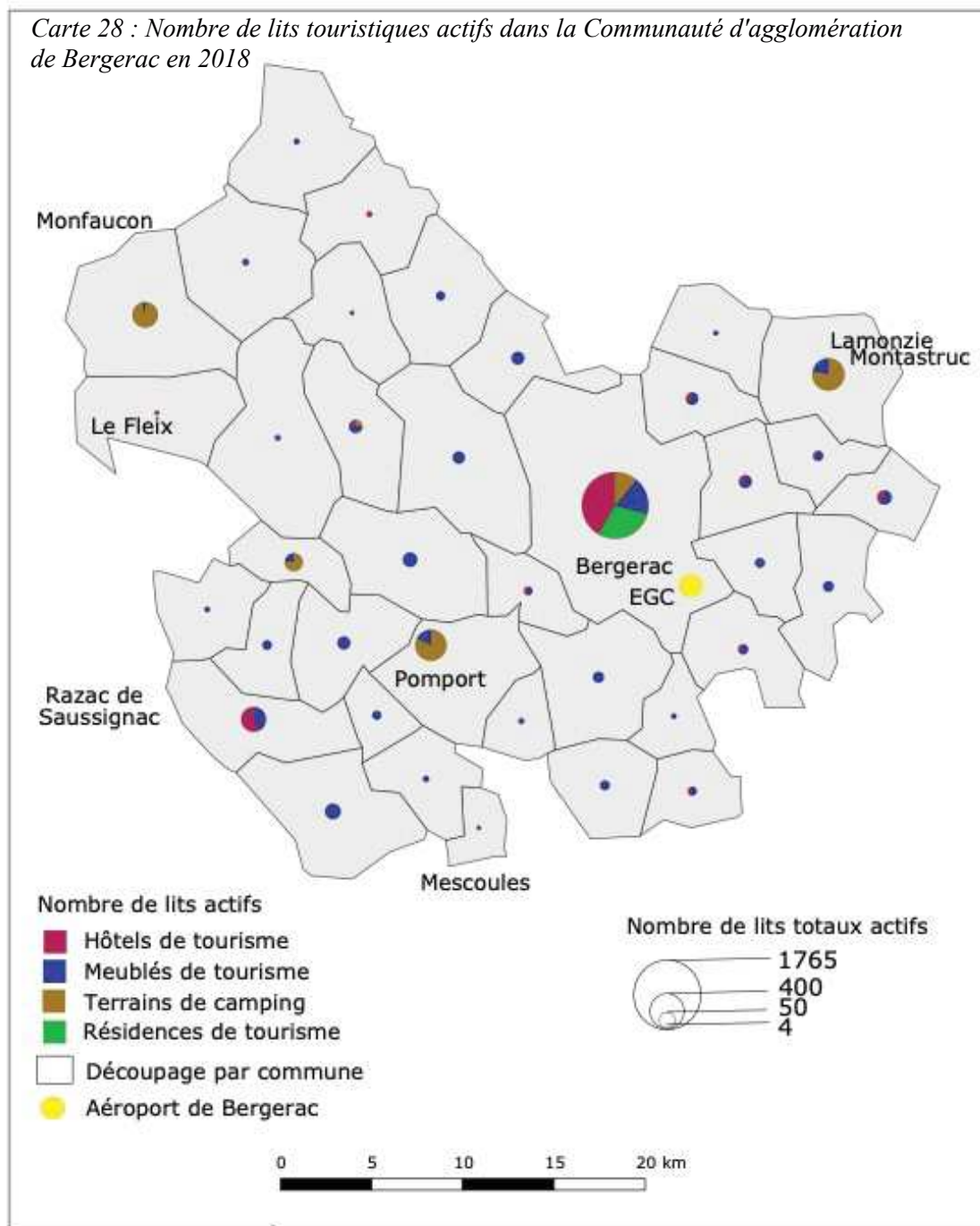
Carte 26 : Résidences secondaires en 2018



2.2.2. Offre limitée à l'agglomération de Bergerac

Dans la carte n°28, nous pouvons voir le nombre de lits touristiques pour la communauté d'agglomération de Bergerac⁵² en 2018. Cette carte nous permet d'analyser l'offre touristique dans les 38 communes qui la composent.

Cette offre touristique est divisée en quatre catégories (les mêmes que pour La Rochelle), ce qui représente, en nombre de lits actifs, un maximum de 1 700 lits pour Bergerac, et seulement quatre pour la ville de Mescoules.



⁵² Une carte des villes est donnée en annexe n°4.

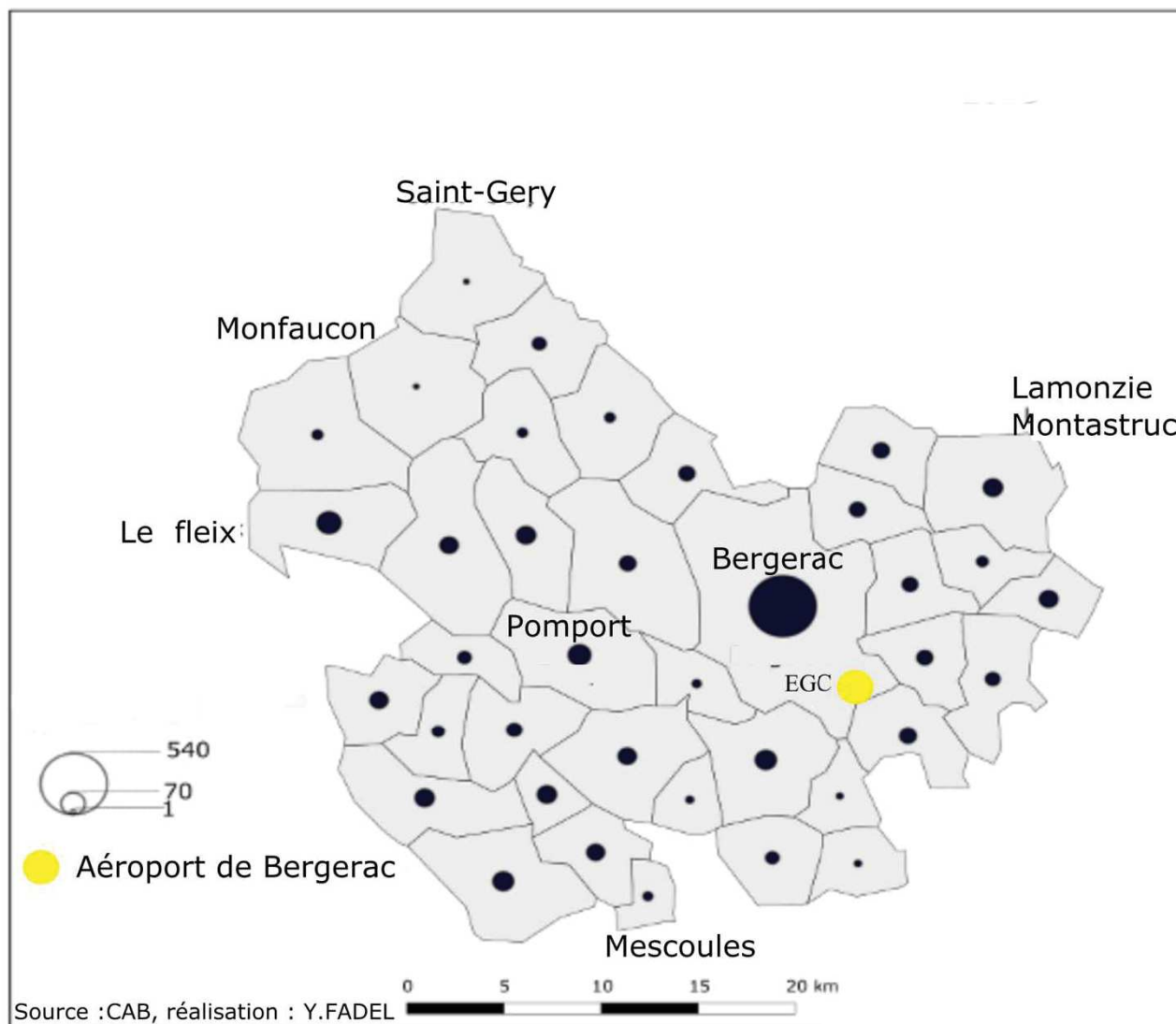
À noter que les quatre communes en tête, en termes d'offre touristique sont, Bergerac avec 1 765 lits suivie de Lamonzie-Montastruc qui en compte 416, puis Pomport avec 387 lits actifs et Monfaucon qui en compte 257.

Nous remarquons que seule la commune de Bergerac propose les quatre types d'hébergement, notamment avec l'offre de résidences de tourisme qu'on ne retrouve dans aucune autre ville de la communauté d'agglomération.

Pour les autres catégories, nous pouvons répertorier des meublés de tourisme dans 36 communes sur 38. L'offre hôtelière est, quant à elle, présente dans 12 communes dont la ville de Le Fleix qui dépend uniquement de ce mode d'hébergement et enfin, les terrains de camping qui sont présents dans six communes seulement.

La carte n°29 permet d'analyser le nombre de résidences secondaires. Le nombre de celles-ci varie d'une résidence seulement pour la ville de Saint-Géry à 540 pour la plus grosse ville qui est Bergerac.

Carte 29 : Nombre de résidences secondaires dans la Communauté d'agglomération de Bergerac 2018

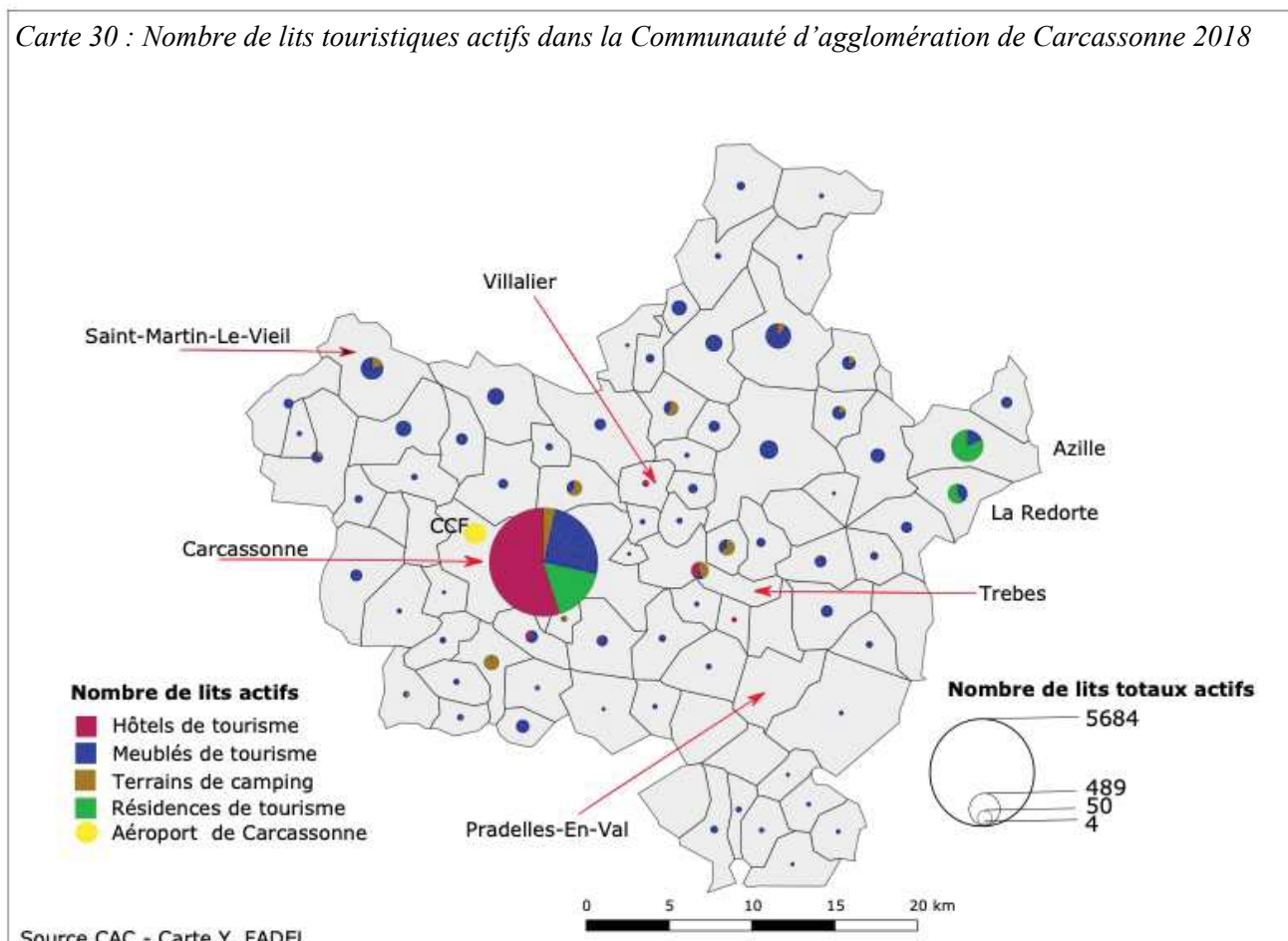


À noter que les quatre communes qui sont premières au classement en termes de résidences secondaires sont donc Bergerac (540), Le Fleix (70), Lamonzie-Saint-Martin qui en dénombre 62 et la quatrième, Monbazillac avec ses 53 résidences. On retrouve l'offre de résidences secondaires dans les 38 communes de la CAB.

2.2.3. Capacité d'hébergement touristique moyenne dans la Communauté d'agglomération de Carcassonne

En termes d'offre touristique, la ville de Carcassonne est la première avec plus de 5 000 lits (carte n° 30), suivie de la ville d'Azille avec environ 500 lits et de Caunes-Minervois qui en propose 300. L'offre de logement dans les hôtels n'existe que dans neuf communes avec en tête Carcassonne qui possède 3 120 lits de ce type et, en dernière position Marseillette avec seulement six. Les villes de Trèbes et Villalier ne dépendent que de ce type d'hébergement. Les résidences de tourisme ne sont représentées que dans trois communes avec toujours Carcassonne en première place suivie d'Azille et de la Redorte. L'offre en meublés de tourisme se retrouve dans 73 communes et va de quatre lits pour Couffoulens à 1 417 lits pour Carcassonne.

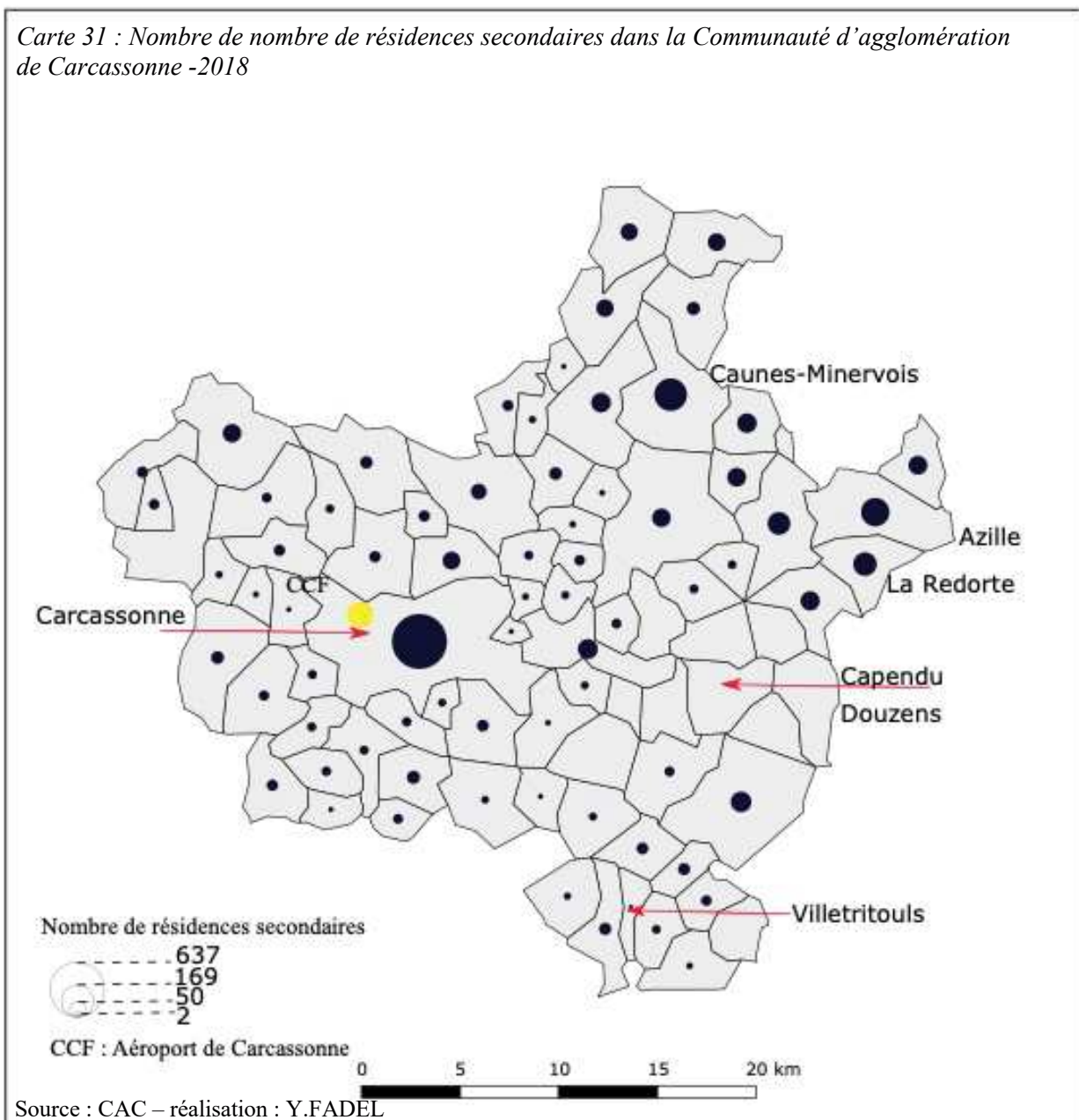
Carte 30 : Nombre de lits touristiques actifs dans la Communauté d'agglomération de Carcassonne 2018



Les terrains de camping se répartissent sur 13 communes avec dix lits à Montclar et 200 lits pour Carcassonne. Il n'y a d'ailleurs que dans cette dernière que l'on peut trouver les quatre types de logement.

Toujours dans la communauté d'agglomération de Carcassonne, nous remarquons que Carcassonne reste en première position avec 637 résidences secondaires, suivie par Caunes-Minervois et Azille en troisième place (carte n° 31). Cette offre se répartit sur 72 communes et celle qui en possède le moins est Villetritouls avec seulement deux résidences. Nous pouvons constater que pour 13 communes, ce type de logement est inexistant notamment à Douzens et Capendu pour ne citer que celles-ci.

Carte 31 : Nombre de nombre de résidences secondaires dans la Communauté d'agglomération de Carcassonne -2018



Conclusion

La zone de diffusion au sein des trois cas d'études reste localisée à l'échelle départementale. Le taux de visiteurs est similaire entre les trois territoires. Le pourcentage d'arrivées de passagers aériens de tourisme reste faible par rapport aux arrivées globales via d'autres modes de transport à l'échelle départementale, ce taux ne dépassant pas 3% toutes nationalités confondues. En revanche, le taux de passagers aériens venant de l'étranger varie de 6,78% à 11,81 %.

L'aéroport de La Rochelle est celui qui contribue le plus aux arrivées des étrangers en Charente-Maritime.

À l'échelle départementale, La Charente-Maritime est la plus importante en termes de nuitées, de fréquentation et de nombre d'établissements des 3 départements étudiés, avec juste derrière la Dordogne et l'Aude qui ferme ce classement. Il est bon de noter que pour les trois départements, la majorité de la fréquentation est française allant même parfois jusqu'à 90%. Les Anglais sont la première clientèle touristique étrangère, avec une forte présence sur la Charente-Maritime principalement mais aussi en Dordogne. Pour l'Aude, la clientèle étrangère la plus présente est celle venue d'Espagne.

Les caractéristiques touristiques des trois cas d'études sont différentes, notamment à l'échelle des communautés d'agglomérations. La Rochelle dispose du plus grand nombre d'hôtels et de résidences secondaires, suivie par Carcassonne et Bergerac.

Les caractéristiques touristiques des villes sont différentes (La Rochelle avec une localisation littorale, Bergerac se caractérise par le tourisme rural et Carcassonne dispose de plusieurs sites classés par l'UNESCO). Les différences de caractéristiques des trois villes conduisent à des usages et à des pratiques touristiques différentes.

Conclusion de la partie II

Entre 2004 et 2018, les liaisons se développent dans les trois cas d'études avec une croissance du trafic et du nombre de compagnies sauf pour l'aéroport de Carcassonne qui n'est desservi que par une seule compagnie. La Grande-Bretagne reste la destination la plus importante dans nos trois cas d'étude. Les trois structures dépendent des compagnies low cost afin d'assurer leur activité. L'installation des compagnies low cost a nécessité une intervention par les acteurs locaux au terme des travaux notamment à l'aéroport de Bergerac qui a connu une transformation totale d'un aérodrome vers un aéroport. Les modes des gestions ne sont pas identiques avec la présence d'un syndicat mixte à La Rochelle et Bergerac alors que Carcassonne est gérée par la région Occitanie par le biais d'une SPL. Par ailleurs, nous constatons la complexité de

mécanisme de financement de l'activité aérienne comme en témoignent les enquêtes ouvertes sur les aéroports de La Rochelle et Carcassonne par la Commission européenne.

Du point de vue des caractéristiques de ces passagers, les études réalisées pour le compte des gestionnaires des aéroports montrent des similitudes. Les zones de diffusion, privilégient les départements d'appartenance des plateformes ce qui limite les « fuites » vers d'autres territoires. Les niveaux de dépense (dépense journalière associée à la durée de séjour) sont aussi proches. L'importance des motifs affinitaires tend à limiter les retombées économiques. Nous notons que la contribution de passagers aériens reste faible sur l'ensemble des arrivées touristiques.

La fréquentation touristique globale laisse voire une domination des touristes français. Le département de Charente-Maritime est celui qui génère le plus grand nombre de nuitées, de fréquentation et de nombre d'établissements parmi les trois départements étudiés, suivi de la Dordogne et l'Aude.

La part de nuitées générée par les Britanniques en fait la première clientèle touristique étrangère, avec une forte présence en Charente-Maritime principalement, mais aussi en Dordogne. Pour l'Aude, les clientèles étrangères les plus présentes sont celles venues d'Allemagne, de Grande-Bretagne et d'Espagne.

La part de nuitées touristiques générée par touristes étrangers (lits marchands et non marchands) est variable selon les départements. La Dordogne est en tête avec (38,91%), suivie de l'Aude (38%) et de la Charente-Maritime (16%).

Parmi les communautés d'agglomérations, La Rochelle se maintient en tête pour les lits touristiques, le nombre de nuitées payantes et le nombre de résidences secondaires, suivie de Carcassonne et Bergerac.

En comparant les villes étudiées, La Rochelle est considérée comme une vraie ville littorale avec les activités qui correspondent ainsi que des structures d'accueil touristiques plus importantes. C'est aussi la seule des trois villes disposant d'un pôle universitaire. Bergerac est plutôt perçue comme une ville pour des vacances rurales ce qui peut attirer un type de touristes différent de La Rochelle.

Carcassonne se situe entre La Rochelle et Bergerac et dispose de ressources patrimoniales conséquentes attirant une catégorie de touristes plus spécifique.

À partir de ces caractéristiques, plusieurs questions restent en suspens. Le profil de ces territoires montre l'importance de l'activité touristique dans l'économie locale. Par ailleurs, on note la volonté des autorités locales à favoriser et à pérenniser la présence de compagnies low cost qui se sont substituées aux opérateurs traditionnels. On peut toutefois se questionner sur

l'efficacité de cette politique d'accessibilité aérienne sur l'économie locale et s'il ne relève pas davantage d'une dimension symbolique ?

Une compréhension fine de ce mécanisme est proposée dans la partie suivante. Pour cela, nous avons privilégié une méthodologie qualitative fondée sur des entretiens avec des acteurs locaux.

Partie III

Stratégies des acteurs locaux à l'égard des plateformes aéroportuaires, des compagnies low cost

Introduction

Cette troisième et dernière partie de notre thèse est composée de trois chapitres. Nous détaillerons les approches méthodologiques qui seront mobilisées ainsi que leurs limites. Nous identifierons les thèmes et sous-thèmes relevés à l'issue du corpus des entretiens. Nous y expliquerons enfin la méthodologie **MACTOR** qui va nous permettre de déterminer les rapports de force entre les acteurs du système.

Le chapitre deux sera constitué des résultats de notre thèse où nous montrerons **la logique interne du système d'acteurs** ainsi que les relations des acteurs entre eux et avec les structures aéroportuaires. Nous y déterminons aussi les niveaux de convergence et de divergence entre les acteurs par rapport aux objectifs généraux et communs à la plupart d'entre eux. Nous expliquerons les comportements des acteurs locaux et leurs perceptions des compagnies low cost. Nous terminerons ce chapitre en abordant les relations entre les acteurs locaux et les **modes de subventions** existant dans chaque cas d'étude et les limites de ces modes.

Dans le chapitre trois, nous analyserons les **paradoxes** des acteurs publics par rapport à leurs actions de subvention des structures aéroportuaires. Nous mettrons en question les arguments utilisés par les acteurs locaux afin de justifier les subventions ainsi que les motivations qui justifient ces actions. Nous montrerons les similitudes des réponses obtenues au sujet de la facilitation de l'installation de compagnies low cost. La perception, l'image et l'utilité des trois structures aéroportuaires chez les acteurs publics seront détaillées. Nous terminerons ce chapitre avec les initiatives existantes dans chaque territoire afin de capter les flux de passagers et nous montrerons les limites des initiatives existantes.

Nous terminerons ce chapitre par une discussion **des arguments utilisés par les acteurs locaux** afin d'assurer le fonctionnement des plateformes aéroportuaires.

Chapitre V

Cadres et méthodes d'analyse

Dans ce chapitre, nous aborderons les éléments liés aux choix méthodologiques en les justifiant (analyse thématique). Nous discuterons des limites de la méthodologie mise en œuvre pour collecter l'information. Nous y montrerons en détail la construction des guides d'entretiens composés de plusieurs grands thèmes. Nous ferons ensuite un résumé des entretiens faits sur chaque territoire en distinguant les différents types d'acteurs. Nous terminerons en nous demandant si les acteurs interrogés sont des témoins « pertinents » pour rendre compte de stratégies anciennes conçues en fonction de leur propre intérêt.

L'objectif de cette partie est de clarifier le choix de l'approche qualitative afin de répondre à notre question de recherche. Nous avons souligné le manque d'études qui utilisent l'approche qualitative afin de traiter le rapport entre le transport aérien low cost et le développement touristique local. Ce type de démarche peut conduire à de nouveaux résultats par rapport aux études économétriques. Cette approche qualitative nous aide à approfondir, détailler et expliquer la relation entre le transport aérien, notamment low cost et le développement touristique local en interrogeant des acteurs locaux sur les trois terrains dans le but d'expliquer leur rôle dans le développement touristique local ainsi que des conditions d'installation de compagnies low cost sur les trois plateformes.

1. Construction du guide d'entretien

Nous avons constitué deux guides d'entretiens posant des thématiques différentes. Ce choix méthodologique consiste à répondre à la question de recherche en faisant des entretiens semi-directifs avec des acteurs impliqués dans le développement touristique local et le secteur aéroportuaire (gestionnaires des aéroports, acteurs publics et privés du développement touristique local). Ces entretiens sont de bons compromis entre les entretiens directifs et non directifs (Lejeune, 2019) car ils nous permettent d'obtenir des résultats approfondis avec un coût moindre par rapport aux autres types d'entretiens (Dumez, 2013). Ces types d'entretiens permettent le recueil des informations centrées autour de plusieurs thèmes identifiés à l'avance et figurant dans un guide d'entretien. La constitution de la grille d'entretiens est déterminante pour mener à bien ceux-ci (cf. annexe n°5).

Ces deux guides sont construits d'après une analyse des cartes thématiques et chronologiques descriptives (partie II), ce qui nous a aidé à comprendre plusieurs points sur nos trois cas d'études, tels que l'évolution du transport aérien, le changement de mode gestion, le poids du tourisme et la répartition des résidences secondaires et enfin, le rôle des plateformes aéroportuaires dans le développement économique local au travers des études préexistantes.

Le premier de ces guides est à destination des gestionnaires d'aéroports et est composé de plusieurs thèmes (informations générales, définition des compagnies low cost, relation entre l'aéroport et les compagnies aériennes, conditions d'installations, stratégies des gestionnaires, subventions, et la coordination entre acteurs public et privé en tourisme). Pour chaque thème, nous posons plusieurs questions afin d'obtenir le plus grand nombre d'informations. Pour construire ce premier guide, nous avons choisi des questions axées sur les subventions proposées pour l'installation des low cost afin de comprendre à quelle échelle géographique cette décision a été prise. Nous y avons aussi intégré des questions sur les stratégies mises en place afin d'attirer ces compagnies. La dernière partie de notre guide aborde les relations entre les plateformes étudiées et les aéroports à proximité.

Ce guide répond à quatre objectifs. Le premier : comprendre la perception des compagnies low cost par les gestionnaires aéroportuaires. Le second : approfondir la discussion sur les conditions d'installation des compagnies low cost avec les acteurs de cette décision. Le troisième : détailler les relations entre les acteurs publics et les structures aéroportuaires ainsi qu'entre les compagnies aériennes. Le dernier objectif : définir les modalités des subventions existantes ainsi que les motifs en aval des modalités de subventions.

Le deuxième guide d'entretien est destiné aux acteurs locaux du tourisme (publics et privés). Celui-ci est réalisé avec la même logique de thèmes qui se trouvent dans le premier guide. Les objectifs de ce deuxième guide portent sur la compréhension des relations entre acteurs publics et gestionnaires des plateformes. L'autre objectif est de comprendre et de détailler les initiatives existantes sur le territoire en vue de capter les flux de touristes de passage à l'aéroport.

Nous souhaitons mieux assimiler et comparer les stratégies et les actions mises en place par les acteurs locaux au sein des trois territoires étudiés. Nous apporterons également des précisions sur les différents types de modalités de subventions apportées par les acteurs publics, et nous tenterons d'expliquer les motifs qui justifient ces subventions ainsi que de comprendre comment les acteurs locaux perçoivent les compagnies low cost en expliquant les relations entre acteurs privés/publics et les gestionnaires de plateformes en déterminant les complexités et les enjeux de ces relations entre les différents acteurs locaux.

Un groupe de questions est **commun aux deux guides** d'entretiens. Ces questions visent à obtenir une définition des compagnies low cost et la manière dont celles-ci sont perçues par chaque catégorie d'acteurs en fonction de leurs propres expériences. Les réponses obtenues pour ces questions nous permettront de dégager les aspects positifs et négatifs liés à l'émergence de ces compagnies au sein des trois cas d'étude.

1.1. Choix des personnes interrogées et durée de collecte de données

Le tableau n°12 donne plusieurs informations : le nombre total de personnes interrogées par territoire, leur fonction, la durée de chaque entretien et la ville où nous avons effectué l'entretien.

Nous distinguons quatre types de personnes interrogées : les gestionnaires aéroportuaires, les acteurs publics, les acteurs privés et les membres du syndicat mixte. Afin de simplifier la citation des personnes interrogées et alléger la lecture, nous avons remplacé leurs noms et prénoms par T et référencé tous ces noms dans le tableau n°12.

Dans le cadre de la réalisation de ces entretiens, nous sommes restés sur place dans chaque cas d'étude environ trois mois et au total neuf mois de déplacement sur les lieux. Grâce à ces déplacements, nous avons effectué nos entretiens en présentiel ce qui permet une mise en confiance afin de collecter plus d'informations en élargissant la discussion et d'observer le comportement de la personne interrogée par rapport aux questions posées.

Nous avons pris en considération plusieurs aspects afin de choisir les personnes interrogées pour ces entretiens, notamment, leur situation professionnelle afin d'obtenir des réponses basées sur leurs expériences et leurs compétences dans le domaine aéroportuaire ou dans le tourisme.

Les touristes ne font pas partie des cibles de personnes interrogées car notre recherche ne porte pas directement sur les pratiques touristiques. Néanmoins, de façon plus informelle et afin de répondre à des interrogations très précises, nous nous sommes entretenus avec quelques touristes.

Au fil de l'analyse de données, nous avons identifié une nécessité de retourner sur le terrain afin de réaliser des entretiens avec des propriétaires de résidences secondaires à La Rochelle, afin de rencontrer des propriétaires allemands dans le but d'identifier leur date d'implantation et de connaître leurs avis sur l'accessibilité du territoire. À l'occasion de ces nouveaux entretiens, nous tenterons donc d'identifier les modes de transports utilisés en l'absence de liaisons aériennes ainsi que les motivations de leur venue sur ces territoires, les acteurs locaux ayant eux la conviction de l'impact unique des aéroports sur la démarche d'investissements immobiliers en occultant d'autres logiques.

Tableau 12 : Entretiens effectués et caractéristiques des enquêtés

La Rochelle						
Code de	Nom et prénom	Code ville	Poste	Durée	Type d'acteur	Membre du syndicat mixte
T1	JUIN Thomas	LRH	Directeur de l'aéroport de la Rochelle/ Président de UAF	80		
T2	VIGNERON christine	LRH	Chargée d'études et de développement réseau	22		
T3	PACAUD Lionel	LRH	Directeur de l'office de tourisme de l'île d'Oléron	81		
T4	La foret	LRH	Agence immobilière	24		
T5	LARDY Pierre	LRH	Directeur d'hôtel	71		
T6	Bouron Camille	LRH	Membre du syndicat mixte-CDA	100		
T7	VILLAIN Stéphane	LRH	Président de Charente tourisme-président de CDT	51		
T8	HAUTIER Thierry	LRH	Président CCI de la Rochelle	90		
T9	AMBLARD Olivier	LRH	Directeur général-CDT	67		
T10	LEMARTINEL Virginie	LRH	Responsable des études à l'ATCR	28		
T11	MOREAU Annabelle	LRH	Agence de Conciergerie	57		
T12	LAMY Christine	LRH	Agence de voyages	30		
T13	VERGNON Gisèle	LRH	Directrice générale la SPL destination Ile de Ré	52		
T14	DI-Nolfo Celia	LRH	Agence immobilière	66		
T15	BOYER Nathalie	LRH	Agence de voyage	30		
T16	Bidon	LRH	Agence d'assurance	13		
T17	SOUBESTE Jean-Marc	LRH	Adjoint de la maire de la Rochelle	40		
T18	COURAPIED Delphine	LRH	Chargée du recouvrement de la Taxe de Séjour	30		
T19	BEAUREGARD Elisabeth	LRH	DIRECTRICE GENERALEDELEGUEE	60		
T20	Soludom	LRH	Conciergerie La Rochelle	57		
Durée totale en H		17,48	Durée en minutes		1049	
Bergerac						
	Nom et prénom	Code ville	Poste	Durée	Type d'acteur	Membre du syndicat mixte
T21	IBARRA Emmanuel	EGC	Directeur de l'aéroport de Bergerac	81		
T22	RUET Fabien	EGC	Vice président de la CAB	52		
T23	CARO Chantal	EGC	Responsable d'études -CCI de Bergerac	35		
T24	DUPOUY Pascal	EGC	Directeur de l'office de tourisme	48		
T25	PERRIN Philippe	EGC	Direction du développement économique et de l'attractivité	36		
T26	GARRIGUE Daniel	EGC	Maire de Bergerac	37		
T27	MALBERT Guillaume	EGC	Chef de projet CADET Bergeracois	36		
T28	ROYER Amandine	EGC	Services Politique de la Ville -CAB	26		
T29	NARDOU Thierry	EGC	Président du SMAD	68		
T30	GIROL Nathalie	EGC	Chargée de projets Tourisme	65		
T31	JAMES Emily	EGC	Responsable Marketing & Développement Commercial	65		
T32	VANDAMME Herick	EGC	Directeur cave à vins , l'art et le vin	15		
T33	Touriste Anglais	EGC		20		
T34	Touriste Anglais	EGC		20		
T35	Touriste Anglais	EGC		20		
T36	Touriste Anglais	EGC		15		
T37	Touriste Anglais	EGC		15		
T38	LHOPITEAU Frédérique	EGC	Agence commercial	30		
Durée totale en H		11,4	Durée en minutes		684	
Carcassonne						
	Nom et prénom	Code ville	Poste	Durée	Type d'acteur	Membre du syndicat mixte
T39	MEISSONNIER Joëlle	CFF	Directrice Déléguée,Direction Mobilités, Infrastructures et Développement Site de Montpellier	105		
T40	CABIE-BONZOM Sophie	CFF	Directrice OTC - Directrice du développement touristique	35		
T41	RAYNAUD François	CFF	Pôle Observatoire, Agence de Développement	60		
T42	MOURAD Francois	CFF	Collaborateur du Maire ville de Carcassonne	60		
T43	Anonyme	CFF	Guide Touristique	30		
T44	Anonyme	CFF	Classhome/Agence de conciergerie	30		
T45	Anonyme	CFF	Classhome/Agence de conciergerie	30		
T46	FIRER Alexandre	CFF	Directeur de l'Hilton	42		
T47	CLEMENTE Gilles	CFF	Directeur de l'office du tourisme municipal - Cité	75		
T48	LEININGER Marie	CFF	Directeur de centre de conférence	30		
T49	HENRI ILHES Pierre	CFF	Vice président délégué au tourisme - Maire de la Redorte	50		
T50	DUCASSE Marie	CFF	CCI- Responsable pôle Tourisme	50		
T51	Arnault-Vincent Jean	CFF	CAC	48		
T52	GLEIZES Christophe	CFF	Cité hotel groupe- Directeur Commercial	50		
T53	LAFONT Valerie	CFF	Directrice de l'office de tourisme/ Pays de Carcassonne	50		
Durée totale en H		12,42	Durée en minutes		745	

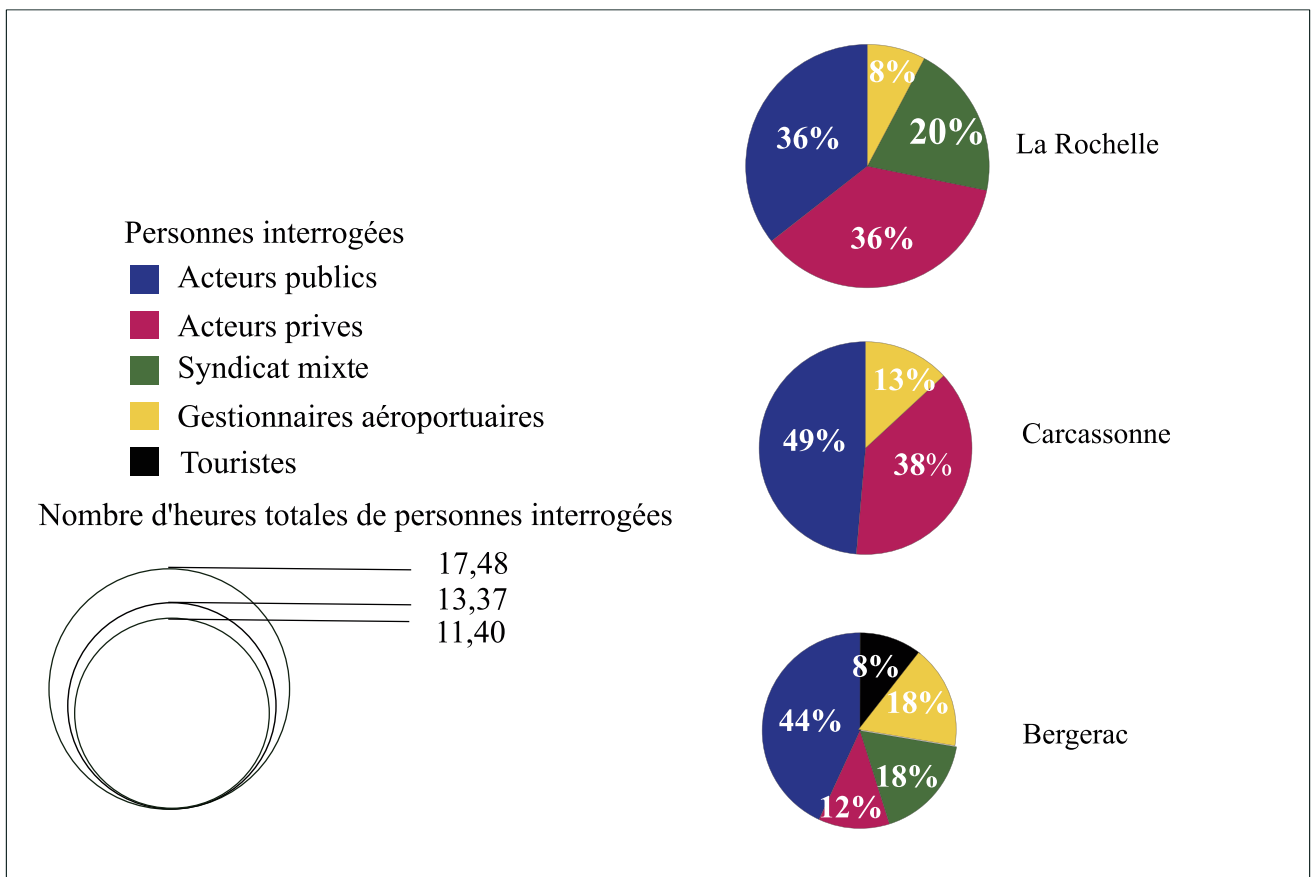
Type de personnes interrogées	
	Acteurs publics
	Acteurs privés
	Syndicat mixte
	Gestionnaires aéroportuaires

1.2. Description des données collectées

Le graphique n°21 complète le tableau n°12, et nous y aborderons le traitement des entretiens effectués sur les trois terrains étudiés. À la suite de la retranscription de ces 53 entretiens, le graphique n°21 indique le temps total d'entretien sur chaque terrain d'étude. Nous y distinguons quatre types de personnes interrogées : les acteurs publics, les acteurs privés, les syndicats mixtes, les gestionnaires d'aéroports. La taille du cercle indique le nombre d'heures totales d'entretien passé sur chaque cas d'études.

La Rochelle est le terrain le plus important en termes de nombre d'heures d'entretien. Nous y avons interrogé 20 personnes dont huit acteurs publics, dix acteurs privés et deux des gestionnaires de la plateforme aéroportuaire. Pour ce dernier, nous avons effectué deux entretiens, le premier avec le directeur de l'aéroport qui est aussi le directeur général de l'Union des Aéroports Français (UAF), le second avec la personne chargée des études et du développement des réseaux de la plateforme.

Graphique 21 : Nombre d'heures d'entretien effectué avec les acteurs locaux pour les trois cas d'études



Pour Bergerac, nous nous sommes entretenus avec deux gestionnaires d'aéroports : un entretien a été effectué avec le directeur de l'aéroport et la personne responsable du marketing et du développement commercial de l'aéroport, des membres du syndicat mixte, soit huit acteurs publics et sept acteurs privés.

Concernant Carcassonne, l'enquête porte sur 13,37 heures au total, réparties entre sept acteurs publics et sept acteurs privés. En revanche, concernant les gestionnaires de cet aéroport et malgré plusieurs essais pendant deux mois, ces derniers n'ont pas souhaité s'exprimer et ce, sans donner de raison. C'est pourquoi nous nous sommes adressés au Conseil Régional et aux élus régionaux afin d'obtenir enfin un rendez-vous avec la directrice déléguée, direction mobilité, infrastructures et développement site de Montpellier, Mme Meissonnier qui a pu répondre aux questions sur les stratégies de l'aéroport de Carcassonne sans pour autant avoir la capacité de nous donner toutes les réponses attendues.

2. Choix méthodologique

Afin de mieux exploiter les corpus des entretiens, nous allons utiliser deux approches différentes. La première approche est la thématisation qui nous permet d'extraire les données les plus pertinentes et structurées ainsi que les informations selon les thèmes et sous thèmes. La deuxième approche est la méthode MACTOR (Méthode Acteurs, Objectifs, Rapports de force entre les acteurs) qui nous permettra d'analyser et de décrire les jeux d'acteurs et leurs système grâce à une table de matrice d'acteurs locaux qui inclut toutes les informations liées à ce système d'acteurs. Les deux approches utilisées seront détaillées dans les parties suivantes.

2.1. La thématisation

Comme nous l'avons déjà constaté, il existe une absence de recherche qualitative sur le transport aérien et le développement économique local en France.

L'analyse thématique est l'approche utilisée afin d'extraire le contenu le plus important du corpus des entretiens retranscrits (Negura, 2006). Cette approche est flexible car elle peut être déductive et inductive, tout dépendant de la question de recherche (Chigbu, 2019). Dans notre recherche, le raisonnement tend à être plutôt déductif qu'inductif car celle-ci est orientée et guidée par la question de la recherche (cf. chapitre n°1). Il existe différentes étapes dans la méthode (AT) (Maguire et Delahunt, 2017, Javadi et Zarea, 2016) qui seront clarifiées dans la prochaine partie. Cette approche d'analyse repose sur la création de thèmes et sous-thèmes qui

nous permettra de faire une description des données et de les réduire en plusieurs thèmes et sous-thèmes liés à la question de la recherche. D'après A. Castleberry et A. Nolen (2018, p.809), un thème est défini par « captures something important about the data in relation to the research question », alors que P. Paillé et A. Mucchielli (2021, p.280) soutiennent qu'« un thème est un ensemble de mots permettant de cerner ce qui est abordé dans l'extrait du corpus correspondant à l'ensemble du corpus, tout en fournissant des indications sur la teneur des propos », le thème est donc une dénomination assez précise en lien avec la teneur d'un extrait de corpus.

L'ouvrage de P. Paillé et A. Mucchielli (2015, 2012) est une source indispensable à la compréhension en détail des méthodes qualitatives (notamment l'analyse thématique). Nous avons choisi un type de démarche de thématisation avec une combinaison de deux possibilités pour générer les thèmes.

La première possibilité est la thématisation en continu, qui constitue une démarche de construction de thèmes au fur à mesure de la lecture du corpus ayant pour objectif d'identifier et d'établir un arbre thématique assez hiérarchisé qui sera complété progressivement au fil de la lecture des entretiens.

La deuxième possibilité appliquée sur le corpus de nos entretiens afin d'identifier les thèmes est la thématisation séquencée. Cette dernière est constituée d'un choix d'un ou plusieurs échantillons de nos entretiens qui permettent d'identifier une liste des thèmes et sous-thèmes au travers de cet échantillon afin de nous permettre d'appliquer les thèmes relevés à l'ensemble de corpus. Dans notre cas, nous avons mis l'accent sur les deux possibilités d'identification de thèmes et sous-thèmes en ajoutant parfois des thèmes au fil de l'analyse des entretiens (mais de façon limitée).

Il est vrai que la première possibilité (thématisation en continu) permet d'avoir des résultats plus riches mais avec une complexité à donner du sens aux thèmes. Elle est donc beaucoup plus chronophage que la deuxième possibilité. Selon V. Braun et V. Clarke (2006, 2013), la thématisation séquencée est plus efficace notamment pour un corpus de grande taille comme dans notre cas. Il est juste de souligner que cette analyse générera moins de détails que la thématisation en continu.

2.2. Les étapes nécessaires pour l'analyse thématique

Nous commencerons par la compilation de données : il s'agit de la transcription des entretiens en version numérique. Cela nous permettra de nous familiariser avec le corpus. Les résultats de cette étape sont constitués de 800 pages de corpus d'entretiens à analyser. Nous séparerons les

données en plusieurs groupes liés aux types d'acteurs proposés dans le guide d'entretiens (questionnaires d'aéroports, acteurs publics et acteurs privés, cf. annexe n°5) ainsi que les lieux géographiques où les entretiens ont été effectués (La Rochelle, Bergerac et Carcassonne).

Durant la transcription des entretiens et leur relecture, il a été possible d'identifier plusieurs thèmes ou phrases pertinentes pour notre sujet (tableau n°13).












La deuxième étape consiste à sélectionner un échantillon de notre corpus afin d'identifier les thèmes pour lesquels nous avons choisi certains entretiens (Thomas Juin, Camille Bouron, Pierre Lardy, Christine Vigneron). L'annexe n°6 présente un extrait de l'entretien avec Camille Bouron avec l'approche de la thématisation que nous avons appliquée à notre échantillon. D'après un certain nombre de lectures de cet échantillon, nous commencerons à identifier les thèmes qui apparaissent dans le texte. Nous avons eu un grand nombre de thèmes, mais au fil du temps, ces thèmes se sont recoupés. Ces derniers sont identifiés et notés directement sur l'échantillon en utilisant des couleurs différentes pour chaque thème et sous-thème. En conséquence, pendant la recherche, il est tout à fait possible d'avoir des sous-thèmes. Dans cette étape, nous expliquerons la relation entre un thème et un sous-thème, ainsi qu'entre les thèmes eux-mêmes.

La prochaine étape consiste à interpréter les thèmes et leurs corpus, en leur donnant du sens par rapport à la question de recherche, c'est-à-dire à partir des thèmes apparus dans l'échantillon, et transcrits dans une liste à part. Cette liste a été modifiée plusieurs fois dans le temps. (Le tableau n°13 présente la liste de thèmes et sous-thèmes identifiés dans l'échantillon sélectionné). Les relations entre thèmes et sous-thèmes sont importantes. Ces derniers ont pour objectif de résumer et d'organiser les informations liées aux acteurs publics et de les diviser et classer en plusieurs sous thèmes afin de faciliter l'analyse du corpus. Nous appliquerons ces thèmes sur l'ensemble du corpus d'entretiens et, à cette fin, nous avons créé des tableaux pour chaque thème et sous-thème.

Ces tableaux permettent de résumer l'ensemble des réponses et nous aident à extraire les thèmes les plus importants qui vont répondre à notre question de recherche. Cette étape est essentielle, car elle nous donne le moyen de déterminer les similarités, les contradictions et les différences parmi les entretiens.

Pour cela, nous avons regroupé les réponses obtenues pour chaque thème en distinguant deux aspects : (1) les personnes interrogées (acteurs publics, acteurs privés, questionnaires d'aéroports et syndicat mixte), (2), les territoires à l'intérieur desquels ces personnes interrogées se localisent (La Rochelle, Bergerac et Carcassonne).

Tableau 13 : la liste de thèmes et sous-thèmes identifiés dans l'échantillon sélectionné

Couleur	Thème	sous-thème
	Aspects historiques et changement observé	Changement offre touristique Airbnb - Comportement Argument changement offre touristique Résidences secondaires Offre touristique Rôle de train Développement touristique local
	Caractéristiques de l'offre touristique	Île d'Oléron La Rochelle Île de Ré Carcassonne Bergerac
	Acteurs publics	Relation aéroport-acteurs Stratégies et actions Rôle des acteurs publics Difficultés rencontrées Projets des acteurs publics Syndicat mixte
	Acteurs Privés	Projets publics-privés Agence immobilière Relation acteurs privées-aéroport Hôtellerie
	Subvention	Obligation de service public Actions de marketing Enquête par la CE Relation aéroport-LCC
	Arguments utilisés	Rôle des LCC-EX Rôle du transport aérien Retombées économiques-aéroports
	Définition	Description des LCC Inconvénients des LCC Avantages des LCC
	low cost companies	Evolution des LCC LCC en France Stratégies des LCC
	Evolution de l'aéroport	Investissement d'infrastructure
	Stratégies aéroportuaires	Relation avec d'autres aéroports Transformation de passagers
	Taxe aéroportuaire	Brexit fermeture de liaisons Taxe aéroportuaire EX

À titre d'exemple, les tableaux n° 14, 15 et 16 présentent les réponses liées au thème « Définition » et à son sous-thème sur l'ensemble des entretiens. La partie du tableau gauche en

gris indique l'idée principale à l'échelle géographique globale (regroupement des trois territoires), par type de personnes interrogées. À droite en vert, les réponses sont décomposées à l'échelle des trois territoires étudiés, par types de personnes interrogées. Ainsi, nous pourrions extraire les idées principales pour chaque thème, mais aussi croiser les réponses entre elles afin de déterminer les similarités et les différences par territoire en fonction du type d'interlocuteur. Nous définirons les thèmes les plus pertinents identifiés et expliquerons ce qu'ils signifient, en décrivant les relations entre eux. Nous relierons le corpus de chaque thème dans le but de vérifier que chaque thème contient les bonnes informations permettant de répondre à notre sujet de recherche. Une carte de diagrammes composés des thèmes sera réalisée afin de présenter les relations entre les thèmes eux-mêmes, sous-thèmes eux-mêmes et thèmes avec sous-thèmes.

2.3. L'approche MACTOR

Après l'application des thèmes et sous-thèmes dans l'ensemble du corpus, nous passons à l'étape suivante qui est l'analyse du système d'acteurs au sein des trois cas d'étude, avec pour objectif de décrire les rapports de force entre les acteurs locaux interrogés (privés, publics) ainsi que leurs objectifs et les enjeux des acteurs. Nous nous concentrerons à déterminer et identifier les divergences et convergences par rapport aux objectifs et enjeux liés à chaque acteur dans le système. Pour cela nous allons mobiliser la méthodologie MACTOR. Cette dernière a été développée dans les années 1990 par B. François et M. Godet (Godet *et al.*, 2006). Le principe de cette méthodologie consiste à mesurer l'influence directe et indirecte appliquée entre les acteurs.

Cette méthode s'inscrit dans la démarche de réflexion de la théorie du rôle d'acteur de système (Belfellah et Gassemi, 2017). Les démarches nécessaires afin d'appliquer cette approche sont longues (sept étapes) à réaliser, mais les résultats sont très riches en termes d'informations et d'enseignements.

La première étape consiste en la construction d'un tableau des stratégies mises en place par les acteurs qui font partie de notre analyse. Ce tableau a un double objectif : identifier le but de chaque acteur et les moyens mis en œuvre pour atteindre les buts fixés ainsi que les faiblesses pouvant constituer un obstacle à la réalisation de ces buts. Chaque cas d'étude a son propre tableau d'acteur de système différent les uns des autres (pour La Rochelle par exemple, le tableau compte 15 acteurs et seulement 12 pour Bergerac). Le reste des étapes est en annexe n°7.

Tableau 14 : thème « Définition »

Gestionnaires d'aéroport			Acteurs publics			Acteurs privés		
						Gestionnaires d'aéroport		
						Acteurs publics		
						Acteurs privés		
Échelle géographique trois territoires	L'ouverture du transport aérien au grand public, les low cost facilitent l'accessibilité à moindre coût, démocratisation du tourisme.	L'ouverture du transport aérien au grand public, low cost facilite l'accessibilité à moindre coût, démocratisation du tourisme.	L'ouverture du transport aérien au grand public, low cost facilite l'accessibilité à moindre coût, démocratisation du tourisme.	Échelle géographique par territoire	La Rochelle	Grand public, démocratisation du transport aérien. Avant low cost, transport aérien uniquement d'affaires	Grand public, démocratisation du transport aérien. Avant low cost, transport aérien uniquement d'affaires	Grand public, démocratisation du transport aérien. Avant low cost transport aérien uniquement d'affaires
					Bergerac	Possibilité de voyager, démocratisation du tourisme, Ryanair, compagnies low cost amènent des touristes sur leur territoire et les retombées sont positives	Possibilité de voyager, démocratisation du tourisme, Ryanair,	Possibilité de voyager, démocratisation du tourisme, Ryanair, une grande partie des personnes interrogées répond immédiatement le prix.
					Carcassonne		Développement économique, Ryanair, ouverture du transport aérien à grand public	Ramène des clients, opportunités de voyager, Manque de confort

Tableau 15 : Sous-thème « Description des LCC »

Échelle géographique trois territoires	Gestionnaires d'aéroport	Acteurs publics	Acteurs privés	Échelle géographique par territoire	Gestionnaires d'aéroport	Acteurs publics	Acteurs privés
	Les compagnies low cost ont une flotte, offre du transport adaptée France-Europe, low cost = efficacité et ponctualité. Low cost= accessibilité par les tarifs. Distinction entre court et long courrier, Ryanair	Tarification spéciale, modèle économique différent de compagnies traditionnelles, sécurité, acteur important, service minimum, personnel mal payé, relation long terme difficile avec acteur public, minorité = subvention et promotion	Bagages payés, prix raisonnables et concurrentiels, opportunité pour voyager, un modèle contre développement durable		La Rochelle	Optimisation des coûts, une offre adaptée (client France -Europe) Modèle low cost contraire de compagnies traditionnelles (low cost = une flotte, simplicité)	Pas de service gratuit à bord, low cost = sécurité, promotion, Modèle économique différent de compagnies traditionnelles, écologie impactée Lien France-Europe souci avec la rentabilité, dynamisation, tarifications spéciales, relation long terme difficile Ryanair
			Bergerac	Réductions des services, accessibilité pour le grand public (tarif bas) Low cost= efficacité, ponctualité Ryanair	Acteur important, résidents, tourisme de masse, service minimum, trajets de très courte durée, coût social pour les employés,	Accessible à tous. Ryanair	
			Carcassonne		Communication essentiellement sur le prix, fait venir du monde, personnel mal payé, mal reconnu, phénomène important, Ryanair		

Tableau 16 : Sous-thème « Inconvénients des LCC », « Avantages des LCC »

Échelle géographique trois territoires	Gestionnaires d'aéroport	Acteurs publics	Acteurs privés	Échelle géographique par territoire	Gestionnaires d'aéroport	Acteurs publics	Acteurs privés
	<p>Low cost avantages : La création de trafic, ouverture à de nouvelles destinations, effets boule de neige l'attractivité de ces tarifs que l'accessibilité de ce mode de transport qui permet l'ouverture au grand public</p> <p>Inconvénients : la négociation est difficile avec les compagnies Low cost. L'ouverture d'une nouvelle liaison est devenue compliquée</p>	<p>Low cost Avantages : Retombées économiques, amener des clients étrangers, augmenter le trafic, effets positifs sur l'immobilier</p> <p>Inconvénients : Subventions des liaisons, relations fragiles avec Low cost notamment Ryanair, RyanAir ne supporte pas le dialogue avec les collectivités. Ecoresponsables</p>	<p>Low cost Avantages : Apporter des clients, des effets positifs sur le prix de l'immobilier, création de trafic,</p> <p>Inconvénients : pollution, touris</p>		La Rochelle	Low cost	<p>Low cost Avantages Faciliter les déplacements, amener de la valeur ajoutée, booster le trafic, clientèle étrangères, 70 millions de retombées économiques, complémentaire à l'offre train</p> <p>Inconvénients : Subvention des liaisons, pollution, relation peut être très fragile (RyanAir), la concurrence.</p>
				Bergerac	<p>Low cost Avantages : Diversité des lignes, Création du trafic incontestable favoriser le déplacement</p>	<p>Low cost Avantages : Créer des emplois à l'aéroport, effet positif sur l'immobilier, avantage considérable,</p>	Création de trafic, prix de l'immobilier. Elles ont permis le développement des clientèles étrangère en

					<p>touristique au sein des territoires</p> <p><u>Inconvénients :</u> Ryanair paie le minimum, les négociations sont difficiles</p>	<p>faciliter la mobilité européenne, effectuer court séjour simplifié, amène des populations</p> <p><u>Inconvénients :</u> Ryanair risque de quitter l'aéroport vers grand aéroport, financer pour obtenir ces prix. LCC</p>	<p>facilitant la mobilité étrangère</p>
				Carcassonne	<p><u>Avantages :</u> Faire des liaisons point à point, génère des retombées économiques, l'ouverture vers des marchés européens, démocratiser le tourisme</p> <p><u>Inconvénients :</u> : Subvention (modèle économique basé sur un coût maximum) Ryanair = conditions de travail déplorables, pas de relation à long terme, la situation de monopole, Ryanair ne supporte pas le dialogue avec les collectivités.</p>	<p>Apporte du monde, pourvoyeur de business et de clientèle, la possibilité d'avoir des touristes</p>	

Cette variabilité du nombre d'acteurs entre les trois cas d'étude est dû au nombre de personnes interrogées et à l'importance des informations obtenues au cours des entretiens effectués.

Les contenus saisis dans ce tableau seront identifiés grâce à l'étape précédant la thématisation.

3. Limites de la méthodologie mise en œuvre pour collecter l'information et la traiter

3.1. Données mobilisées

La collecte de données a été effectuée par les entretiens avec les acteurs publics, privés et gestionnaires des aéroports. Les limites de cette approche de collecte sont multiples, comme toute approche. D'abord, les informations collectées dépendent fortement des savoirs et connaissances des enquêtés interrogés sur le sujet (degré d'expertise, compétence pour répondre à nos questions). Deuxièmement, ces informations dépendent aussi de la volonté de répondre à nos questions de manière neutre, par exemple, un directeur d'aéroport interrogé peut défendre les intérêts de son établissement. Enfin, les mêmes informations sont liées à l'organisation en termes d'ordre des thèmes qui sont abordés durant l'entretien et qui peuvent casser le fil logique de la dynamique du discours, ce qui génère une difficulté pendant l'analyse des données.

Pour les 53 personnes interrogées pour La Rochelle, la majorité est constituée de témoins pertinents (directeur de l'aéroport de La Rochelle aussi président de l'Union des Aéroports Français, chargé de mission au tourisme depuis les années 2000 comme Stéphane Villain, président de Charente-Tourisme et de CDT... témoins de l'installation des compagnies low cost).

Pour Bergerac, nos questions se sont adressées aux témoins des années 2000 comme l'ancien maire de Bergerac, le directeur de l'office du tourisme (Pascal Dupouy), le directeur de l'aéroport de Bergerac, le responsable des études (Philippe Perrin) et le président du syndicat mixte SMAD Thierry Nardou).

Suite à une prise de contact avec la Région Occitanie, nous avons obtenu un rendez-vous avec Madame Joëlle Meissonier (Directrice Déléguée, Direction Mobilités, Infrastructures et Développement Site de Montpellier) qui nous a fait part de son impossibilité à répondre à certaines questions par manque d'information sur le fonctionnement de l'aéroport. La CCI a aussi refusé de communiquer sur le sujet, du fait du transfert d'autorité à la communauté d'agglomérations de Carcassonne. Cette difficulté d'obtenir des rendez-vous avec les bonnes personnes a été chronophage dans notre recherche et a pu impacter les résultats de notre analyse. Nous avons donc tenté de maximiser le nombre d'entretiens avec les personnes témoins telles

que le directeur de l'office du tourisme de Carcassonne, Gilles Clemente et le vice-président délégué au tourisme - Maire de la Redorte, Pierre Henri Ilhes.

La deuxième limite est celle de l'analyse thématique qui correspond aux données collectées qui ne sont pas toutes pertinentes pour répondre à notre question de recherche (les personnes interrogées pouvant s'éloigner de notre sujet ou des thèmes proposés ce qui génère une difficulté de filtrage et de classement des informations, surtout quand on se trouve confronté à un grand nombre de pages retranscrites, ce qui est notre cas).

La troisième limite de l'analyse thématique est liée à l'interprétation et à la connexion des thèmes et sous-thèmes entre eux, cette opération pouvant générer une confusion entre les relations des thèmes auxquelles seul le chercheur pourra donner sens, indiquer les relations et grouper les thèmes. Dans le but d'éviter ce type de confusions, il est conseillé de rester connecté avec le corpus durant toute la durée de la recherche, en procédant à la relecture du corpus (ce qui peut ouvrir de nouvelles pistes pour donner un sens à regrouper les thèmes et leurs sous-thèmes en fonction des propos des personnes interrogées).

3.2. Un nouveau découpage administratif

Avant de détailler les caractéristiques des passagers low cost au niveau du tourisme, nous aborderons le changement du modèle de gestion des territoires en France à une date importante pour les acteurs locaux : le 7 août 2015, où une loi prônant une nouvelle organisation du territoire est mise en place. La Loi NOTRe⁵³ a pour objectif d'attribuer de nouvelles compétences aux régions (Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales). En parallèle, un nouveau découpage des régions est instauré un nouveau calendrier électoral pour les élections régionales et départementales est établi. Ce découpage divise la métropole en 13 régions, alors que celle-ci en comptait 22 avant la loi NOTRe.

Ainsi, en 2015, suite à la réforme territoriale, est créée la région administrative Nouvelle-Aquitaine qui a pris effet au 1^{er} janvier 2016. Elle est le fruit de la fusion des anciennes régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes (*Vie publique*, 2015). Cette région, nommée désormais Nouvelle-Aquitaine, regroupe deux des plateformes de notre cas d'étude (La Rochelle et Bergerac), et la région Occitanie où se situe le troisième cas d'étude (Carcassonne).

⁵³ Loi portant une Nouvelle Organisation Territoriale de la République

La Loi NOTRe a pour objectif de donner plus de poids aux régions de France, notamment d'un point de vue économique ; elle permet aussi de soutenir les petites et moyennes entreprises incluant les entreprises touristiques (*Vie publique*, 2015). Sur cinq ans, les régions doivent monter un projet afin de donner une direction sur leur développement économique mais également ce qui est fait en matière d'innovation et d'ouverture à l'international (SRDEII)⁵⁴. Elles doivent aussi prendre en charge l'aménagement pérenne de leur territoire et doivent présenter les axes mis en place pour la gestion de l'énergie, des logements, de la pollution et des déchets.

En somme, la loi NOTRe vise à renforcer le rôle de la région, ainsi qu'à donner plus de compétences aux départements et aux communautés d'agglomérations en termes de développement économique, de développement durable et de gestion des transports.

Dans le domaine du tourisme, quelques intercommunalités ont obtenu une compétence supplémentaire suite à la nouvelle carte intercommunale. Ce développement se met en place petit à petit et représentera, au final, un enjeu financier important concernant la gestion des taxes de séjour ainsi que la définition d'une organisation intercommunale des missions des offices de tourisme (*Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs de Nouvelle-Aquitaine*, 2018). Comme indiqué dans ce document, cette nouvelle réforme a fortement impacté les communes, notamment en raison du transfert obligatoire aux « EPCI⁵⁵ à la fiscalité propre de deux compétences que sont la promotion du tourisme mais également la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion de(s) zone(s) d'activité touristique ». Cependant, une commune ayant une marque territoriale protégée⁵⁶, peut avoir un office de tourisme ou même en créer un selon la loi. C'est aussi le cas pour les communes et autres stations classées, classement qui a pour but de favoriser la fréquentation des stations, aider au développement de celles-ci grâce à des travaux d'équipement et d'entretien avec des soutiens financiers notamment le maintien et la conservation des monuments et des sites mais aussi de faciliter les conditions d'accès et l'embellissement.

Le graphique n°22 présente la répartition de la gestion du tourisme entre les différents acteurs publics, et dans lequel nous distinguerons plusieurs échelons (national, régional, départemental,

⁵⁴ Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation.

⁵⁵ Établissement public de coopération intercommunale.

⁵⁶ La marque territoriale protégée doit être déposée par les collectivités territoriales auprès de l'Institut national de la propriété industrielle (INPI), qui vérifiera sa validité et procédera à son enregistrement. Elle confère à son titulaire une protection de dix ans renouvelables, indéfiniment.

et communal). Le système de gestion du secteur du tourisme en France repose sur plusieurs structures.

À l'échelle nationale, l'État est responsable de la mise en place d'une stratégie nationale pour le long terme et met en place les règles qui organisent les coopérations de relations entre les différents acteurs locaux eux même et à l'international.

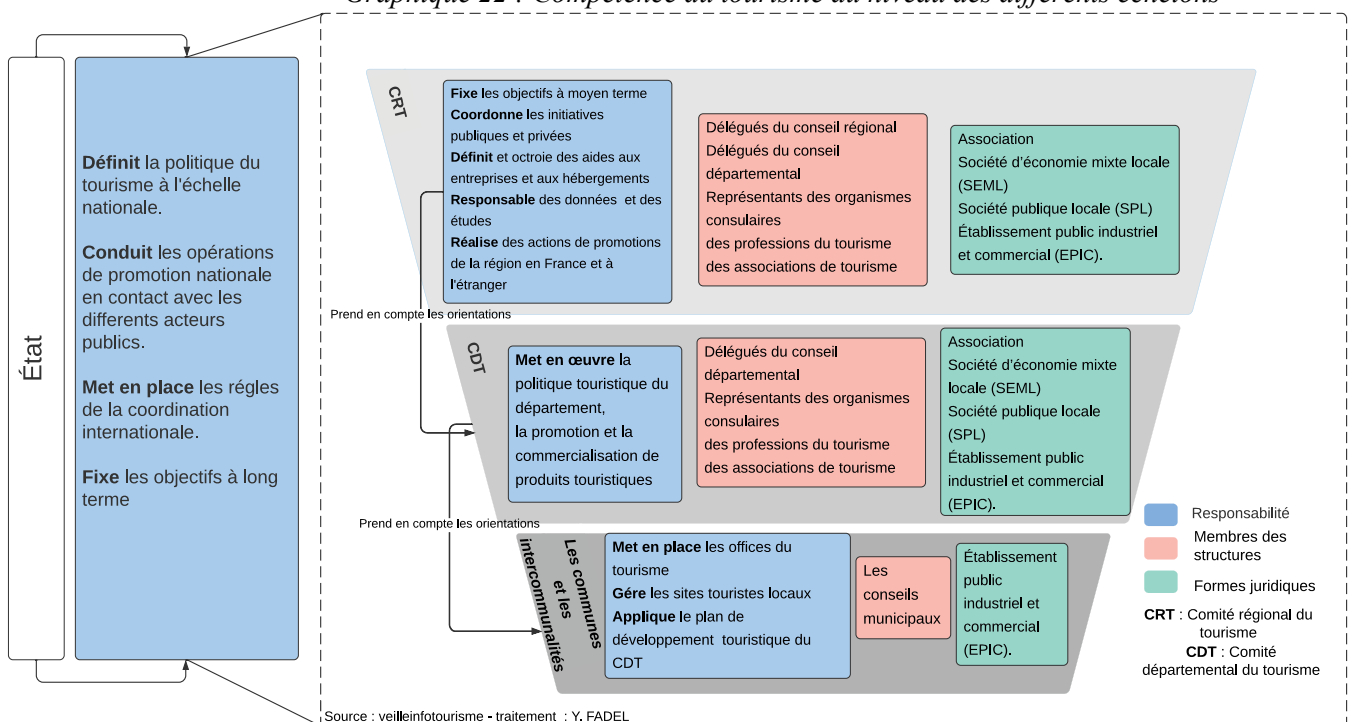
Au niveau des régions, il existe un comité régional de tourisme (CRT) ayant plusieurs objectifs tels que la mise en œuvre des stratégies à court terme afin de développer le tourisme.

Seul le CRT a la compétence de subventionner les petites entreprises du tourisme, c'est aussi le CRT qui met en œuvre des actions de promotion de la région en France et à l'étranger.

Pour l'échelon départemental, il existe un comité départemental du tourisme qui applique la stratégie mise en place par le CRT.

Le dernier échelon est constitué par les communes chargées de questionner leurs offices de tourisme et à coopérer avec le CDT dans le but de développer ce secteur. Ce même graphique nous indique la forme juridique de chaque structure de gestion ainsi que leur constitution.

Graphique 22 : Compétence du tourisme au niveau des différents échelons



Chapitre VI

Intervention des collectivités publiques dans le soutien aux aéroports et aux compagnies low cost

Dans ce chapitre nous aborderons différents résultats de nos entretiens effectués en détaillant les conditions d'installation des compagnies low cost sur les trois plateformes, nous soulignerons la pensée unique de la plupart des personnes interrogées sur le transport aérien low cost au profit du développement touristique local. Nous identifierons les types de subventions mises en place par les collectivités publiques dans le cadre du soutien aux aéroports et aux low cost. Nous allons mettre en lumière les rapports de forces existants entre les compagnies low cost et les acteurs locaux de territoires, nous expliquerons les risques pris par la dépendance des trois plateformes aéroportuaires aux compagnies low cost.

Nous terminerons ce chapitre en soulignant les stratégies des acteurs locaux ainsi que leurs relations entre eux par rapport à leur plateforme aéroportuaire, de même que la modalité des subventions existant au sein de nos trois cas d'étude.

1. Installation des compagnies aériennes low cost

Les chambres de commerce et d'industrie (CCI) ont joué un rôle déterminant dans l'installation de compagnies low cost au sein des trois plateformes. Aujourd'hui, ce sont de nouveaux gestionnaires qui contractent et négocient les ouvertures des nouvelles lignes, ou encore les conditions nécessaires afin de faciliter et d'assurer la continuité de ces liaisons low cost.

Le rôle des CCI dans l'installation des low cost a été fondamental, ce rôle se traduisant soit par le contact direct avec les low cost (cas des aéroports de Carcassonne et de Bergerac), soit par le fort soutien aux directions des aéroports dont l'objectif est d'installer les low cost (La Rochelle). En plus de contacts directs et indirects avec les low cost, les CCI ont financé et subventionné les trois plateformes.

1.1. Des initiatives isolées et individuelles

Pour mieux comprendre la relation entre compagnies low cost et acteurs locaux, nous allons tracer l'**historique** de l'installation de ces compagnies dans nos trois structures.

À l'origine pour **La Rochelle**, c'est le directeur de l'aéroport en 2001 qui a pris l'initiative de créer la première liaison en contactant la compagnie low cost Buzz afin de la convaincre d'ouvrir des liaisons. Cette initiative a été soutenue par la CCI de La Rochelle. « *C'est une volonté politique de la Chambre de vouloir développer le trafic passager et soutenir l'aéroport* » (T8, directeur de la CCI).

Selon T1, les compagnies aériennes ne portaient aucun intérêt à l'aéroport de cette ville, mais après plusieurs tentatives de communication avec le directeur commercial de Buzz, Tony Kamalcho, un accord a été conclu. Selon T1, « [C'était quelqu'un] *de très reconnu à l'époque, il est sorti du secteur depuis. C'était un jeune très fort dans son domaine et qui m'a fait confiance, mais surtout qui a fait confiance aux marchés. La prise de risque était énorme, c'est remarquable* ». Suite à cette rencontre, le directeur commercial de Buzz a accepté de prendre le risque d'ouvrir une ligne entre La Rochelle et Paris. Cette ligne a suscité l'intérêt d'environ 40 000 passagers, ce qui était à l'époque une surprise pour la compagnie aérienne et pour les gestionnaires aéroportuaires. Selon T1, le directeur de l'aéroport de La Rochelle aujourd'hui, cela paraît difficile voire même impossible, de réunir autant de passagers sur cette même liaison. « *La compagnie a pris un risque. Au sein du groupe KLM [Buzz était une filiale de KLM], la maison mère était contre. Ils n'y croyaient pas* ».

Le succès sur cette liaison a conduit la compagnie Buzz à changer ses stratégies d'ouvertures de liaisons à partir des petits aéroports, notamment pour ce qui est du premier groupe (cf. chapitre II). Rappelons que Buzz a été créée par KLM, compagnie néerlandaise en 2000 en adoptant le modèle low cost, elle était dotée de dix avions de type Boeing 737. Cette compagnie a créé, entre 2000 et 2003, 28 liaisons aériennes à partir des aéroports français. Sa base aérienne se situait à Londres Stansted.

D'après T1, le cas de l'aéroport de La Rochelle a aidé le directeur commercial à convaincre le groupe KLM de développer l'exploitation des liaisons. « *Cela a conduit la compagnie Buzz à dire : "c'est très bien et il y avait une blague chez KLM où quand le directeur commercial proposait quelque chose à KLM et que KLM disait non, ils disaient : "Regardez La Rochelle", KLM répondait : "JOKER" ! C'était vraiment improbable !* ».

En mars 2003, Ryanair a racheté Buzz, en conséquence, les gestionnaires ont été en contact avec Ryanair qui a repris la ligne entre La Rochelle et Paris. Les échanges entre l'aéroport et l'équipe de Ryanair ont conduit à créer une nouvelle liaison à destination de Londres.

À partir de cette date, le directeur de l'aéroport de La Rochelle accélère ses contacts avec les différents acteurs locaux afin de montrer que l'aéroport a un potentiel car ça ramène, selon lui, de nouvelles arrivées touristiques. Il affirme aussi que le nombre de passagers augmente avec une croissance du nombre des compagnies qui desservent l'aéroport. Les contacts avec les compagnies low cost ont été faits sans avoir une stratégie à long terme qui a été mise en place. Selon le directeur, l'offre proposée par les compagnies low cost correspond aux besoins de nombreux aéroports français avec pour **seul objectif de le faire fonctionner et augmenter le nombre de passagers, sans prendre en considération l'impact touristique sur le territoire.**

En ce qui concerne l'aéroport de **Bergerac**, la CCI a joué un rôle fondamental dans l'installation des low cost, cette fois-ci en contact direct avec celles-ci. La CCI a contacté les compagnies en leur proposant d'ouvrir des liaisons à partir de l'aéroport comme le montre le document de J.-P. Belvès (2014), qui explique qu'en 1998, c'est la CCI qui a contacté l'aéroport de Bergerac pour mettre en place une ligne entre Bergerac et Londres. Selon T21, le directeur de l'aéroport, les négociations entre la CCI et Ryanair ont duré de 1998 à 2001. Pendant cette période, plusieurs membres de la CCI, comme Jean-Pierre Conte et Jean-Pierre Belvès, ont eu une série d'entretiens avec le directeur commercial de Ryanair. M. Belvès est considéré comme **l'instigateur** de l'installation des low cost à Bergerac ; on voit donc ici l'importance du rôle d'une seule personne dans ce mécanisme de développement. Les fruits de ces échanges entre 1998 et 2001 ont transformé l'aéroport de Bergerac, qui de national est devenu international avec la création d'une liaison entre Bergerac et Londres. La photo n°1 nous montre M. Belvès en compagnie du président de la CCI de Dordogne et du directeur de Flybe à l'aéroport de Bergerac en train d'accueillir le premier vol Flybe entre Southampton et Bergerac en février 2003 (Belvès, 2014).

Photo 1 : Le premier vol Flybe entre Southampton et Bergerac en février 2003

De gauche à droite:
Jean-Pierre Belvès, Martin
Saxton, directeur de Flybe,
Jean-Pierre Conte
président de la CCI, Daniel
Garrigue, député-maire



La photo n°2 nous montre aussi les acteurs locaux des CCI à Bergerac, MM. Belvès et Conte en compagnie d'autres personnes à l'occasion du premier vol entre Bergerac et Bristol en date du 28 mars 2004 desservi par Flybe. L'aéroport de Bergerac a été le premier aéroport français à compter le plus grand nombre de liaisons assurées par Flybe en 2007 (Belvès, 2014).

Photo 2 : Première vol Bergerac-Bristol le 28 mars 2004 / Flybe



Source : L'avenir du passé - Hors série « Bergerac s'envole », 2012.

La photo n°3 nous montre les représentants de Flybe et les acteurs locaux de Bergerac fêtant le premier anniversaire de la liaison entre Bergerac et Southampton.

Photo 3 : Le premier anniversaire de la liaison entre Bergerac et Southampton



Source : L'avenir du passé - Hors série « Bergerac s'envole », 2012

La photo n°4 présente elle aussi le directeur de la CCI accompagné d'autres acteurs locaux comme le préfet de Dordogne et plusieurs élus pour accueillir le premier vol Ryanair entre Bergerac et Liverpool en 2006. En 2004, l'aéroport de Bergerac a eu une relation professionnelle mais aussi quasi amicale avec les dirigeants des compagnies aériennes, notamment avec ceux de Flybe.

Photo 4 : Premier vol entre Bergerac et Liverpool en 2006



Source : L'avenir du passé - Hors série « Bergerac s'envole », 2012

Après avoir contacté les low cost, les CCI ont été chargées de trouver les financements nécessaires, comme c'est aussi le cas pour La Rochelle. Elles ont communiqué avec les acteurs politiques à plusieurs échelles, tant départementales que régionales afin de les convaincre. Ce sont elles qui ont négocié les contrats d'exploitation des liaisons et assuré la promotion du territoire. On peut même affirmer que leur rôle est allé plus loin, notamment pour Bergerac, où nous voyons que la CCI a organisé des rencontres avec les habitants afin de répondre aux questions liées au développement de l'aéroport et aussi pour montrer aux habitants l'importance du transport aérien sur l'économie locale (photo n°5)

Pour T1 et T2, T21 (La Rochelle et Bergerac), entre 2008 et 2019, il y a eu un changement au niveau de la communication avec les low cost afin de les convaincre de créer de nouvelles liaisons. Ce changement se situe au niveau des relations entre les directeurs aéroportuaires et les low cost notamment avec Ryanair. Les lieux des rendez-vous professionnels pour discuter sur les liaisons actuelles de Ryanair se font maintenant majoritairement à l'hôtel alors que ce n'était pas le cas avant. Ces relations ont changé au fil du temps pour plusieurs raisons. D'abord, dans les années 2000, les compagnies low cost n'occupent pas la place importante dans le marché aérien qui est la leur actuellement, ce qui les oblige à communiquer autrement avec les acteurs et les gestionnaires des aéroports. La deuxième raison du changement de relations sont les plaintes et les conflits qui se sont produits dans le temps entre les compagnies low cost, notamment Ryanair et les acteurs locaux. La dernière autre raison trouve sa cause dans les années 2000 avec des aéroports régionaux qui n'étaient pas si dépendants du trafic généré par les compagnies low cost, cette dépendance ayant été un facteur de changement de la relation et de la communication entre les acteurs locaux et les compagnies aériennes.

Entre 2000 et 2006, l'aéroport de Bergerac a accueilli plusieurs fois le directeur de Flybe France (photo n°2), ainsi que la directrice France de Ryanair.

Durant la période d'installation des low cost à l'aéroport de Bergerac, plusieurs journaux locaux ont abordé le sujet en présentant la préexistence de la potentielle clientèle britannique qui jouera un grand rôle dans le fonctionnement des liaisons aériennes entre Bergerac et la Grande-Bretagne.

Photo 5 : Réunion publique de 19 septembre 2005 "Tout sur le désenclavement aérien à Bergerac"



Source : L'avenir du passé - Hors série « Bergerac s'envole », 2012

Dans ce contexte, la photo n°6 extraite d'un journal local (*Le démocrate*) à Bergerac, nous montre la vision portée par la presse locale au sujet du changement de leur plateforme. Le titre de cet article nous indique la forte présence de Britanniques dans le territoire. Deux ans plus tard, le journal *Sud-Ouest* publie un article sur la présence des Britanniques en Dordogne, notamment à Bergerac et à Sarlat.

La photo n°7 met en exergue la forte présence de Britanniques sur le territoire. Le titre du magazine nous indique aussi le volume de leur présence sur le territoire. C'est aussi le cas de la photo n°8. D'après T21, directeur de l'aéroport de Bergerac, et J.-P. Belvès (2014), il existe une forte communauté britannique à Bergerac ainsi que dans les communes environnantes. Cette communauté a pris position en faveur de l'aéroport de Bergerac avec le soutien médiatique local qui donnait mandat à leurs amis britanniques résidents en Dordogne d'envoyer des cartes postales, ainsi que des courriers au siège de Ryanair en réclamant des vols entre Bergerac et Londres.

Selon les mêmes sources, Ryanair a été surprise par le nombre de lettres reçues chaque jour. Même M. Belvès a reçu plusieurs messages de soutien de Britanniques et même des propositions de financement. Nous constatons que cette couverture médiatique a attiré l'attention d'autres compagnies aériennes sur la potentielle présence de la clientèle britannique sur le territoire bergeracois.

L'aéroport est même la première plateforme à avoir accueilli cette compagnie dans la région occitane. T39, nous confirme que la CCI de Carcassonne a pris l'initiative de contacter les low cost notamment Ryanair. Dans ce contexte nous pouvons citer le rapport de la Commission européenne de 2012 qui nous présente le contrat et les conventions signées entre la CCI et Ryanair.

En conclusion, dans les trois cas d'études, ce sont les CCI qui ont été à l'origine des relations, soit en contact direct ou en passant par un intermédiaire, à savoir le directeur de l'aéroport, entre les aéroports et les low cost.

Le rôle des CCI a même été au-delà du financement des plateformes aéroportuaires ou des lignes, celui-ci ayant été aussi politique. En effet, face au risque de fermeture des trois plateformes du fait du manque de trafic à la fin des années 1990, les CCI sont intervenues auprès des élus afin de les convaincre de la viabilité des aéroports et ainsi rassurer les low cost

Photo 6 : Bergerac so british



Photo 7 : La ruée des Anglais à Bergerac



Photo 8 : Le rush des Anglais



Source : L'avenir du passé - Hors série « Bergerac s'envole », 2012

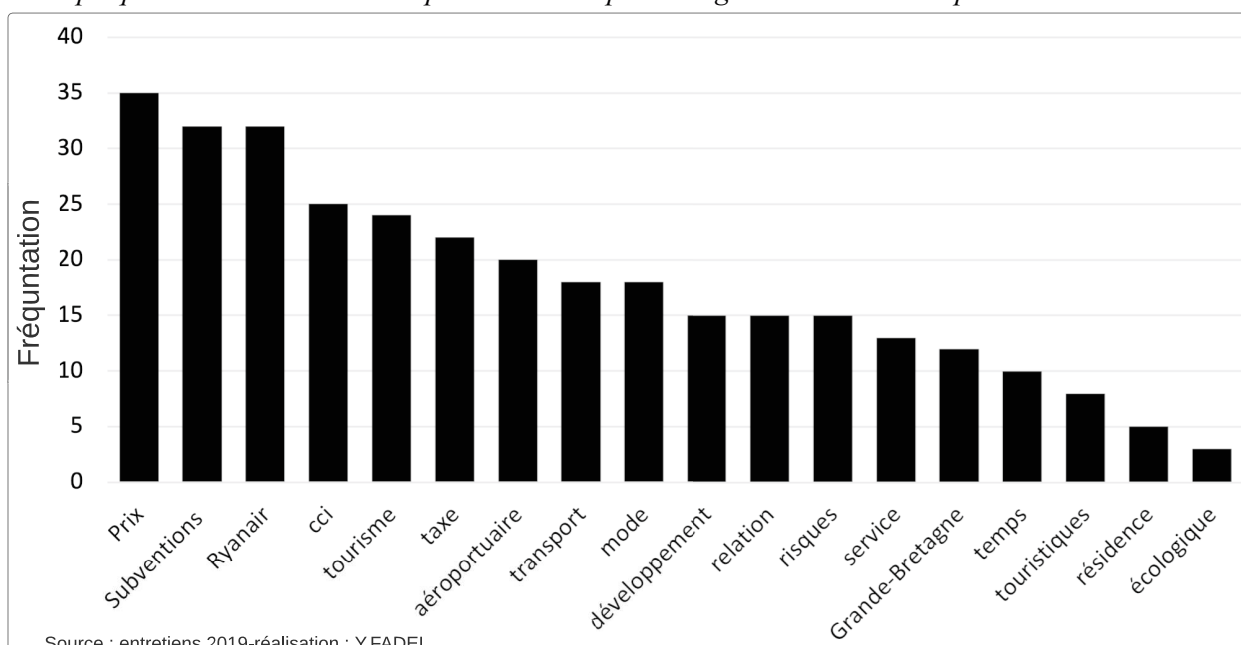
1.2. Perception des compagnies low cost par les acteurs publics, privés et gestionnaires d'aéroports

Les low cost représentent un modèle de transport aérien se développant rapidement suite à la libéralisation du transport aérien et ayant permis l'ouverture à un plus large public, leur spécificité étant de proposer des tarifs défiant toute concurrence par rapport aux compagnies traditionnelles.

Les graphiques n°24 et n°26 nous montrent, à l'aide de la méthode de nuages de mots, les réponses liées au thème « Définition » et du sous-thème « description des LCC » : Les réponses vont nous permettre de comprendre la perception des compagnies low cost par les personnes interrogées. Nous avons regroupé les réponses des acteurs privés et gestionnaires d'aéroports car celles-ci sont très similaires, ce qui n'est pas le cas de celles des acteurs publics. Nous traitons les réponses obtenues à l'aide de VoyantTools⁵⁷ qui est une plateforme open source d'analyse textuelle. La taille des mots est liée à la fréquence de ceux-ci dans les différentes réponses apportées.

Les graphiques n°23 et n°24 sont associés car ils nous montrent les mots les plus fréquemment utilisés par les acteurs publics, le mot qui revient le plus souvent est le prix (35 fois).

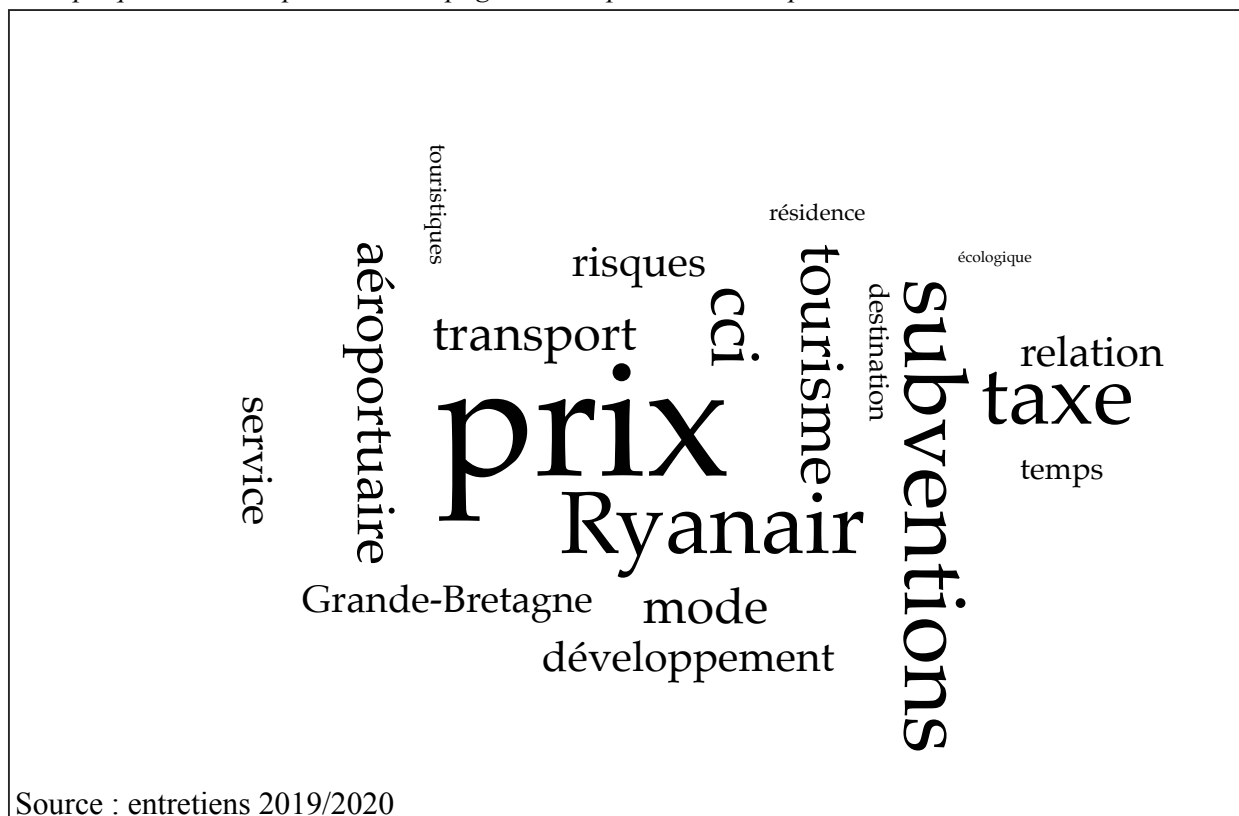
Graphique 23 : Itération de mots par les acteurs privés et gestionnaires d'aéroports



⁵⁷ Voyant Tools est une application Web open source permettant d'effectuer des analyses de texte. Il soutient la lecture et l'interprétation savantes de textes ou de corpus, notamment par des universitaires en humanités numériques, mais aussi par des étudiants et le grand public.

Celui-ci porte deux sens : le tarif proposé par les compagnies low cost qui peut être abordable par les publics, et le prix à payer afin d'accueillir ce type de compagnie aérienne (lourd pour les acteurs publics).

Graphique 24 : Perception des compagnies LCC par les acteurs publics



Les mots « subvention » et « Ryanair » sont mentionnés et utilisés dans le même texte 30 fois par tous les acteurs publics. Pour le mot « Ryanair », les acteurs publics renvoient l'image de salariés souvent exploités et mal payés par l'entreprise. Les acteurs publics évoquent principalement des points négatifs, inhérents au soutien des activités aéroportuaires génératrices de coûts plus élevés, les demandes de subventions des compagnies low cost étant de plus en plus importantes. Cela étant, ces acteurs cités continuent de subventionner pour des raisons politiques et économiques, permettant ainsi le maintien de l'activité aéroportuaire et le bon fonctionnement des aéroports. Le mot « Brexit » est apparu dans le contexte où les acteurs publics ont exprimé leurs incertitudes sur le développement de leurs plateformes après la sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne car les trois cas d'études proposent un grand nombre de leurs liaisons vers la Grande-Bretagne. L'écologie est aussi citée par le directeur de

l'office de tourisme de l'Île d'Oléron (T3, 2019), du fait de la pollution toujours plus importante et s'inscrit donc dans le non-respect du développement durable.

Si pour beaucoup des personnes interrogées, ces compagnies ont permis au plus grand nombre de voyager et aux territoires d'accueillir de nouvelles clientèles, elles représentent aussi, principalement pour les acteurs publics, un modèle économique favorisant les courts séjours et les courtes distances, ce qui peut réduire les retombées économiques. Il ne faut pas oublier que les voyageurs low cost tendent aussi à être hébergés par des amis ou par leur famille possédant des résidences secondaires, ce qui peut aussi réduire ces mêmes retombées (T6, 2019). Les acteurs publics ont cité le mot « tourisme » 18 fois dans leurs réponses en faisant le lien entre le transport aérien et le développement de celui-ci sur leur territoire en gardant toujours en tête le montant de la subvention onéreuse pour les acteurs publics. Enfin, ces mêmes acteurs ont identifié le rôle de la CCI dans l'installation de compagnies low cost au sein des trois cas d'études.

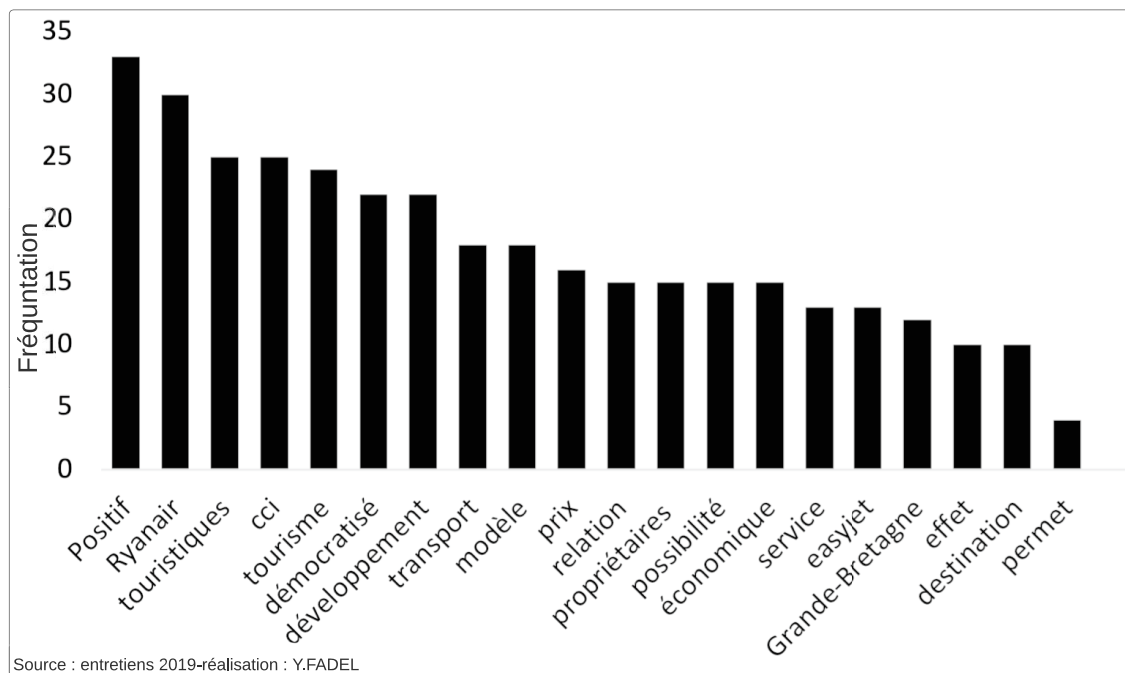
Les graphiques n°25 et 26 présentent les réponses obtenues de la part des gestionnaires d'aéroports et des acteurs privés qui mettent plutôt en exergue les points positifs des compagnies low cost : attractivité de leurs tarifs, accessibilité de ce mode de transport par le grand public en favorisant le déplacement touristique au sein des territoires (T1, T2, T20, T4, T5, T24, 2019).

Le mot le plus fréquemment utilisé est « **positif** » chez les gestionnaires des aéroports comme T1, directeur de l'aéroport de La Rochelle et T21, directeur de l'aéroport de Bergerac. Il indique que l'installation des compagnies low cost a eu un effet positif, soit direct pour l'aéroport, soit indirect pour le territoire environnant (T20 conciergerie La Rochelle, T5 directeur d'hôtel et T43 Class home/agence de conciergerie qui soulignent une augmentation du nombre de passagers). En revanche, ces mêmes acteurs nous indiquent que leur part de clientèle par la voie aérienne est très faible (environ 2 %). L'image présente dans l'esprit des acteurs privés est plutôt positive concernant le transport low cost, même si ce dernier n'apporte qu'une faible contribution à leurs activités. Le mot est aussi utilisé dans l'effet positif de la présence Ryanair sur les trois structures aéroportuaires. Ces acteurs pensent aussi que les compagnies low cost ont permis le développement de clientèles étrangères en facilitant la mobilité européenne (T38). Elles sont aussi un générateur de retombées économiques et leur impact sur le marché immobilier est visible (T21, T1). En revanche, pour T4, directeur d'une agence immobilière à La Rochelle depuis 25 ans, la part de clients étrangers se situe au maximum à 7%. « *Plus de 93% de nos clients sont des Français, pas que des Parisiens, Il y a des gens de Poitiers, d'Angers. On a aussi des gens du sud de la France qui en ont marre de l'ambiance qui montent.*

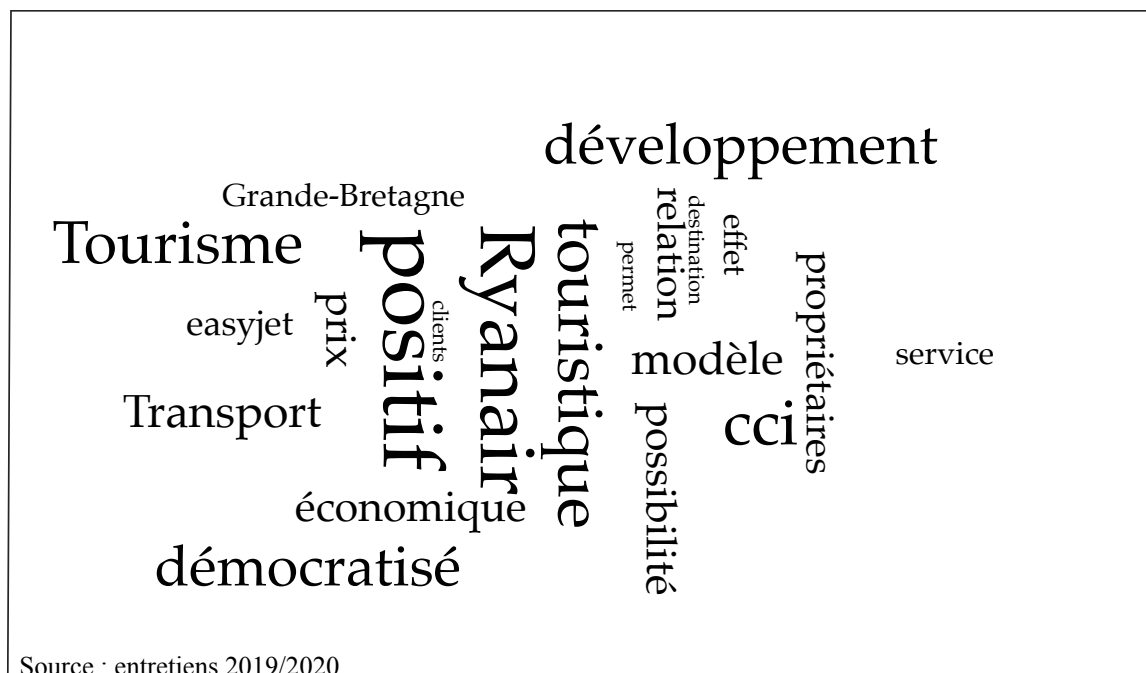
On a des gens du nord ». D'autres interlocuteurs estiment que la présence des low cost génère un nouvel attrait pour certains aéroports, dits de petite taille, en donnant l'envie à d'autres compagnies, telles que les compagnies traditionnelles de venir s'implanter dans ces structures (T1, directeur de l'aéroport de La Rochelle et de l'UAF).

Certains acteurs parlent d'un effet « boule de neige ». C'est le cas pour l'aéroport de Bergerac avec une ligne desservie par British Airways. Ce n'est pas le cas pour Carcassonne qui n'est desservie que par une unique compagnie.

Graphique 25 : Itération de mots par les acteurs privés et gestionnaires d'aéroports



Graphique 26 : Perception des compagnies LCC par les acteurs privés et gestionnaires d'aéroports



Les gestionnaires d'aéroports ainsi qu'une majorité des acteurs privés perçoivent donc les compagnies low cost de façon plutôt positive. Elles sont considérées comme un facteur de développement économique car, grâce à leurs prix bas, leurs offres permettent à un plus grand public de voyager.

Les mots « développement », « démocratisé » et « possibilité » sont aussi utilisés dans le sens d'une éventuelle augmentation des stratégies de développement du trafic aérien au sein des trois aéroports. L'usage du mot « démocratisé » indique aussi un lien de cause à effet entre le transport low cost et l'ouverture à un plus grand public de la possibilité de voyager, chose qui est absente des revues analysées dans le premier chapitre. Ce type de propos adopté par les gestionnaires d'aéroports semble compréhensible du fait de leur position de défense de leurs propres intérêts.

Pour terminer, nous constatons que Ryanair a été citée par les trois groupes de personnes interrogées, sauf les acteurs publics. Cette compagnie est plus agressive que d'autres low cost, en revanche les acteurs privés et les gestionnaires d'aéroports contactés lui accordent des aspects plutôt positifs. Pour T1, directeur de l'aéroport La Rochelle et 21, directeur de l'aéroport de Bergerac, la compagnie Ryanair est celle qui prend les plus gros risques, notamment par l'ouverture de nouvelles lignes à destination de villes n'ayant jamais été desservies auparavant. En effet, les liaisons La Rochelle - Charleroi et Bergerac - Charleroi Ryanair est la seule compagnie à proposer des vols hors saison touristique que même Easyjet ne propose pas. À l'heure actuelle, les autres compagnies aériennes low cost, à la différence de Ryanair, ne se contentent que de marchés sûrs, à savoir l'exploitation des vols en haute saison et essentiellement à destination de la Grande-Bretagne. Les stratégies des low cost se tournent principalement vers certains aspects externes tels que la taille d'un aéroport, le nombre de compagnies qui le desservent, le potentiel touristique d'une ville ainsi que le nombre d'étrangers qui résident sur le territoire. Dans nos trois cas d'étude, ces stratégies s'articulent autour de deux axes majeurs. Le premier, mis en avant par tous nos interlocuteurs, est la rentabilité en rapport avec le type d'avions mais aussi la fréquence des vols. Le second axe réside lui dans l'augmentation maximale des marges ou recettes des compagnies low cost, ces dernières demandant toujours plus d'avantages.

Les acteurs locaux soulignent le prix à payer afin d'accueillir et développer le transport aérien alors que les gestionnaires des aéroports justifient ces subventions par les retombées économiques directes et indirectes. La majorité des acteurs privés interrogés sur les trois territoires montrent des signes de surprise lorsque nous annonçons qu'il y a des liaisons low cost qui, depuis leur ouverture, sont subventionnées de manière directe et indirecte. Leur

surprise nous montre à quel point la communication entre les acteurs privés et les gestionnaires des aéroports est limitée. De nombreux acteurs publics décrivent les risques en étant dépendant des compagnies low cost, en revanche, les gestionnaires d'aéroports les voient comme une opportunité importante pour le déplacement des individus à bas prix.

2. Les stratégies d'acteurs locaux

Le graphique n°27 nous indique la répartition des subventions pour les trois cas d'étude. Avant d'approfondir ce sujet, selon les résultats de nos entretiens, nous constatons, que les trois plateformes sont déficitaires et que sans l'intervention des pouvoirs publics, leurs fermetures et donc celles des lignes seraient inévitables. Sans ces aides, ces structures ne pourraient pas fonctionner.

2.1. Les différents types de subventions

Nous notons deux types de subventions symbolisés par une ligne continue et une ligne en pointillés : la subvention directe (ligne continue) qui permet de financer les frais d'exploitation et d'opérations aéroportuaires, le maintien des liaisons aériennes ainsi que les travaux dans les plateformes. Ces travaux consistent principalement en l'élargissement des pistes de décollage et d'atterrissage et l'agrandissement des salles d'embarquement comme c'est le cas des aéroports de Bergerac, Carcassonne et La Rochelle, où les acteurs locaux prennent en charge tous les coûts de rénovation (T6, T21, et T39, 2019).

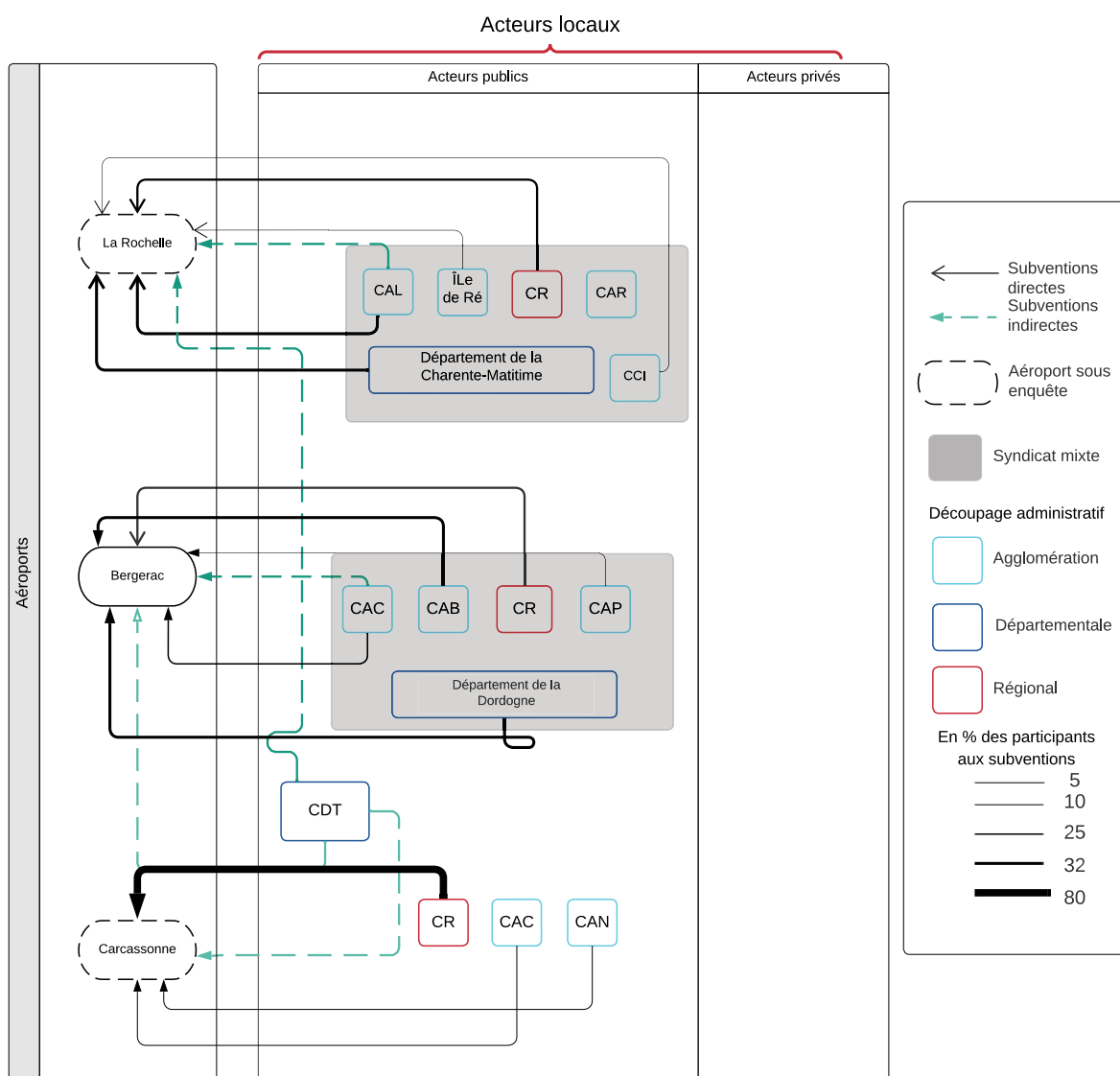
Un autre type de subvention dite indirecte (ligne en pointillés), représente des actions marketing financées principalement par les CDT. Ces actions sont une sorte de contrat entre les CDT et les compagnies aériennes qui desservent les aéroports en question afin de promouvoir une destination. Le but de ces actions est de mettre en avant ces destinations sur les sites des compagnies aériennes. Toujours dans ce graphique n°27, nous distinguons les acteurs publics et les acteurs privés en prenant en considération le découpage administratif défini par un code de trois couleurs. Afin de représenter la part des subventions versée par chaque type d'acteur, nous avons utilisé plusieurs épaisseurs de trait. La partie grisée correspond aux syndicats mixtes. Ces derniers sont un regroupement d'acteurs locaux qui gère un SPIC (Service Public, Industriel et Commercial). Les objectifs de la création du syndicat mixte sont, tout d'abord, de permettre aux acteurs locaux de financer l'activité aérienne de façon indirecte, dans un second temps, permet de diviser les coûts d'exploitation d'aéroport en les répartissant entre chaque membre du syndicat mixte. Cependant ces membres ne sont pas tous actionnaires au même

niveau. Pour T6 « le déficit d'exploitation ou les gros investissements supplémentaires qui ne sont pas financés par l'emprunt, vont être financés par les membres du syndicat mixte et les membres du syndicat mixte vont financer en proportion de leur part et cette part détermine également le nombre de voix décisionnaire qu'elles ont dans le comité du syndicat ».

Un membre du syndicat mixte peut donc avoir compétence en matière de gestion d'un aéroport de façon indirecte par le biais de la mise en place d'un plan de stratégie de développement de structures aéroportuaires.

Le syndicat mixte est donc un outil de gestion de l'aéroport et, T6 nous indique que celui-ci est le premier acteur de la mise en œuvre d'une stratégie régionale aéroportuaire ayant pour objectif d'ouvrir plus de liaisons, de les pérenniser et sécuriser l'existence de l'aéroport.

Graphique 27 : Les acteurs subventionnant les structures aéroportuaires



Source : Entretiens 2019-2020 - Y. FADEL

Chaque cas d'étude possède son propre modèle de subvention pouvant se résumer en quatre facteurs.

- Le nombre d'acteurs locaux qui soutiennent l'aéroport.
- Le type d'acteurs locaux privés ou publics qui subventionnent l'aéroport.
- L'existence d'une forme de syndicat mixte.
- L'écart existant au niveau de l'appui à fournir par les acteurs locaux à ces structures aéroportuaires.

2.2. Subvention directe

D'après l'analyse des corpus d'entretiens, nous définissons ce type de subvention comme une action faite par les acteurs publics locaux (à différentes échelles : régionale, départementale et agglomération) d'un territoire ayant pour objectif d'assurer la pérennité des infrastructures. Ce type de subvention se fait directement entre les acteurs publics et les plateformes aéroportuaires et permet de couvrir les frais d'exploitation aéroportuaires, les travaux d'infrastructures, de maintenir l'entretien de l'aérogare et de financer les aides accordées aux lignes aériennes. Ce type de subvention existe dans les trois cas d'étude.

En ce qui concerne La Rochelle, avant la création du Syndicat mixte en 2019, les subventions directes ne pouvaient plus transiter par la CCI. Dans le cadre légal, elles ont donc nécessité la création d'un syndicat mixte dont les objectifs sont de les ventiler au niveau de l'aéroport au crédit de plusieurs acteurs publics.

Actuellement la structure est soutenue par six acteurs locaux qui sont répartis sur plusieurs échelles géographiques. À l'échelle de l'agglomération, nous retrouvons trois acteurs publics dont deux participent aux subventions avec un taux de 5% pour l'Agglomération de l'Île de Ré dans la limite de 130 000 euros par an et 35% pour l'Agglomération de La Rochelle. On retrouve également à cette échelle un acteur public ayant pour spécificité de soutenir les acteurs privés, la CCI, avec une part de 5% (comme pour l'agglomération d'Île de Ré avec un maximum de 130 000 euros par an).

À l'échelle départementale, c'est le Département de Charente-Maritime qui finance à hauteur d'un taux de participation de 32%. Concernant la Région, T6 nous explique qu'il était difficile au début de convaincre la Région Nouvelle-Aquitaine de faire partie du syndicat mixte. Cette dernière a, dans un premier temps, accepté de participer aux subventions à hauteur de 10% puis par la suite de rejoindre le syndicat et de contribuer aux frais à hauteur de 25%. Cette décision de la part de la Région Nouvelle-Aquitaine a été prise après de longues discussions entre les acteurs locaux de La Rochelle et de la Région Nouvelle-Aquitaine. Avant le découpage

administratif de 2015, l'aéroport de La Rochelle a reçu des subventions de la Région Poitou-Charentes mais cela s'est arrêté pour des raisons politiques, car cette dernière ne voulait plus subventionner les plateformes aéroportuaires. Selon T4, membre du syndicat mixte de l'aéroport de La Rochelle, la Région Poitou-Charentes avait mis fin à cet engagement en cours de route en ne le respectant pas, sans leur expliquer pourquoi.

Tous ces acteurs locaux publics font partie d'un syndicat mixte qui dirige non seulement l'aéroport de La Rochelle mais aussi celui de Rochefort. Selon T6 et T1, l'objectif du syndicat mixte est d'ouvrir plus de liaisons à destination de l'Est de l'Europe, et de relier La Rochelle à un hub. Il existe plusieurs intérêts d'être relié à un hub, comme ouvrir des portes à d'autres clientèles étrangères, d'avoir une meilleure connectivité. D'autre part, le fait d'être lié avec un hub peut aussi attirer l'attention d'une autre compagnie aérienne pour ouvrir des liaisons vers La Rochelle. D'après T8, les raisons les plus importantes qui se manifestent derrière la création du syndicat mixte sont que la CCI ne peut plus seule assurer la continuité de l'aéroport de La Rochelle, en termes de coûts, car cette dernière a perdu 50% de ses recettes à cause de la pression émise par l'État français suite à la diminution de ses aides. Ses ressources étant limitées, la CCI de La Rochelle s'est retrouvée face à deux solutions : fermer l'aéroport, ou engager d'autres acteurs dans son financement. Dans cette situation financière compliquée pour la CCI et en raison du manque de moyens pour assurer les activités aéroportuaires, cette dernière a, d'un commun accord avec la CDA, commencé à contacter d'autres acteurs afin de diviser les coûts de financement. Après trois ans de négociation entre les acteurs locaux, le syndicat mixte a vu enfin le jour avec pour objectif d'assurer et d'améliorer le trafic de la structure aéroportuaire.

Selon T8, « Avant ce qui venait d'un territoire repartait sur ce territoire. Nous, on s'est vu réduire de plus de moitié nos ressources fiscales, en 8 ans, on a perdu 50 % de nos ressources fiscales. On connaît les difficultés de l'État, donc ils prennent sur tous les établissements publics sur lesquels ils peuvent prendre. L'idée c'est qu'on est un corps intermédiaire de l'État, donc en fonction des politiques, on n'est pas forcément bien vu ou souhaité, puisque l'État a une prise sur nous mais pas forcément directe, pour certains il faut couper la tête de ces corps intermédiaires. Donc nous, comme on a une diminution de nos ressources et qu'on a un certain nombre de choses à gérer, on s'est dit : il faut qu'on trouve une autre solution pour l'aéroport parce qu'à moyen terme on n'aura plus les moyens de gérer cet aéroport. Parce que c'est une infrastructure qui compte tenu du nombre de passagers n'est pas à l'équilibre ». Une autre raison de la création du syndicat mixte de La Rochelle est la mise sous enquête de l'aéroport par la Commission européenne qui peut aussi freiner le développement de l'aéroport.

Le rôle joué par le syndicat mixte est donc d'assurer le fonctionnement de l'aéroport de La Rochelle en répartissant les subventions directes entre les acteurs membres du syndicat, et de décider des stratégies de développement du trafic aérien. Sur cette base, T2, chargée d'études et de développement du réseau à l'aéroport de La Rochelle, affirme que la plupart des 14 liaisons existantes à partir de l'aéroport sont subventionnées directement par le syndicat. T8, directeur de la CCI de La Rochelle, nous confirme qu'entre 2003 et 2005, la compagnie aérienne Ryanair a reçu environ deux millions d'euros afin d'assurer la continuité des liaisons. T1, directeur de ce même aéroport, nous explique que les acteurs locaux souhaitent faire venir des voyageurs étrangers sur leur territoire considérant que l'aéroport est une porte d'entrée pour promouvoir le département de Charente-Maritime. Ces actions de financement des activités aéroportuaires sont motivées par les retombées économiques directes et indirectes générées par les passagers aériens sur le territoire.

Avant d'en terminer avec l'aéroport de La Rochelle, il est important de savoir qu'avant la création du syndicat mixte en 2019, les subventions faites par les différents acteurs passaient par la CCI par le biais de virements effectués par la communauté d'agglomération, cette dernière n'arrivant plus à couvrir les frais de maintenance pour la continuité du transport aérien à La Rochelle. Selon T6, membre du syndicat mixte, « *la Communauté d'agglomération de La Rochelle a payé entre 2016 à 2018 700 000 euros par an aux gestionnaires de l'aéroport en passant par la CCI.* »

Concernant l'aéroport de Bergerac, nous identifions cinq acteurs locaux publics qui subventionnent directement l'activité aéroportuaire (graphique n°27). Ils font aussi partie d'un syndicat mixte depuis 2002.

À l'échelle de l'agglomération, Bergerac et Périgueux contribuent au financement avec un taux de subvention à hauteur de 35% pour Bergerac et de 6% pour Périgueux. Le Département de la Dordogne a fait le choix de participer à hauteur de 34 % alors que la Région Nouvelle-Aquitaine n'en subventionne que 25%. Selon T29, président du syndicat mixte de l'aéroport de Bergerac, cette dernière finance directement les lignes existantes avec un budget de 1,5 million par an et par ligne ce qui représente une participation d'un montant de 6,5 euros/passager. Ces aides restent moins importantes que pour les deux autres cas d'étude. Ce syndicat mixte prend en charge aussi tous frais d'exploitation déficitaires, travaux d'infrastructures ainsi que la mise en place d'une stratégie globale de développement du trafic aérien.

Pour Carcassonne, le schéma est différent car contrairement aux deux autres, il n'est pas dirigé par un syndicat mixte. De plus, il n'est pas soutenu financièrement à l'échelle départementale (Aude). Notre entretien avec T41, responsable du pôle d'observation de l'Agence départementale, nous confirme que le Département de l'Aude n'entretient pas une bonne relation avec les gestionnaires actuels de l'aéroport, sans détailler pourquoi. Pour ce cas, soulignons que, même si un nombre moins important d'acteurs locaux participent au financement de cette structure, la présence financière de la Région Occitanie qui subventionne à hauteur de 80% est beaucoup plus élevée que pour les deux autres cas. À l'échelle de l'agglomération, Carcassonne et Narbonne participent quant à elles à hauteur de 10% chacune. La carte n°32 vient illustrer le graphique n°27 en montrant la localisation des différentes communautés d'agglomération ainsi que leur part de subvention.

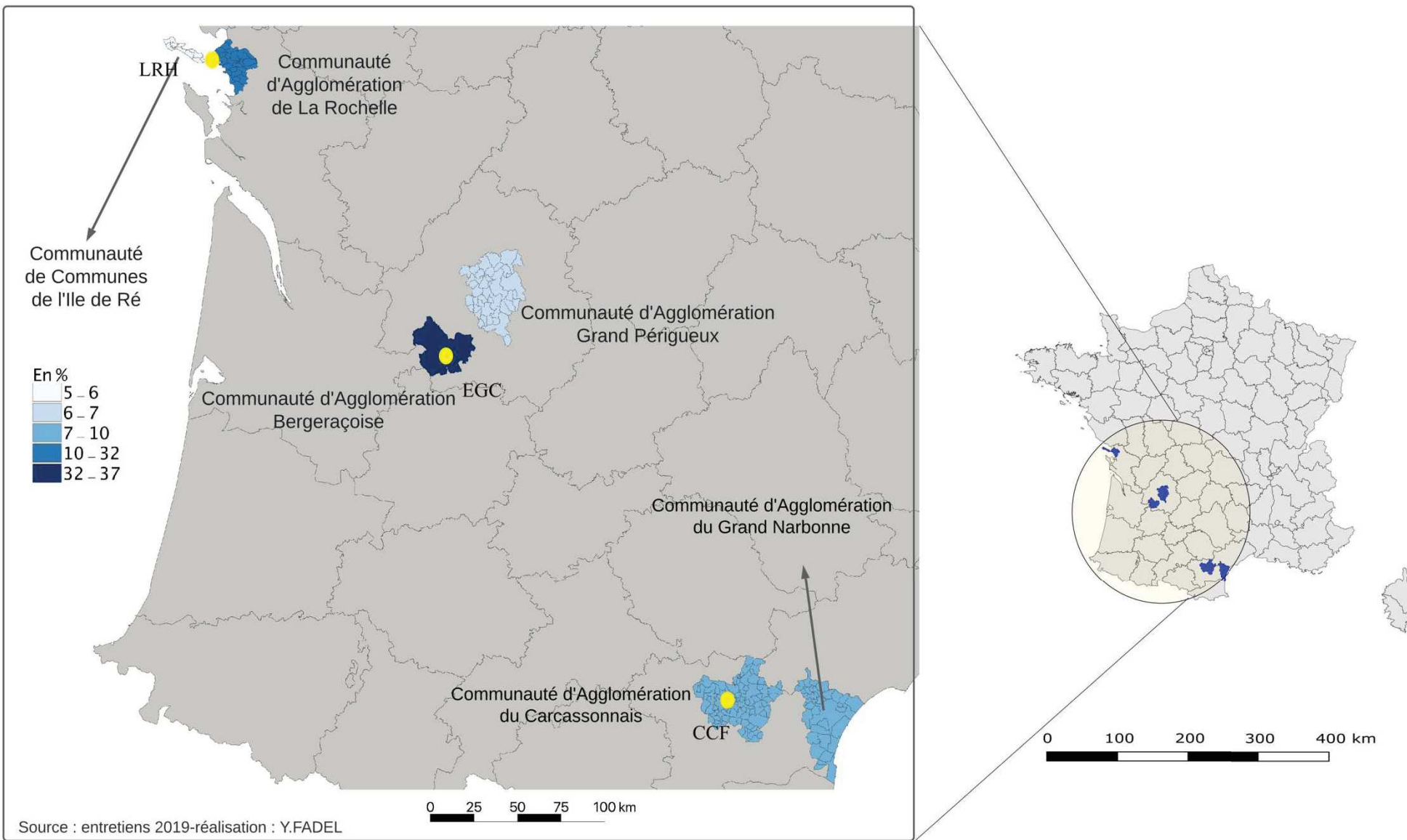
2.3. Subventions indirectes

Ce type de subvention est une forme d'action de marketing indispensable pour préserver les liaisons aériennes (comme le soulignent T2, T21 et T6) signée entre les acteurs locaux et les compagnies aériennes telles que AMS, filiale de Ryanair pour le marketing, les aides marketing constituant des recettes pour les low cost.

Le graphique n°27 va nous permettre d'identifier ce deuxième mode de financement. Avant d'observer les actions de marketing et leur effet sur le nombre de passagers, nous allons définir les auteurs de ces actions ainsi que l'usage fait par les structures aéroportuaires du marketing dans leur motivation.

Ces subventions, la plupart du temps financées par les collectivités territoriales telles que le CDT, résultent d'un appel d'offre auquel les compagnies répondent. L'objectif des subventions est de promouvoir le territoire en l'affichant sur le site web de la compagnie. En effet, pour l'essentiel, le montant versé pour ces actions du marketing est lié au nombre de passagers par liaison et est proportionnel au nombre de passagers. La durée de ce contrat d'action de marketing est de l'ordre d'un à deux ans.

Carte 32 : Part de subvention des aéroports de La Rochelle, de Bergerac et Carcassonne par les communautés d'agglomération



Dans les trois cas d'étude, les compagnies aériennes considèrent l'action de marketing comme un moyen de couvrir les taxes aéroportuaires afin d'assurer la continuité du trafic (T21, 2019). T29, Président du SMAD à Bergerac, considère le CDT comme un bras de levier pour promouvoir son aéroport. T9, directeur général du CDT nous explique qu'un des avantages de ces actions, notamment avec la compagnie Ryanair, est la mise en avant de La Rochelle comme ville touristique sur le site web de la compagnie, ce qui peut augmenter le nombre de visiteurs dans la ville, le site de Ryanair étant populaire. T6, membre du syndicat mixte, affirme que la Communauté d'agglomération de La Rochelle a également financé ces actions avec appel d'offres aux compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle telles que Ryanair ou Jet2. En conséquence, l'aéroport est sous enquête par la Commission européenne à cause de ce type d'actions de marketing indirectes mis en place : « *On a financé les compagnies et ensuite on a financé des campagnes de promotion du territoire, action de marketing.* » (T6, Membre de syndicat mixte, 2019).

Pour La Rochelle, il est important de développer ces actions de marketing dans le but de faire connaître l'existence des lignes aéroportuaires vers La Rochelle et de les promouvoir (T2, chargée d'études et de développement réseau). T6, Membre du syndicat mixte-CDA, nous confirme également qu'avant l'émergence du syndicat mixte, l'Agglomération de La Rochelle finançait son aéroport directement et qu'il lui est même arrivé de soutenir les compagnies aériennes en proposant des actions marketing. Cette volonté politique de financer les activités aéroportuaires par les acteurs publics, notamment la Communauté d'agglomération de La Rochelle, est apparue dans les années 2000. Dans ce contexte, la Chambre régionale des comptes a estimé que la CCI a subventionné les liaisons aériennes à partir de l'aéroport de La Rochelle entre 2006 et 2014 pour un montant de 10,45 millions d'euros dont les trois quarts étaient destinés à Ryanair (Commission Européenne-Aide d'État SA.26494 (12/C) (ex 12/NN)-Aéroport de La Rochelle).

T1, directeur de l'aéroport de La Rochelle et de L'UAF, nous indique qu'il arrive aux collectivités locales de procéder à des actions de marketing, même dans le métro de Paris et avec la SNCF, dans le but d'attirer des touristes à La Rochelle. T1 et T2 considèrent qu'il est injuste de mettre l'aéroport sous enquête du fait d'actions de marketing faites avec les compagnies aériennes notamment Ryanair. Le directeur de l'aéroport a fait la comparaison entre les actions de marketing faites par le CDT de La Rochelle dans le métro parisien, qui sont légales, et les actions de marketing de la compagnie Ryanair. Ceci dit, ce qui est aussi contesté est la promotion faite avec Ryanair constituée d'un simple encart sur son site internet, et dont

le coût est bien moindre que ce que les compagnies reçoivent. Ce dernier (T1) dit :« *Donc vous avez des collectivités aujourd'hui qui emploient des financements d'actions marketing, pour faire venir des étrangers, la CCI moins parce qu'ils ne sont plus en aéroport maintenant pratiquement. Je parle des collectivités, des départements, ils font des actions de marketing, de promotion dans le métro, sur le site de la SNCF pour faire venir des touristes. Donc tout le débat avec la Commission Européenne c'est que ces collectivités font des actions aussi pour faire venir des étrangers et nécessairement pour qu'ils viennent par l'avion* ». T1, directeur de l'aéroport de La Rochelle est plutôt favorable à ces actions de marketing, alors que T6, membre du syndicat mixte, estime que Ryanair doit rembourser toutes les aides marketing perçues pour desservir l'aéroport, mais le dossier est toujours en cours de traitement. « *Principalement Ryanair qui, si elle devait rembourser l'ensemble des aides marketing qu'elle a pu percevoir parce que la Commission européenne les jugerait illégales, je pense que le modèle économique de Ryanair ne serait plus viable.* » (T6'). L'aéroport de Carcassonne est aussi sous enquête pour le même motif.

La comparaison entre les actions de marketing de Ryanair avec celles du métro de Paris et la SNCF sur le site internet de la compagnie est erronée pour plusieurs raisons. Sur la photo n°9, qui est une capture d'écran du site internet officiel de la compagnie aérienne Ryanair, la partie rouge nous montre la rubrique « Aéroport et Tourisme » où l'aéroport de La Rochelle a été affiché. Nous y constatons clairement le manque de visibilité et nous notons l'absence de photographies de la ville de La Rochelle afin d'attirer l'attention des visiteurs.

Lorsque nous cliquons sur le lien, comme sur celui de l'aéroport Béziers affiché dans la photo n° 8 rubriques « aéroport et Tourisme » nous sommes renvoyés sur le site internet officiel de l'aéroport de Béziers (photo n°9 qui nous montre le peu de communication faite sur le site de Ryanair).

Nous constatons que sur le site internet de l'aéroport de Béziers, sont présentées trois photographies de Ryanair (photo°10), ce qui donne l'impression que l'aéroport de Béziers fait le marketing de Ryanair et non l'inverse. Nous avons contacté l'aéroport qui nous confirme que ce dernier est desservi par Ryanair depuis 2010 avec des lignes nationales et internationales.

L'effet de ce marketing n'est pas très efficace, car nous pouvons nous interroger sur l'intérêt d'être redirigé sur le site internet de l'aéroport de Béziers, pour y effectuer une réservation de billet d'avion, même si ce dernier montre deux photos de lieux et sites d'intérêt à visiter autour de l'aéroport. Lors de la réservation d'un billet par le site internet de l'aéroport nous devons **passer par celui de Ryanair qui est la seule compagnie desservant celui-c**

Photo 9 : La rubrique de marketing dans le site internet de Ryanair

The screenshot shows the Ryanair website homepage with a dark blue header. The main navigation bar includes 'VOLS', 'LOCATION DE VOITURE', 'HÔTEL', and 'ACTIVITÉS'. Below this, there are search filters for 'Voyage retour', 'Aller simple', and 'Appliquer le code promo'. A search bar is set to 'Libre' for departure and 'Destination' for arrival, with a 'Recherche' button. A red banner at the top right says 'Récemment mises à jour de voyage et centres de test Covid'. The main content area features a large green and white banner for 'Vérifié par Ryanair' with a magnifying glass icon and the text 'Outil de vérification des prix'. Below this, there are three smaller images related to COVID-19 safety: 'Désinfectez régulièrement à bord', 'Centres de test de Covid près de chez vous', and 'Mises à jour concernant les voyages en Europe'. A section titled 'Essentiels de voyage' contains four cards: 'MEILLEURS PRIX GARANTIS' (Location de voiture), 'NOUVEAU Outil de vérification des prix' (Vérification des prix), 'OFFRES PROMOTIONNELLES D'ÉTÉ' (Bons cadeaux Ryanair), and 'INTRODUCTION DU POINÇON VÉRIFIÉ PAR RYANAIR' (Poinçon vérifié). The 'Être inspiré' section offers travel inspiration with four cards: 'Séjour en ville', 'Soleil estival', 'Voyage en famille', and 'Gourmet'. A 'Découvrez Ryanair' section provides quick links for 'Feuille de route', 'Trouver un tarif', 'Infos trafic', 'Horaires du vol', and 'Mes réservations'. The 'Découvrir' section highlights 'Offre Exclusive Étudiants Erasmus', 'Découvrez Bergame, et plus', and 'La Provence'. At the bottom, there are sections for 'Liens utiles' (including 'Aéroport & tourisme' and 'Aéroport Béziers'), 'Planifier le voyage', 'Infos utiles', 'Entreprise', and 'Suppléments de voyage'. Social media links and app download buttons are also present.

Rubrique action marketing Ryanair

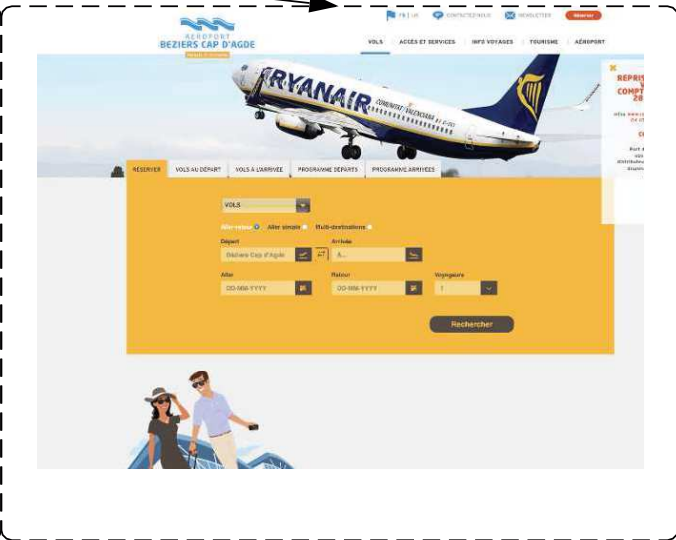
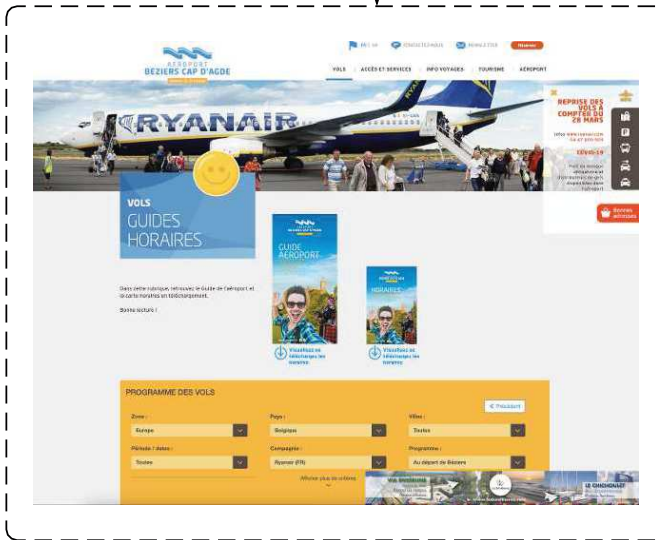
Aéroport Béziers

Source : Site internet de Ryanair

Photo 10 : La rubrique de marketing dans le site internet de Ryanair

Page d'accueil
du site internet
de l'aéroport
de Béziers

Rubrique
réservation de
vols



Source : Site internet de l'aéroport de Béziers

La photo n° 11 montre les actions de marketing réalisées par la Région Nouvelle-Aquitaine dans le métro parisien en 2017. Les objectifs de la comparaison entre les photos n°9 et 11 sont de démontrer l'écart entre les actions de marketing réalisées sur le site internet de Ryanair et les actions de marketing mises en place dans le métro de Paris. La communication avec les futurs potentiels clients est différente. Ces différences se remarquent par la taille de l'affiche, l'image et les couleurs de celle-ci, les paysages représentés sur ces affiches. En comparant les deux types d'actions, nous constatons que la première ne correspond pas à une véritable action de marketing car l'affichage du nom de la destination dans la petite rubrique du site de Ryanair sans aucun support photographique semble insuffisant pour attirer l'attention des visiteurs. Nous comprenons cependant le besoin de ce type d'action de marketing qui vise à assurer la continuité d'aéroports. T26, maire de Bergerac, nous confirme que la ville a effectué des actions de marketing avec les compagnies low cost notamment Ryanair. Ces actions ont été menées entre 2002 et 2005. L'office du tourisme de Bergerac a aussi participé à ces actions (T24, directeur de l'office du tourisme à Bergerac).

Dans ce contexte, Halpern et Graham (2016) travaillent sur les compagnies low cost et le développement des activités aéroportuaires de 147 aéroports à l'échelle mondiale. Les auteurs utilisent une base de données d'enquêtes. Leurs conclusions montrent qu'il a été constaté de manière surprenante que la flexibilité des prix (comme la réduction des tarifs ou d'autres incitations proposées par les gestionnaires des aéroports) a un impact négatif important sur les performances de développement des routes ainsi que pour susciter l'intérêt de nouvelles compagnies à ouvrir de nouvelles liaisons. Ce même article nous montre que les aéroports qui offrent de l'aide ont une faible performance, et les raisons cachées de ces aides étant d'attirer plus de compagnies dans le but d'élargir la zone de captage de l'aéroport.

Nous retrouvons ces actions d'aide au marketing dans les trois plateformes étudiées, actions qui sont accordées par les acteurs locaux publics, tel que CDT et parfois par l'agglomération. Ce type d'aide est capital pour pérenniser ces liaisons mais aussi pour maintenir un équilibre face à la hausse des taxes aéroportuaires qui pèse de plus en plus lourd pour les compagnies aériennes. En conséquence, les acteurs locaux n'ont pas d'autre choix que de s'adapter aux besoins de ces compagnies. Nous en concluons donc que ces subventions, stratégies des acteurs locaux, qu'elles soient directes ou indirectes, sont complémentaires et cruciales afin de maintenir le bon fonctionnement de ces structures aéroportuaires.

Photo 11 : Les affiches d'action de marketing de la région Nouvelle-Aquitaine à Paris en 2017



Source : Région Nouvelle-Aquitaine

Selon T21, directeur de l'aéroport de Bergerac, si les subventions et aides marketing sont suspendues, les low cost partiront de l'aéroport. Il nous indique aussi que Ryanair fait pression sur les gestionnaires de l'aéroport afin d'augmenter les aides au marketing sous prétexte de Brexit et des incertitudes concernant les relations entre l'Union européenne et la Grande-Bretagne. « *Bien sûr, ça veut dire que si vous arrêtez les aides marketing, c'est simple, si vous arrêtez demain, Ryanair s'en va. Ça, c'est évident. Même nous, si vous voulez ils font du forcing pour obtenir plus d'aides de marketing en disant on a l'incertitude du Brexit. On a la flambée des prix du pétrole. Donc il faut que vous nous donniez plus* », « *Donc si vous dites demain "ben non, écoutez maintenant les vols se remplissent bien et la ligne est pérenne. On arrête les aides marketing", ils partiront ailleurs. Ça c'est évident, ça c'est sûr voilà.* »

Dans ce contexte, nous estimons que la poursuite de la continuité du trafic et le maintien des liaisons aériennes ne sont pas liés qu'aux conditions de subventions déterminées par la Commission européenne mais aussi par le taux et le montant d'action de marketing des acteurs locaux notamment par le CDT et /ou par le Département (graphique n°27).

Nous constatons aussi que la création d'un syndicat mixte a été un facteur majeur permettant d'impliquer différents acteurs locaux à plusieurs échelles géographiques en les invitant à se réunir dans l'objectif de maintenir les plateformes aéroportuaires.

Nous dirons que les actions de marketing faites sur les sites internet des compagnies aériennes constituent une charge supplémentaire prise en charge par les acteurs publics au motif de faire apparaître la liaison et d'en augmenter le nombre de passagers. À ce jour, il n'y a aucune étude qui peut confirmer et expliquer l'efficacité d'actions de marketing, notamment sur le site internet de Ryanair dont la présentation est minimale et passe presque inaperçue. À cause de ces actions déjà coûteuses pour les acteurs publics, les aéroports peuvent être mis sous enquête par la Commission européenne ce qui peut limiter le développement de l'aéroport. Le résultat de ces actions sur l'augmentation du nombre de passagers vers une destination est inconnu, Ryanair ne communiquant pas le nombre de visiteurs de la rubrique pas plus que du temps passé sur le site, informations pourtant importantes pour justifier le montant à payer pour ces actions.

2.4. Stratégie régionale

La forte présence de la Région à l'aéroport de Carcassonne peut s'expliquer par une stratégie globale de subvention des aéroports de la Région Occitanie. Nous allons aborder cette stratégie de développement afin de l'expliquer, en s'appuyant notamment sur les exemples de

Montpellier, de Toulouse, de Perpignan dans le but de montrer l'importance de la Région dans la gestion et le financement de ces structures.

La Région est partenaire de tous les aéroports qui se situent sur son territoire. Par exemple, les aéroports de Montpellier et Toulouse appartenaient à l'État français mais la Région en est actionnaire. L'aéroport de Toulouse a été privatisé en 2015 et les actionnaires actuels sont : Eiffage qui en détient 49,99%, l'État en conservant 10,01 %, la CCI à hauteur de 25 %, le conseil régional 5%, le conseil départemental de Haute-Garonne 5% et Toulouse métropole 3% (Occitanie-France info, 2020). Pour Montpellier, l'État en est propriétaire à 60%, la CCI de Montpellier à 25%, la Région Occitanie 12,5% et le conseil départemental de l'Hérault 1%.

Concernant Perpignan, aussi en Région Occitane, le propriétaire est un syndicat mixte, dans lequel la Région détient 70% des parts. Les deux autres partenaires sont le Département des Pyrénées-Orientales pour 15 % et l'Agglomération de Perpignan pour 15 %. Cet aéroport était exploité par un partenaire privé, Transdev Aéroport de Perpignan, jusqu'au 31 décembre 2019. À ce jour, l'aéroport est géré par une société publique locale (SPL). La Région Occitanie possède 62% du capital de cet aéroport (La Clau, 2019)⁵⁸.

Pour l'aéroport de Tarbes-Lourdes qui se trouve aussi dans la Région Occitanie, c'est également un syndicat mixte qui en a la gestion et dans lequel on retrouve la Région avec 51%, le Département des Hautes-Pyrénées et l'Agglomération de Tarbes qui se partagent les 49% restants à parts égales.

Pour les aéroports ayant un flux d'environ 200 000 passagers, nous prendrons les exemples de Castres, Rodez et Béziers. Pour Castres, la Région a pris la décision récente de rentrer dans le syndicat mixte, qui est propriétaire exploitant, à hauteur de 30,4%. Cette dernière va donc devenir copropriétaire. Elle a également décidé d'entrer dans le syndicat mixte de Rodez, où elle est appelée à participer à la gouvernance à hauteur de 15%. La Région Occitanie entre donc dans ces deux gouvernances-propriétés, en sachant que Rodez et Castres sont exploités uniquement par la CCI. Pour Béziers, la Région est également dans le syndicat mixte mais avec une participation de seulement 10 %.

La Région Occitane a aussi fait le choix de soutenir et de financer les activités aéroportuaires pour un aéroport qui ne se situe pas sur son territoire mais en est proche, à savoir Brive qui se trouve en Région Nouvelle-Aquitaine. Selon T39, la raison pour laquelle la Région finance l'aéroport de Brive est que celui-ci se situe aux abords très proches de l'Occitanie et qu'il

⁵⁸ <https://www.la-clau.net/info/12665/laeroport-de-perpignan-sera-gere-par-une-societe-publique-le-1er-janvier-2020>

permet aux habitants du nord du Lot de se rendre à Paris dans de bonnes conditions. C'est pourquoi la Région soutient cette ligne à obligation de service public Brive/Paris en payant un forfait annuel permettant la pérennité de celle-ci.

3. Compagnies aériennes et collectivités territoriales

3.1. Le prix à payer pour l'installation de compagnies low cost

Les conditions d'installation des compagnies low cost au sein des trois territoires sont variées. Cette variabilité réside dans le montant payé par les acteurs locaux afin de réaliser des travaux dans l'objectif d'accueillir des low cost dans les trois cas d'études. Rappelons que les trois plateformes étudiées ont connu, au cours de la décennie 1990, un trafic très faible qui a mis en péril le maintien de ces dernières. Avant l'installation de compagnies low cost, peu de travaux ont été réalisés, leur arrivée nécessite donc des investissements.

3.1.1. D'un aérodrome vers un aéroport

À Bergerac à la fin des années 1990 M. Belvès élu de la chambre de commerce et le président de celle-ci arrivent à convaincre la CCI à engager des travaux pour accueillir des compagnies low cost. Malgré la présence de l'aéroport de Périgueux proche de 55 km de Bergerac, la décision a été prise de transformer l'aérodrome en un vrai aéroport, ce qui a impliqué un investissement important. Les acteurs locaux interrogés à Bergerac (président du Syndicat mixte et ancien maire de Bergerac) étaient fiers que leur ville puisse disposer d'un aéroport. Selon T21, directeur de l'aéroport de Bergerac, l'aéroport de Périgueux est en concurrence avec celui de Bergerac depuis les années 2000 car les gestionnaires des deux aéroports ont essayé de contacter les compagnies low cost dans le but d'ouvrir des liaisons. Dans ce contexte, les élus locaux ont décidé de poursuivre la subvention accordée à l'aéroport de Périgueux tout en la limitant. Cette décision a été prise par les élus politiques de Bergerac, ce qui a créé un conflit entre les deux structures dans les années 2000. T25, responsable du développement économique et de l'attractivité pour le département de la Dordogne, explique que la ville de Bergerac a participé aux subventionnements de deux structures aéroportuaires, malgré le manque de financement de l'agglomération : « *Nous à Bergerac. On s'est payé le luxe. Et on se paye toujours le luxe d'avoir deux aéroports. Dont l'aéroport de Bergerac et l'aéroport de Périgueux. Maintenant qu'ils fonctionnent plus trop et qu'ils coûtent à peu près la même chose que Bergerac. Donc quand vous avez voilà un territoire qui est pauvre comme le nôtre, qui se paye le luxe d'avoir deux aéroports avec des déficits similaires sachant que le déficit de Périgueux*

était supporté par le département.». Nous pouvons citer le cas des aéroports de Nîmes et d'Avignon, séparés par une heure par la route. Ces deux aéroports sont en concurrence forte afin d'inciter les compagnies à s'installer sur leur plateforme. Nous pouvons citer aussi le cas de Bordeaux qui est entré en concurrence avec Bergerac afin de recouper ses lignes (T21, T31). Les photos n° 12 et 13 illustrent la transformation de l'aéroport de Bergerac afin d'accueillir des low cost. T25, Directeur du développement économique et de l'attractivité, nous fait part des mauvaises relations avec ses homologues périgourdiens du fait de cette transformation qui impacte aussi la relation entre les élus locaux des deux villes les mettant en concurrence.

Photo 12 : Aéroport de Bergerac en 2000



Source : L'avenir du passé - Hors série « Bergerac s'envole », 2012

Photo 13 : Aéroport de Bergerac en 2020



Source : Union des Aéroports Français

Cette transformation va aussi engendrer d'autres travaux comme ceux de la salle d'embarquement ainsi que le rallongement des pistes qui était une condition importante afin de lancer les lignes low cost. Ce dernier a connu plusieurs périodes de travaux comme en 2001, lorsque Buzz a demandé aux gestionnaires de l'aéroport de Bergerac et à la CCI de rallonger la piste afin de pouvoir accueillir des Boeing 737/800, et des travaux y ont été réalisés. Notamment

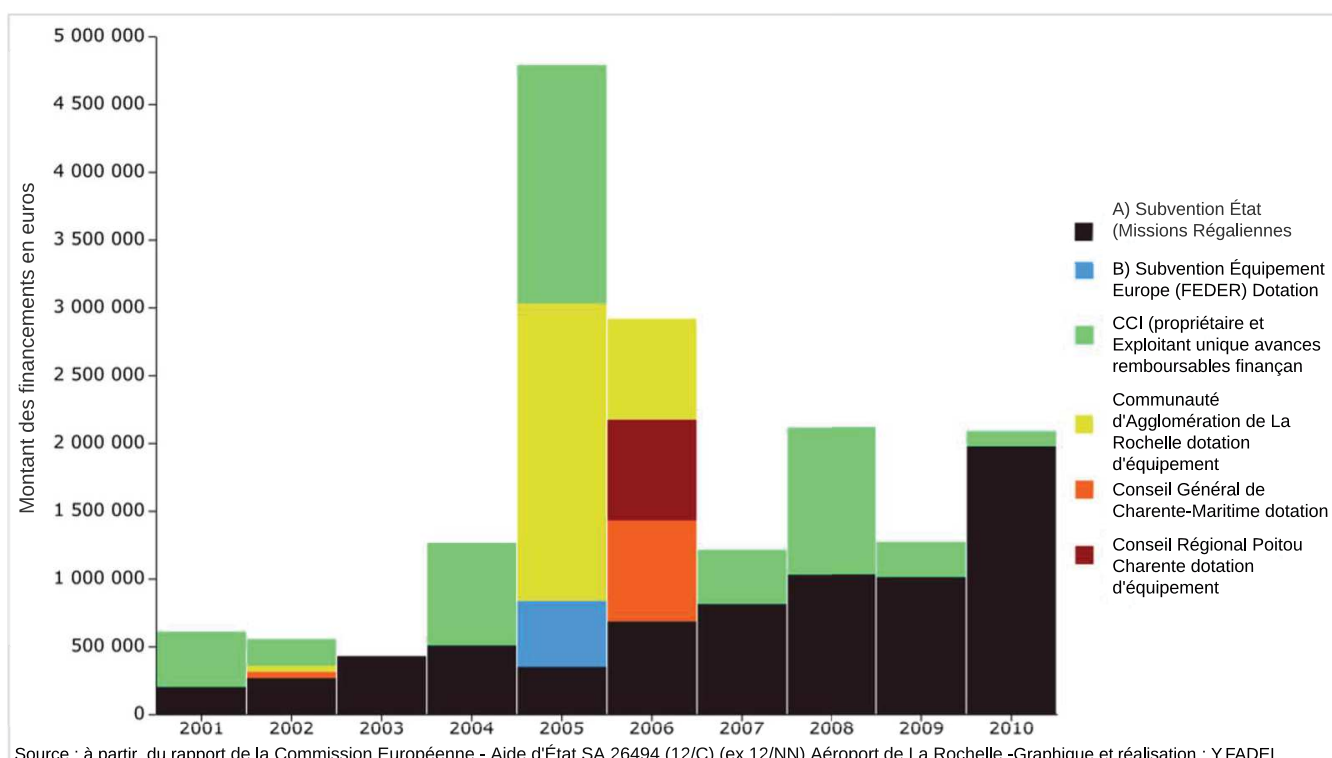
pour la salle d'embarquement et de grands travaux en vue de l'élargissement de la piste ont été lancés en 2012. Ces travaux, qui ont nécessité l'arrêt du trafic aérien pendant trois mois, ont été réalisés sous la direction de l'ancien directeur Olivier Gribelin.

Ces agrandissements ont répondu aux besoins techniques des compagnies aériennes et ont aussi pour but d'inciter la venue d'autres compagnies. Pour T1, c'est donc une transformation répondant à un besoin de faciliter un accès plus rapide pour les voyageurs mais également aux besoins des aéroports de petite taille pour développer leur trafic.

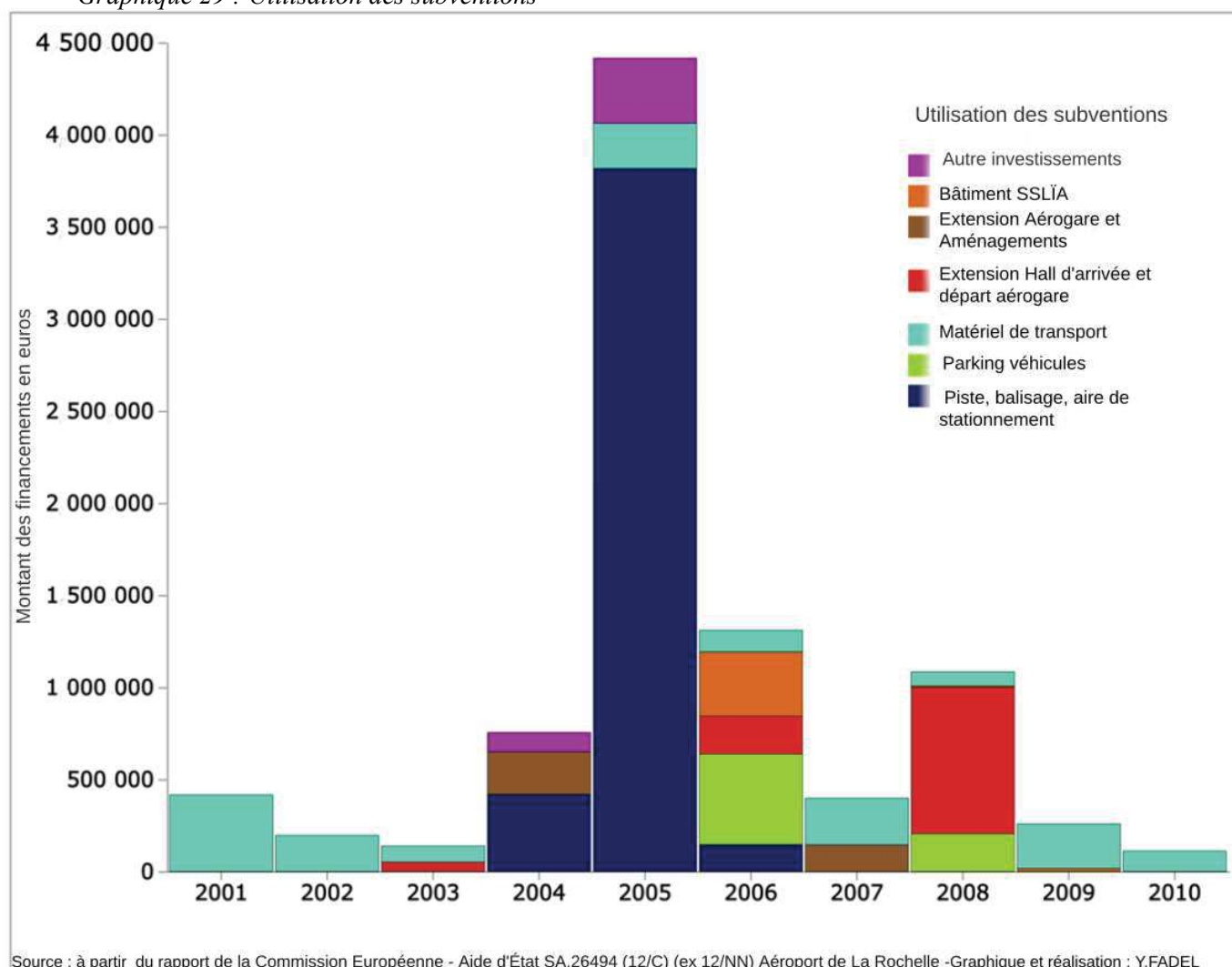
Les graphiques n°28 et n°29 indiquent les montants financés et la nature des subventions accordées par les acteurs locaux dans le but d'assurer les travaux de l'aéroport de La Rochelle. Le montant total des sommes versées à l'aéroport par les acteurs publics (graphique n°28) de 2001 à 2010 est de 18 millions d'euros, avec un pic en 2005 et 2006. Nous constatons que c'est l'État qui participe le plus.

Selon le graphique n°28, le montant total d'investissement entre 2001 et 2010 est de 8,8 millions d'euros, avec un pic en 2005 (4,5 millions d'euros répartis entre prolongement de piste et autres). En 2006 intervient une diminution de la subvention directe à hauteur de 1,2 million d'euros, et en 2008, nouvelle diminution à hauteur d'un million d'euros. Ces apports financiers ont été répartis entre achat d'équipements, entretien de l'aérogare, élargissement des pistes et autres travaux.

Graphique 28 : La nature des subventions à l'aéroport de La Rochelle

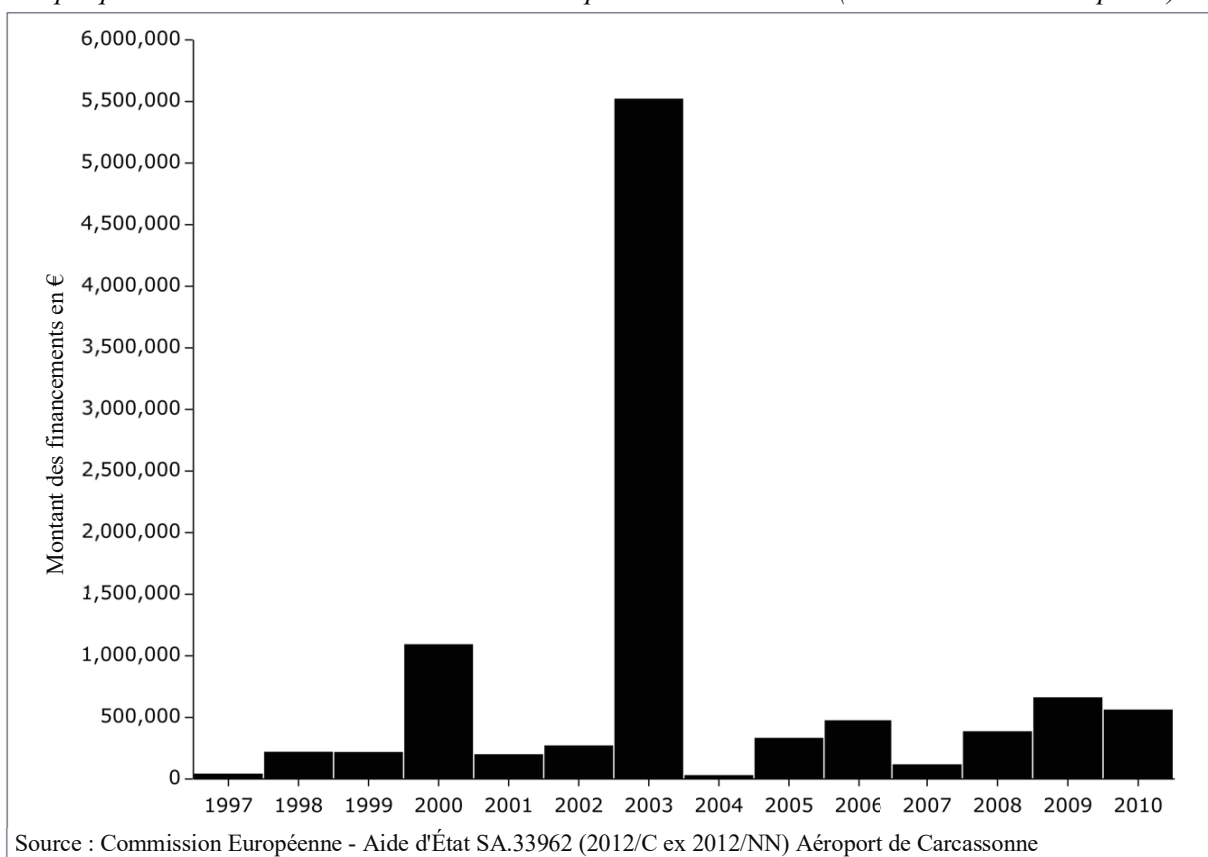


Graphique 29 : Utilisation des subventions



À **Carcassonne**, le total investi par les acteurs locaux pour les différents types de travaux s'élève à neuf millions d'euros entre 2001 à 2010, ce montant ayant été attribué par différents acteurs publics comme le Conseil régional, la CCI et la ville de Carcassonne (graphique n°30). Nous notons qu'en 2003, les acteurs locaux ont investi 5,5 millions d'euros afin de réaliser des travaux. Entre 2004 et 2005, cet aéroport a connu une importante augmentation du nombre de passagers low cost avec une baisse du nombre de passagers voyageant sur des compagnies traditionnelles. Autrement dit, en 2003, 200 000 passagers sont transportés par les compagnies traditionnelles avec une absence de compagnies low cost, un an plus tard, les compagnies low cost ont remplacé les compagnies traditionnelles et le scénario est renversé. La venue des low cost a nécessité d'importants investissements.

Graphique 30 : Montant des subventions à l'aéroport de Carcassonne (toutes structures comprises)



En comparant, les deux graphiques n°29 et n°30 (La Rochelle et Carcassonne) nous trouvons la somme de la subvention en 2003 est très élevée par rapport les autres années. Ce qui nous conduit à penser sur le prix et l'investissements demandé afin d'accueillir les compagnies low cost. Pour l'aéroport de Bergerac, pendant nos trois mois de séjours, nous avons demandé aux acteurs locaux interrogés de nous transmettre les sommes mobilisées afin de transformer l'aéroport mais notre demande a été refusée plusieurs fois par le directeur de l'aéroport. On constate donc que les autorités locales ainsi que l'État ont financé l'agrandissement et l'amélioration des infrastructures aéroportuaires de façon à répondre aux attentes des low cost et aux contraintes techniques liées à leur flotte (avions monocouloirs).

3.2. Un déséquilibre de force dans le système d'acteurs

Nous mettrons en avant les aspects qui influencent les relations entre les différents acteurs. Nous expliquerons comment les acteurs locaux du tourisme ont procédé afin d'accueillir les low cost et comment ils perçoivent les low cost. La relation entre les compagnies low cost et les territoires s'est développée au fil du temps et les évolutions ont principalement porté sur les interlocuteurs entre les compagnies low cost et les aéroports. Quand nous parlons de rapport de

force, nous devons aborder le thème de l'influence et ses impacts entre les différents acteurs. Dans notre cas, l'influence peut être directe ou indirecte ayant pour objectif d'obtenir plus d'avantages.

Les exemples qui abordent les rapports de force entre les compagnies low cost et les structures aéroportuaires dans les revues scientifiques sont nombreux. C'est le cas de l'aéroport de Charleroi, ou celui d'Alicante en Espagne en 2013 où Ryanair a exigé et imposé plusieurs mesures aux gestionnaires de l'aéroport comme la réduction des taxes aéroportuaires ou à augmenter les frais d'actions de marketing.

Lorsque la compagnie aérienne n'arrive pas à obtenir ses exigences, elle n'hésite pas à « plier bagages » ce qui peut faire disparaître le trafic qu'elle génère dans chaque aéroport⁵⁹

Notre analyse montre que les rapports et les négociations entre les compagnies aériennes et les acteurs locaux offrent plus d'avantages aux compagnies aériennes et mettent les aéroports en concurrence entre eux. Comme nous l'avons déjà indiqué, les low cost sont sensibles au montant des taxes aéroportuaires (baisse des coûts) mais aussi aux actions de marketing (augmentation des recettes), ce sujet sera élargi fin ce chapitre (subventions indirectes). Nous remarquons un écart entre les besoins et les souhaits des low cost et ce que les collectivités territoriales sont prêtes à accorder. Pour T1, directeur de l'aéroport de La Rochelle, T2, chargée d'études et de développement réseau, T21, directeur de l'aéroport de Bergerac et T6, membre du syndicat mixte-CDA, c'est d'ailleurs le sujet le plus abordé par les gestionnaires d'aéroports dans leurs échanges avec les low cost. Les avantages dont les compagnies low cost peuvent bénéficier sont le principal moteur de leur de communication et de négociation.

Pour les trois plateformes, il existe des difficultés pour assurer le maintien des liaisons low cost existantes. Une des difficultés est liée au changement de stratégie des compagnies low cost, qui tendent maintenant à s'installer aussi dans les aéroports majeurs tels que Bordeaux, Nantes et Toulouse. Ce changement de stratégie d'exploitation est global et selon l'analyse de F. Dobruszkes *et al.* (2017) sur les aéroports européens, nous voyons que les compagnies low cost comme Wizz Air, Ryanair et Vueling tendent à augmenter leurs liaisons à partir des aéroports métropolitains. Pour le cas des aéroports français, cela peut être expliqué par plusieurs facteurs: tout d'abord, les compagnies cherchent à augmenter leur rentabilité en s'orientant vers les grands aéroports, en augmentant le taux de remplissage, et en attirant aussi une clientèle d'affaires. Pour rappel, l'aéroport de Bordeaux a aménagé en 2008 une aérogare dédiée aux low cost. Quelques années plus tard, les gestionnaires de l'aéroport ont mis en place un nouveau

⁵⁹ <https://www.air-journal.fr/2012-01-03-alicante-ryanair-deboutee-en-appel-542090.html>

système de sécurité et de contrôle des billets dans le but de diminuer les frais et les charges qui ont permis la baisse du montant des taxes aéroportuaires aux low cost tout en respectant la réglementation européenne. L'aéroport de Montpellier a quant à lui été sous enquête par la Commission européenne suite à une plainte déposée par Air France. Cette dernière estime que Ryanair a bénéficié indûment d'aides de marketing offertes par les collectivités locales de Montpellier. Les aides sont estimées à plusieurs millions d'euros entre 2010 et 2015. Les acteurs locaux de Montpellier, ont créé en 2010 une association, l'APFTE⁶⁰ ayant pour objet de promouvoir la ville. Cette association a signé plusieurs contrats de marketing avec Ryanair, le but étant pour ces derniers d'afficher un lien vers le site web de l'APFTE dans la rubrique « *Aéroports et Tourisme* » sur le site de Ryanair. Air France estime que les aides accordées à Ryanair sont très élevées par rapport au nombre de passagers apporté par cette dernière. À la fin de cette enquête, la Commission européenne estime que les aides marketing accordées à Ryanair par l'aéroport de Montpellier sont illégales et doivent donner lieu à remboursement (Commission Européenne, Aides d'État SA.47867 (2017)). Ce changement de stratégie par les low cost remet en question le développement de ces trois structures et les low cost n'hésitent pas à demander davantage d'aides financières auprès des aéroports pour ouvrir une nouvelle liaison. Tous les acteurs publics s'accordent sur l'utilité d'un aéroport qui constitue un outil de développement économique. Il n'y pas de remise en question de cet équipement. Il existe cependant des divergences sur les moyens pour y parvenir (financement des low cost pour lesquels il aéroport est un symbole de puissance).

3.3. La Rochelle, Bergerac et Carcassonne, une influence déséquilibrée

Les résultats de l'influence directe et indirecte peuvent être présents sur un plan à deux axes : l'implication⁶¹ et l'axe du contrôle⁶², Ces derniers permettent d'analyser les positionnements des acteurs par rapport à leur dépendance et à l'influence.

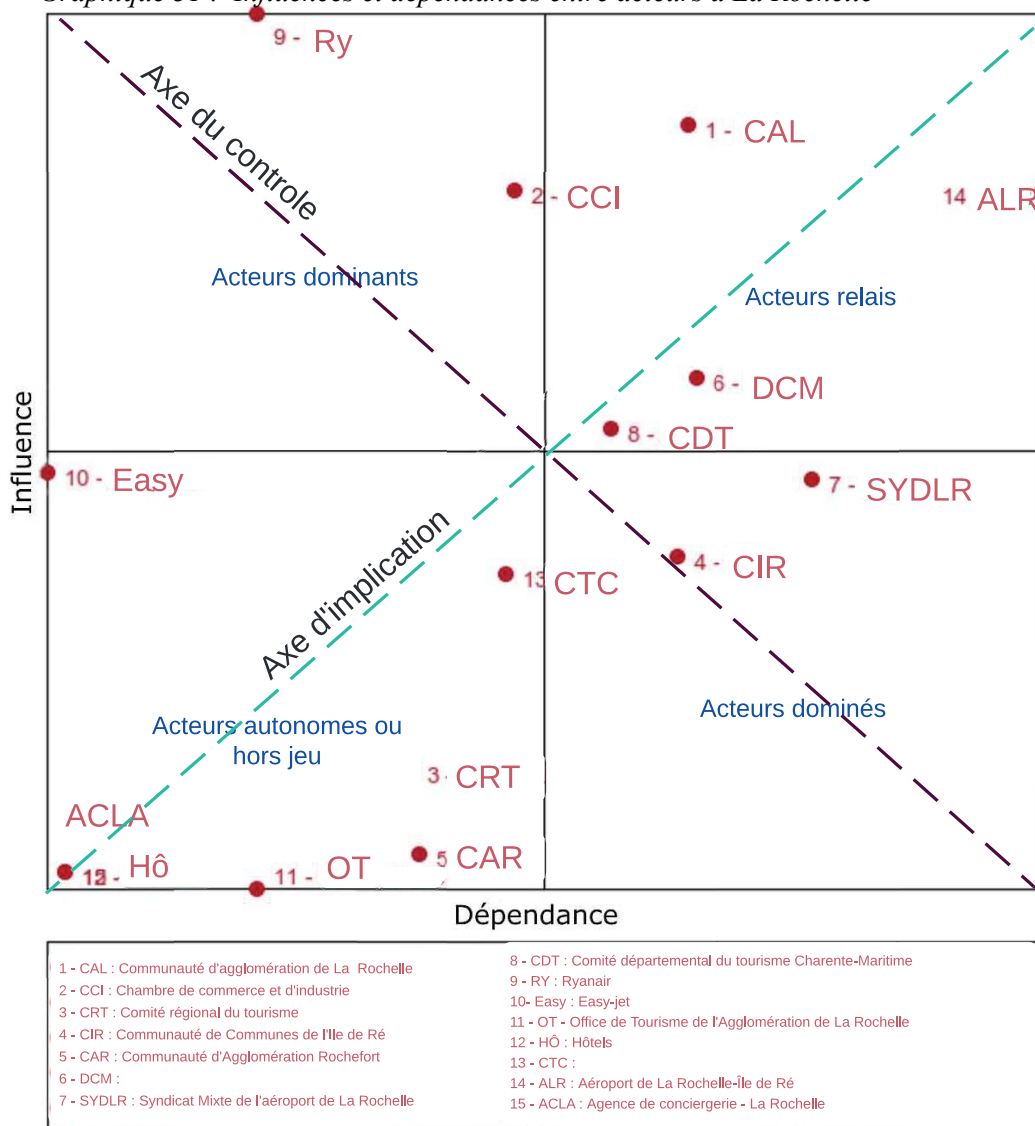
Le graphique n°31 représente **les rapports de force à La Rochelle entre les acteurs locaux**. Ils sont divisés en quatre groupes et chaque groupe s'inscrit dans un carré. Plus les acteurs sont positionnés à droite de l'axe dépendance, plus ils sont dépendants des acteurs du système.

⁶⁰ Association de Promotion des Flux Touristiques et Économiques

⁶¹ Axe de l'implication : permet de différencier les acteurs peu influents et peu dépendants (hors-jeu) ; et les acteurs éloignés (acteurs relais). Ces acteurs sont impliqués dans les réseaux du système avec une influence moyenne.

⁶² Axe du contrôle : aide à distinguer entre les acteurs dominants et les acteurs plus sensibles (dominés) dans le jeu

Graphique 31 : Influences et dépendances entre acteurs à La Rochelle



En revanche, plus les acteurs sont positionnés en haut de l'axe influence, plus ils sont dominants dans le système d'acteurs. Le plan d'influence directe et indirecte est divisé en quatre carrés⁶³. Le groupe d'acteurs situé dans le carré gauche de l'axe dépendance est constitué de ceux considérés comme « hors-jeu » ou « autonomes » par rapport au poids d'influences directes et indirectes des autres acteurs. Dans ce groupe, nous identifions six acteurs privés et publics. La caractéristique principale de ce groupe est qu'il a très peu d'influence et de dépendance par rapport aux acteurs du système (acteurs autonomes).

⁶³ Acteurs autonomes, dominés, dominants et relais

Prenons l'exemple de l'office de tourisme de La Rochelle et de Rochefort (OT). La communauté d'agglomération de Rochefort a moins d'influence ou d'implication dans le jeu d'acteurs. La compagnie Easyjet se situe dans partie « acteurs autonomes » avec une position proche des acteurs dominants, cela indique qu'il existe une influence ayant très peu de dépendance aux autres acteurs du jeu. Le comité régional du tourisme (CRT) se place dans le groupe hors-jeu de par son peu d'influence sur la structure aérienne.

Le deuxième groupe d'acteur est constitué par les « acteurs relais », qui ont un niveau d'influence moyen face à l'ensemble du système. Dans ce même groupe, nous trouvons l'aéroport de La Rochelle qui est l'acteur le plus en dépendance aux acteurs notamment pour son existence, avec une influence moyenne par rapport à l'ensemble des acteurs. à savoir que ces acteurs ont une capacité d'influence égale aux pressions qu'elles subissent.

Le troisième groupe, dans le carré à droite de l'axe dépendance (acteurs dominés) comprend trois acteurs publics que sont le syndicat mixte (SYDLR) et la communauté de communes d'île de Ré. Ce groupe est principalement dominé par d'autres acteurs, comme c'est le cas du Syndicat mixte dominé par la CCI de La Rochelle, le département de Charente-Maritime et d'autres acteurs. Le quatrième groupe est constitué par les acteurs dominants comme Ryanair. En revanche, cette compagnie a une dépendance aux acteurs du système plus forte que celle d'Easyjet.

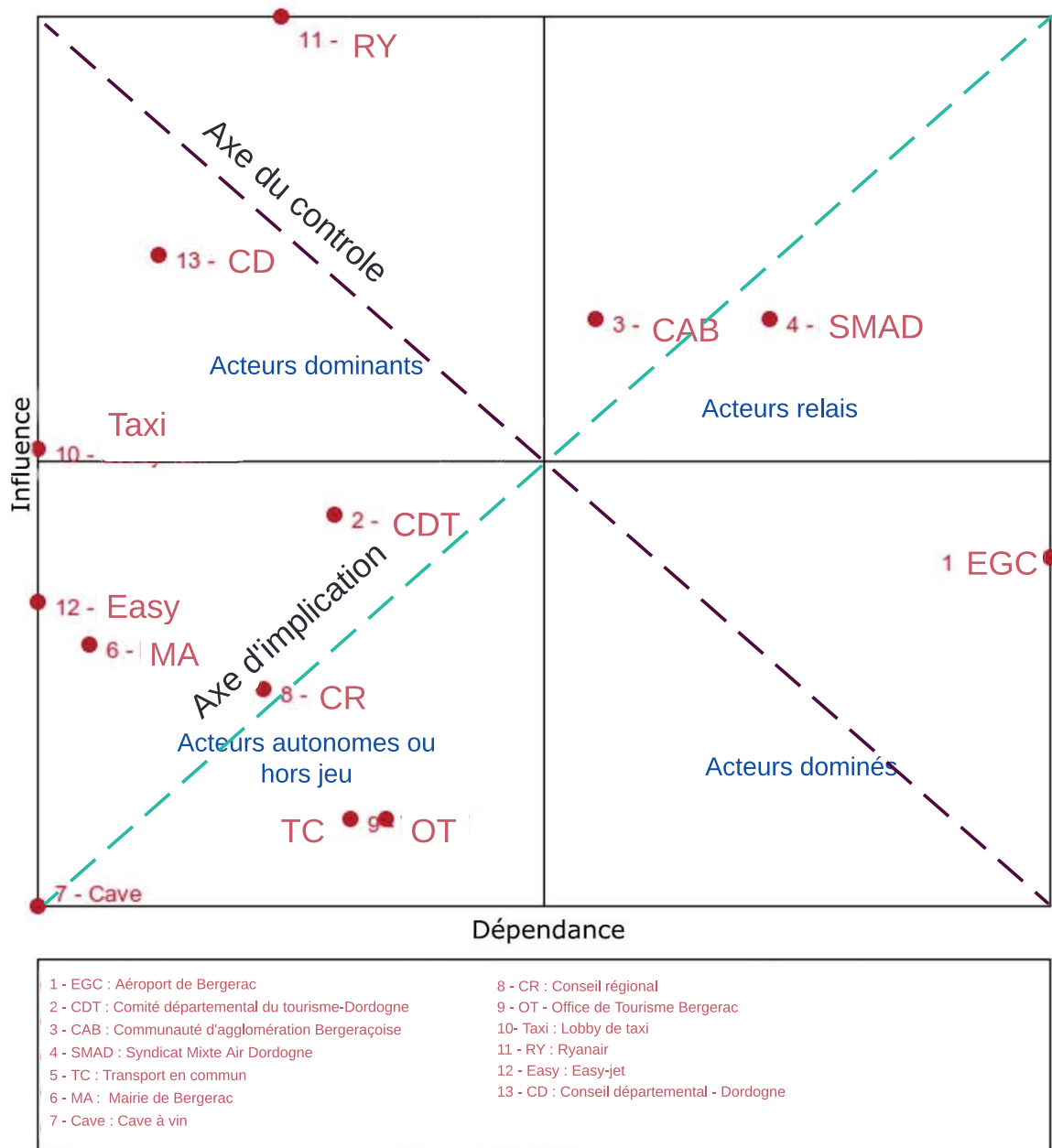
Nous allons déterminer le rapport de force (influence et dépendance) pour cet aéroport ainsi que les convergences et divergences entre les acteurs locaux. 13 acteurs font partie de l'analyse Mactor, ces acteurs étant classés en acteurs publics et privés (graphique n°31).

En ce qui concerne le rapport de force, l'aéroport de Bergerac est le seul aéroport où plusieurs acteurs, comme le CD (comité départemental de Dordogne) et la compagnie Ryanair ainsi que le lobby de taxi de Bergerac, exercent une influence forte (graphique n°32). D'après le directeur de l'aéroport T21, en 2005, Ryanair demandait 75 000 € pour ouvrir une ligne, dix ans après ce montant est passé à 150 000 €. Toujours selon T21 : « *Maintenant [en 2019] quand Ryanair veut ouvrir une ligne, ils demandent 250 000 euros sans parler aussi des aides du marketing effectuées par les acteurs locaux* ».

Outre cette somme, celui-ci nous confirme aussi que Ryanair accepte d'ouvrir de nouvelles lignes sous réserve de l'augmentation des contrats d'actions marketing et de renchérir sur le montant des aides par passager en les faisant passer de 6,5 € à 18 voire 20 euros. Ce type de demande notamment, de la compagnie Ryanair, a mis l'aéroport de Bergerac face à des

difficultés pour le maintien de son trafic. Cela exige aussi de la part des acteurs locaux l'augmentation de la subvention allouée à l'aéroport. « C'est vrai que nous, on a des aides avec Ryanair par exemple, qui sont historiquement basses. Et maintenant pour ouvrir des lignes, ils veulent 50% de plus en montant annuel. Ça veut dire qu'au lancement des lignes c'étaient 100, 130, 140 000 euros, maintenant quand Ryanair veut ouvrir une ligne ils demandent 250 000 euros. » (T21).

Graphique 32 : Influences et dépendances entre acteurs à Bergerac



Le Lobby de taxis fait partie des acteurs ayant un rapport de force important dans le système d'acteur. Celui-ci se traduit par une pression faite par ce lobby sur les élus locaux avec pour objectif de freiner la création d'une ligne de bus entre l'aéroport et la ville. Selon T25,

responsable du développement économique et de l'attractivité du comité départemental de la Dordogne, nous voyons comment le lobby des taxis freine le projet des transports en commun : « *Après effectivement il y a le lobby des taxis. En tout cas, le lobby des taxis est un frein et une crainte. Ça veut dire qu'à chaque fois qu'on parle de ça [les transports en commun]. Oui mais on va être confronté aux taxis. Parce qu'effectivement il y a 15 ans. C'était le cas aussi. Le lobby des taxis fait quoi ? C'est une petite ville. Il y a aussi des gens qui connaissent des gens qui connaissent des élus. Donc les élus pour faire remonter le mécontentement au président de la CAB. Ou au président de l'aéroport. Voilà il y a des éléments irrationnels qui expliquent aussi* ». Dans ce contexte, T24, directeur de l'office du tourisme de Bergerac souligne que la ville a mis en place une navette qui traverse la ville pour un tarif modique afin de motiver les personnes à visiter la ville. Cette initiative a été suspendue sous la pression du lobby des taxis. Nous avons interrogé des touristes anglais ayant une résidence secondaire à Bergerac (T33, T34, T35, T36 et T37), et nous constatons que la navette était une solution utile pour eux afin d'accéder au centre-ville. En effet, certains d'entre eux ne disposent d'aucun véhicule sur place. T25, responsable du développement économique et de l'attractivité au comité départemental de Dordogne, nous explique que, selon, lui l'aéroport est isolé par rapport au reste du territoire. Le directeur de l'aéroport de Bergerac (T21) nous dit que le nombre d'agences de location de voitures installées à l'aéroport a connu une augmentation assez importante. Pour lui, cette offre répond aux demandes des passagers. Nous avons abordé le sujet du lobby de taxi avec le directeur de l'aéroport qui n'a pas nié le pouvoir de celui-ci sur les élus locaux mais a minimisé le rôle du transport en commun entre la ville de Bergerac et l'aéroport. Pour lui, **l'offre touristique et son attractivité de la ville sont très modestes.**

Nous trouvons aussi le département de la Dordogne dans le groupe des acteurs dominants, cette position se justifie par la relation et la dépendance de l'aéroport de Bergerac (EGC) avec le département. Le département de Dordogne a participé aux financements de la transformation de la plateforme d'un aérodrome vers un aéroport au cours des années 2000.

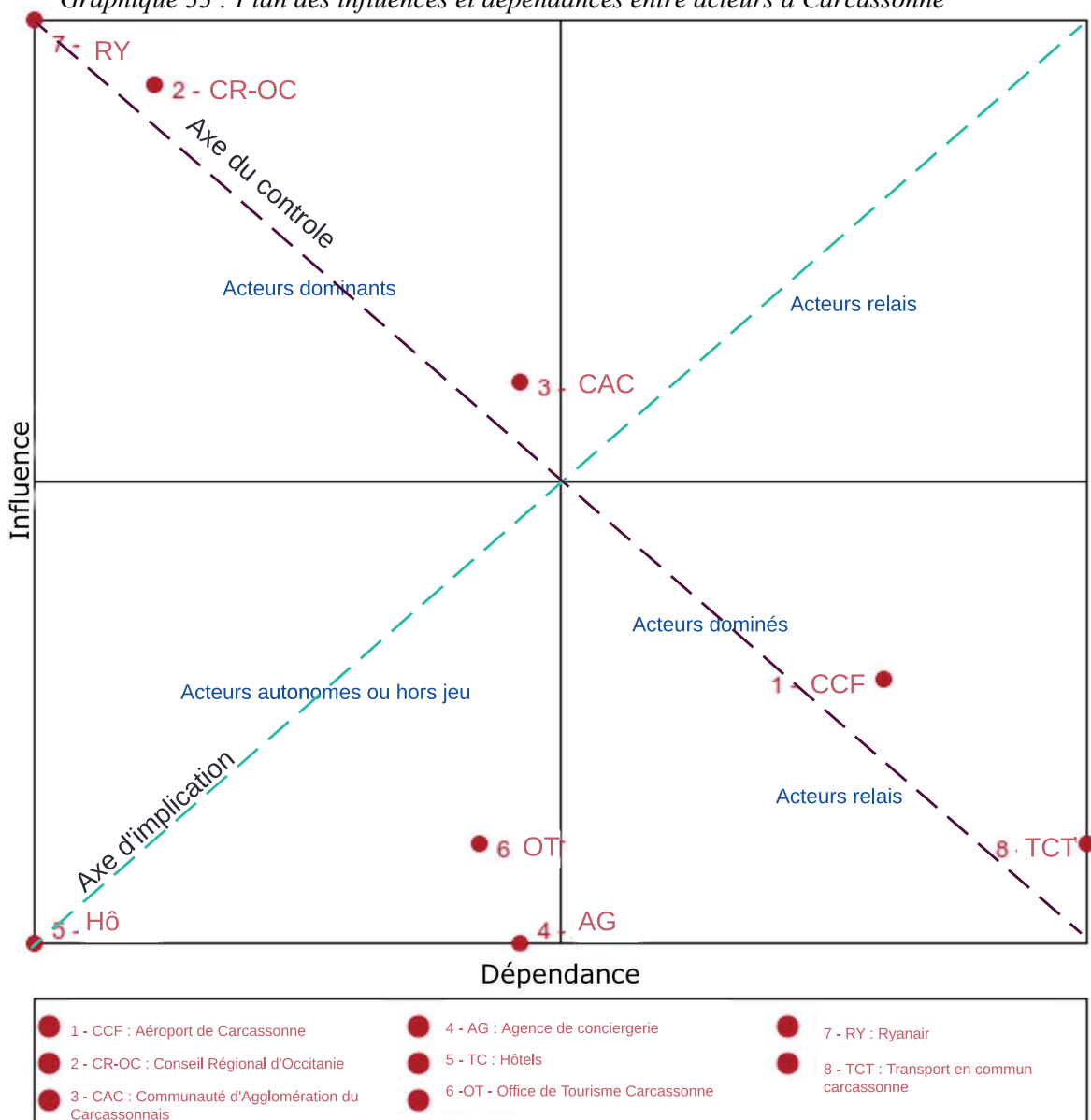
Un autre groupe d'acteurs a été identifié dans le jeu du système (groupe d'acteurs relais). Dans ce groupe nous trouvons deux acteurs : la CAB (Communauté d'Agglomération Bergeracoise) et le SAMAD (Syndicat mixte). Ces deux acteurs arrivent à exercer et à subir une pression égale et une influence moyenne dans le jeu du système.

Nous allons détailler le groupe d'acteurs autonomes comme la communauté départementale du tourisme, le conseil régional et la mairie de Bergerac ainsi que la compagnie Easyjet (différente de Ryanair en termes de rapport de force, d'influence et relation avec les acteurs locaux).

Toujours dans le même graphique n°32, l'acteur le plus dominé dans le jeu du système est l'aéroport de Bergerac EGC qui subit une dépendance vitale aux autres acteurs tels que la CAB, le SMAD et les compagnies LCC ainsi que la région Nouvelle-Aquitaine. Cette position est similaire en positionnement à celle de l'aéroport de La Rochelle qui se trouve aussi dans le groupe le plus dominé dans le jeu de système.

Nous abordons maintenant le troisième cas (aéroport de Carcassonne). Le graphique n°33 montre le plan des influences directes et indirectes entre les acteurs du système. Nous identifions neuf acteurs avec une répartition différente par rapport aux deux autres cas. Ryanair, la Région de l'Occitanie (RE-OC) et la communauté d'agglomération de Carcassonne (CAC) constituent les acteurs dominants.

Graphique 33 : Plan des influences et dépendances entre acteurs à Carcassonne



La position de Ryanair est dominante à l'aéroport de Carcassonne, étant la seule compagnie aérienne présente sur cet aéroport. La région d'Occitanie joue aussi un rôle prépondérant car l'aéroport dépend fortement de la subvention de la région (80%). La communauté d'agglomération de Carcassonne (CAC) qui subventionne les transports en commun ainsi que l'Office du tourisme exerce aussi une influence sur le fonctionnement de l'aéroport. Trois acteurs sont classés hors-jeu comme les hôtels, l'office du tourisme et les agences de conciergerie.

Nous notons une absence d'acteurs dans la « partie relais », le système du jeu d'acteur étant caractérisé par des acteurs soit fortement dominés ou dominants. Cette absence indique l'absence d'acteurs équilibrés en termes d'influence et dépendance comme pour les deux autres cas d'études. Nous remarquons que Ryanair a une influence très forte dans le jeu de système avec une absence de dépendance à la différence des deux autres cas d'études où Ryanair exerce une forte domination mais une avec une dépendance faible à moyenne aux autres acteurs du système. Cela se traduit par l'absence d'autre compagnie aérienne qui change l'influence entre les acteurs.

3.4. Les convergences des acteurs à La Rochelle, Bergerac et Carcassonne

Nous continuerons l'analyse de Mactor, cette fois-ci pour déterminer les convergences et des divergences entre les acteurs par rapport à des objectifs communs parmi lesquels nous en identifions deux très similaires. Nous pouvons citer en exemple T6 qui est défavorable à l'objectif de faire l'aéroport un véritable outil économique à cause du montant de la subvention à verser. En revanche, pour T39, (directrice déléguée direction mobilités infrastructures et développement site de Montpellier) il est important de diversifier le nombre des compagnies aériennes afin d'assurer la position de l'aéroport par rapport à Ryanair, « *On est toujours à la recherche de nouvelles compagnies. L'objectif de toute plateforme c'est de ne pas être mono compagnie. Mais on sait aujourd'hui que malheureusement ce ne sont pas les aéroports qui choisissent les compagnies, mais l'inverse* ».

Toujours selon l'approche Mactor, cinq niveaux de convergence (très faible, faible, moyenne, forte et très forte) existent par rapport aux objectifs en commun⁶⁴.

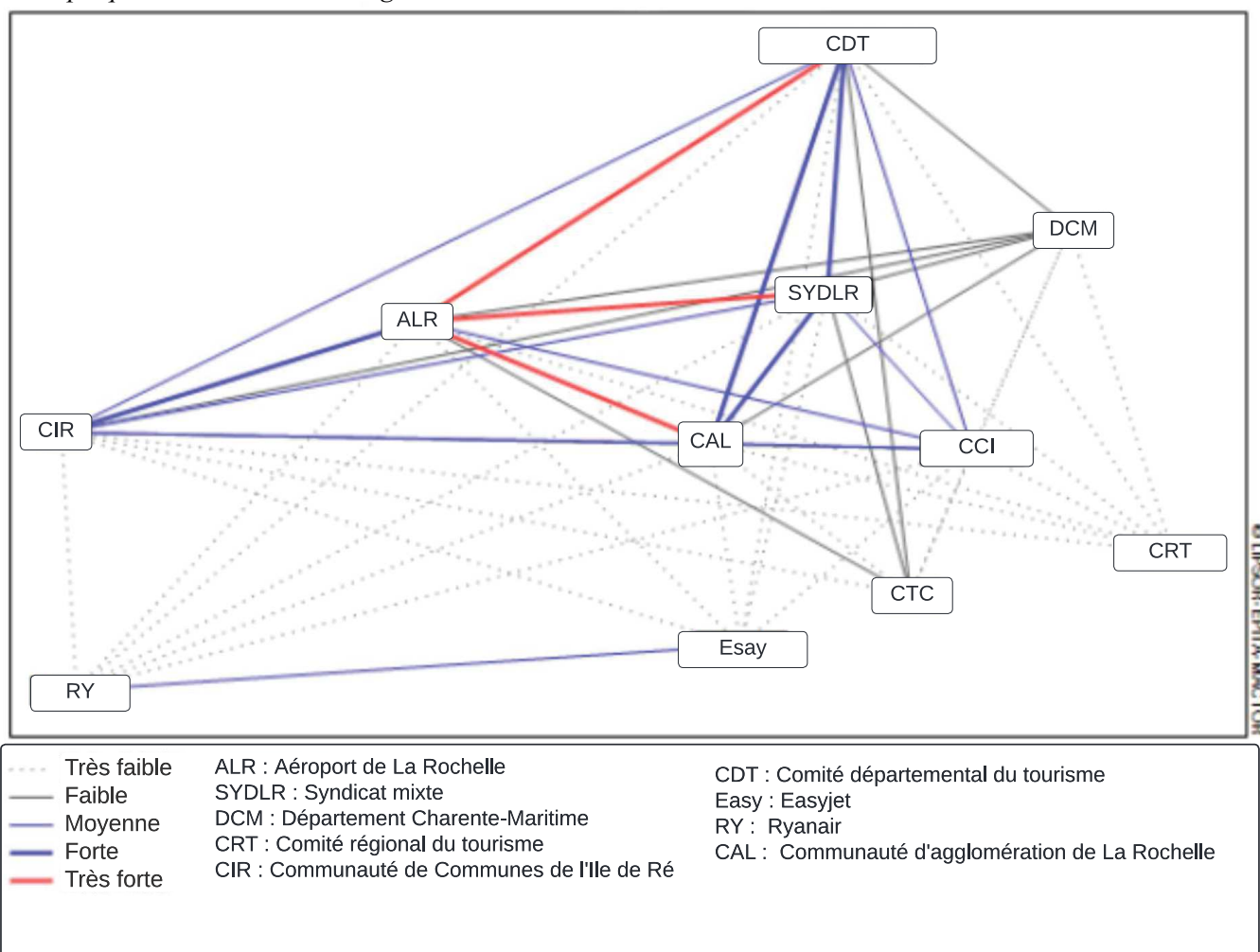
⁶⁴ Le premier objectif : faire de l'aéroport un véritable outil économique pour le territoire, et augmenter le nombre de passagers. Pour ce qui concerne le deuxième objectif : augmenter le montant de la subvention, la plupart des acteurs n'étant pas d'accord, même si cela conduit à une augmentation du nombre de passagers.

Le graphique n°34 présente les positionnements des acteurs à La Rochelle. Il existe des **convergences fortes** entre la communauté d'agglomération de La Rochelle, le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, le syndicat mixte de l'aéroport de La Rochelle et le CDT, ces convergences étant liée à l'accord sur l'objectif d'augmenter le nombre de passagers et de maximiser les retombées économiques sur le territoire. Nous identifions aussi une très forte convergence entre l'aéroport de la Rochelle « ALR » avec sa communauté d'agglomération et le syndicat mixte concernant l'augmentation du nombre de passagers.

Pour Ryanair et Easyjet, une moyenne convergence apparaît alors que celle-ci est très faible avec les autres acteurs du système. Les autres acteurs entretiennent une convergence de faible à moyenne comme c'est le cas du « DCM » (département de Charente-Maritime).

Pour Bergerac, La plus grande partie des acteurs converge sur les deux objectifs précédemment évoqués. Cependant, certains acteurs privés sont neutres par rapport à ceux-ci (un propriétaire de cave à vin et une agence immobilière à Bergerac).

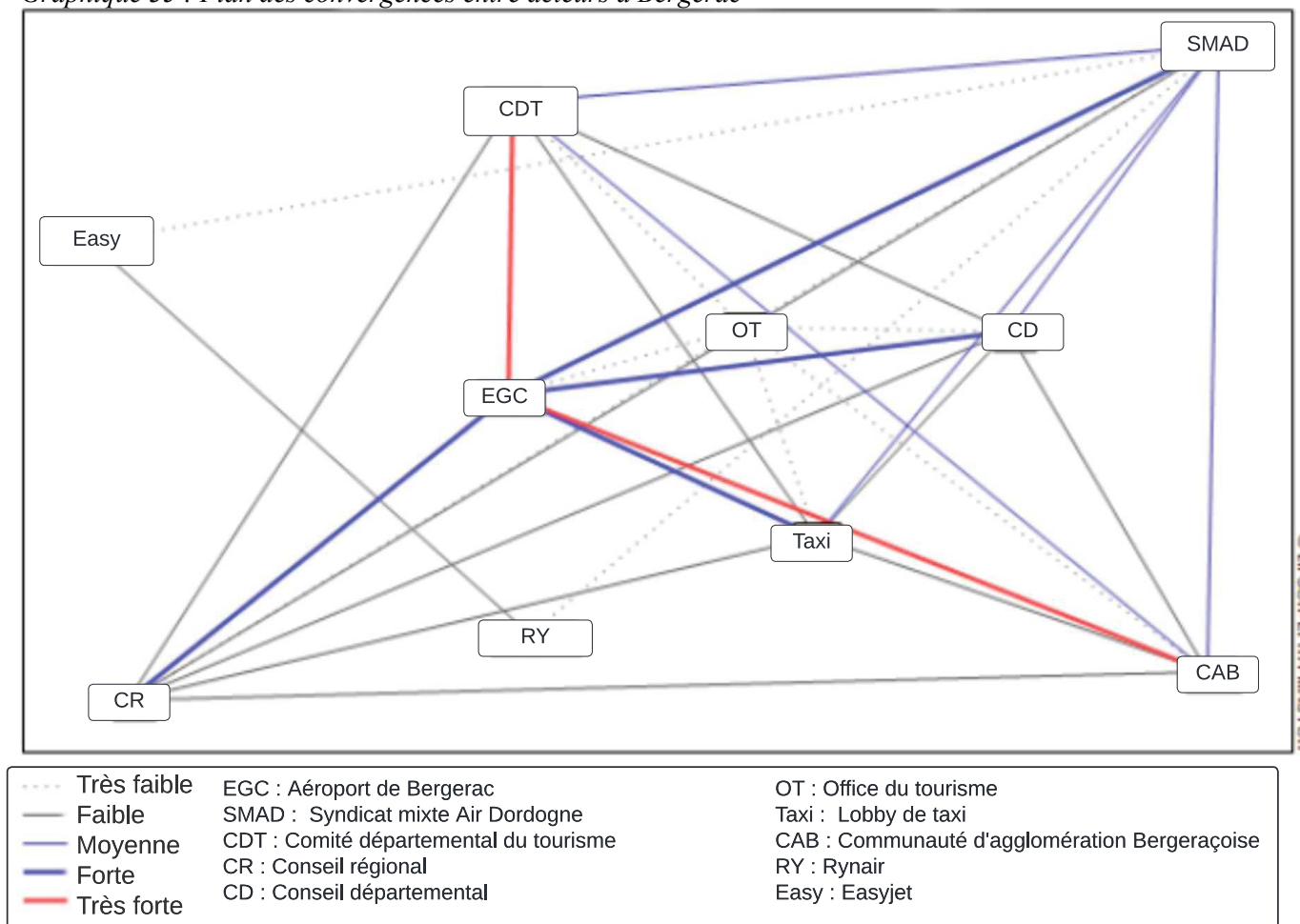
Graphique 34 : Plan des convergences entre acteurs à la Rochelle



Dans le graphique n°35, nous remarquons que seul l'aéroport de Bergerac indique une convergence très forte avec le CDT, les deux acteurs entretiennent une communication importante sur l'objectif de l'aéroport : augmenter le nombre de passagers. Cette communication se traduit par des subventions directes et indirectes.

Nous remarquons aussi que l'aéroport de Bergerac (EGC) conserve une relation forte avec le Syndicat mixte Air Dordogne (SMAD), le département de la Dordogne (CD), la région Nouvelle-Aquitaine (CR) et le lobby de taxis, cette convergence est confirmée par T21, directeur de l'aéroport de Bergerac qui est plutôt favorable à l'absence de transports en commun entre l'aéroport et le territoire à proximité.

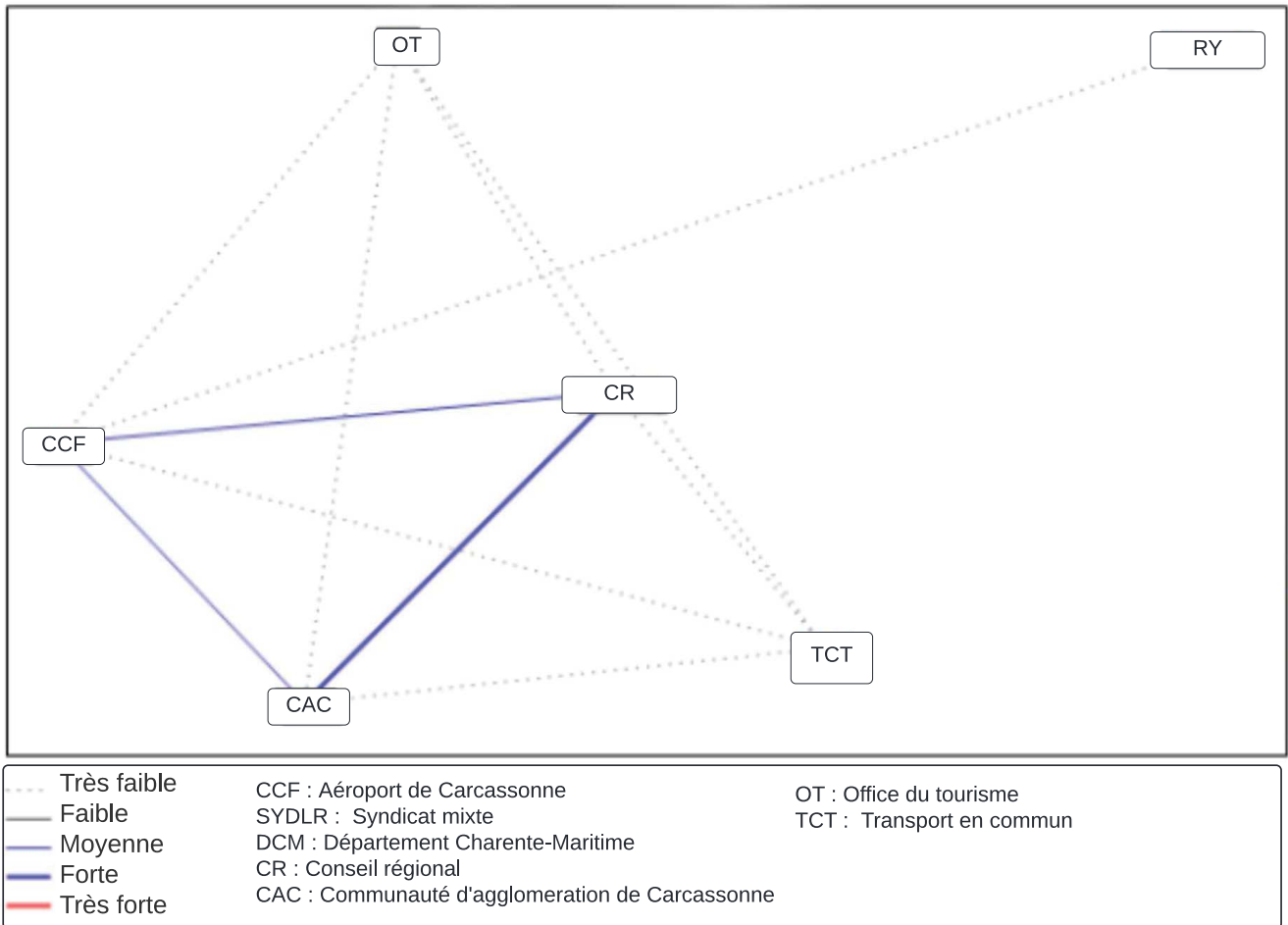
Graphique 35 : Plan des convergences entre acteurs à Bergerac



En ce qui concerne Carcassonne, le graphique n°36 montre que les acteurs du système sont plutôt favorables à ces deux objectifs, en revanche ils ne sont pas favorables au souhait de Ryanair d'augmenter la subvention.

Il existe une forte convergence entre la communauté d'agglomération de Carcassonne (CAC) et la région Occitanie, cette convergence consistant à gérer la structure aéroportuaire avec la forte présence de la Région dans la gestion et dans le subventionnement de l'aéroport. Il existe une moyenne convergence entre l'aéroport, la région Occitanie (RG-OC) et la communauté d'agglomération. Cette convergence montre la volonté des acteurs publics d'augmenter le nombre de compagnies qui desservent l'aéroport (graphique n°36).

Graphique 36 : Plan des convergences entre acteurs à Carcassonne



Dans les trois cas d'études et en comparant les graphiques n°34, 35 et 36, nous constatons que le rapport de force dans le système d'acteurs est plus favorable pour les compagnies low cost, notamment Ryanair. Cette dernière se positionne avec les acteurs dominants dans le jeu du système avec un niveau d'influence fort et un niveau de dépendance moyen à l'exception de Carcassonne, comme nous l'avons déjà évoqué, celui-ci n'étant desservi que par Ryanair. Dans cette situation, les négociations entre la compagnie aérienne et les acteurs locaux seront à l'avantage de la compagnie aérienne. Ce rapport de force entre les compagnies low cost et les structures aéroportuaires est bien présent dans nos trois cas d'études.

Encore une fois c'est la compagnie Ryanair, régulièrement citée au cours des entretiens, qui est réfractaire au dialogue avec les collectivités territoriales. « *On sait bien qu'il y a des compagnies pour lesquelles la relation peut être très fragile comme Ryanair* » (T6, membre du syndicat mixte-CDA).

Les trois structures aéroportuaires sont dominées par la présence de Ryanair, soit collégalement avec la Région ou le Comité départemental ou bien exclusivement par Ryanair (La Rochelle). La place d'EasyJet en termes d'influence est différente de celle de Ryanair. Pour T39, directrice déléguée, direction mobilités, infrastructures et développement Site de Montpellier, et T21, directeur de l'aéroport de Bergerac, Easyjet représente un coût plus élevé que Ryanair, mais donne plus de sécurité ainsi qu'une plus grande facilité de négociation. Plusieurs responsables interrogés, notamment T1, T2, T6, T21, T39 et T29, distinguent Ryanair, qui présente un modèle pur low cost, d'Easyjet qui présente un modèle plus « middle cost ». Enfin, globalement, pour toutes les compagnies low cost, les entretiens montrent des difficultés à établir une relation sur le long terme avec les low cost : « *Je pense effectivement que l'on doit avoir presque autant de différences entre Ryanair et Easyjet d'un côté ou Easyjet et Air France. Ce qui me paraît important sur les low cost aussi, c'est la volatilité. La compagnie peut du jour au lendemain plier ses avions et ne plus revenir* » (T6, membre du syndicat mixte-CDA). Certains parlent même d'agressivité de la part de ces compagnies dans la négociation des contrats d'ouverture de nouvelles liaisons avec un territoire.

À La Rochelle, le nombre d'acteurs en position relais est plus important qu'à Bergerac avec une absence de ce type à Carcassonne.

Le taux de remplissage (qui se situe entre 65 et 85% dans nos trois cas d'étude) joue un rôle dans le montant des subventions. Cet écart est dû à la destination des lignes, et aussi à leur saisonnalité. Une baisse du taux de remplissage nécessite une augmentation de la subvention par les pouvoirs publics (T2, chargée d'études et de développement réseau). L'effet pernicieux du système d'aide accordé par la Commission Européenne réside dans le fait que les aides ne sont autorisées que pour trois ans. Dans les trois cas étudiés, les entretiens ont confirmé que Ryanair est la compagnie la plus intransigeante dans la négociation de nouveaux contrats. Pour T1, Directeur de l'aéroport de la Rochelle/ Président de UAF, toutes les compagnies low cost et traditionnelles sont à la recherche de profit, mais pour T6, membre du syndicat mixte-CDA, T2, chargée d'études et de développement réseau, le type de compagnie, low cost pure ou middle cost, peut impacter la relation avec les aéroports. Presque tous les acteurs et gestionnaires des aéroports ont fait la distinction entre Ryanair et les autres compagnies qui sont plus souples.

Le rapport de force et d'influence directe et indirecte entre les compagnies aériennes low cost et les structures aéroportuaires est déséquilibré dans nos trois cas d'études. D'après M. Carrard (2016) qui travaille les aéroports français et l'arrivée des opérateurs privés comme Vinci airports, SNC et Transdev, tout indique que, afin de réduire le déséquilibre de rapport de force entre low cost et les trois cas d'études il faut passer par des délégations de Service Public.

Afin de réduire ces déséquilibres de rapport de force entre les compagnies low cost et acteurs publics, il faut donc commencer par une stratégie ayant pour objectif de développer des structures et des liaisons aériennes à une échelle géographique large qui peut être l'échelle régionale. Un exemple : le développement des liaisons aériennes à partir des aéroports de la région Nouvelle-Aquitaine LRH, PIS, LIG, EGC, PGX, BOD, BIQ, PUF, AGF et BVE, doit être pris en fonction des besoins de chaque territoire en prenant en compte les autres modes de transport, notamment ferroviaire. Ce type de réflexion sur la stratégie doit réunir les aéroports autour du sujet de développement des réseaux de transport pour un objectif économique d'intérêt public à une échelle régionale, pour réduire la concurrence entre les aéroports tels que Bergerac, Périgueux et Bordeaux. Cette concurrence entre les plateformes est due au fait que chaque aéroport a ses objectifs et ses stratégies propres de développement sans penser à l'intérêt global du territoire. Ces types de stratégies individuelles peuvent déséquilibrer le rapport de force entre ces plateformes aéroportuaires et les compagnies low cost. Les acteurs locaux interrogés appliquent une stratégie de développement aéroportuaire sans prendre en compte le besoin du territoire. Dans ce contexte, nous pouvons citer le responsable du développement économique et de l'attractivité en Dordogne T25, « *Concernant l'ouverture des liaisons, quelquefois il y a eu des décisions gestionnaires d'ouvrir sans véritable collaboration avec le syndicat mixte. Normalement c'est le syndicat mixte qui doit valider les ouvertures de lignes. Le gestionnaire travaille sur les ouvertures de lignes. Et normalement on doit proposer aux syndicats mixtes en revalidation. Puisqu'il est d'impact des répercussions financières bien sûr. Et juste pour en revenir au rôle du gestionnaire et du directeur. En fait vous voyez sur la carte de l'aéroport est tout en bas. Ce qui nous ramène à remettre en question la communication entre les différents acteurs du système afin de déterminer un plan de développement des structures aéroportuaires qui correspondent aux besoins de territoire* ».

4. La relation des aéroports avec les acteurs locaux

Nous distinguons deux types d'acteurs locaux (publics et privés) avec qui les trois plateformes aéroportuaires ont des relations. Ces dernières reposent sur plusieurs aspects tels que : 1.

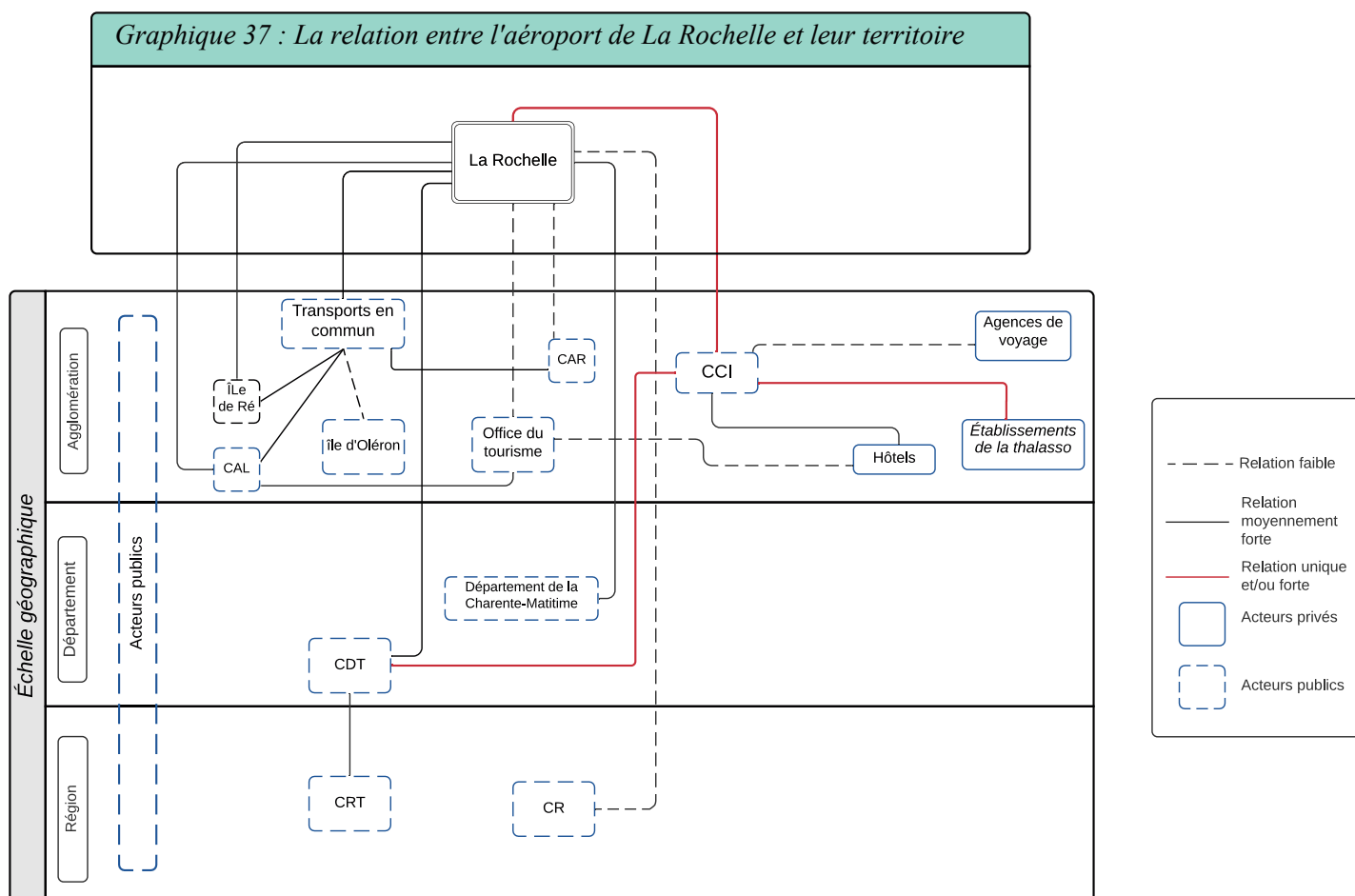
l'augmentation du nombre de passagers, 2. les retombées économiques générées par les passagers, 3. la facilité d'accès au territoire, 4. les subventions, les activités aéroportuaires, 5. les actions de marketing, 6. la mise en connexion entre les structures aéroportuaires et leur territoire, et 7. la promotion, à l'étranger, des potentialités touristiques de ces trois territoires. En analysant les réponses obtenues dans les entretiens avec les acteurs locaux et les gestionnaires des aéroports, nous identifions trois catégories de relations (faible, moyennement forte et forte et/ou unique) entre les structures aéroportuaires et les acteurs locaux. Notre objectif est de montrer et d'expliquer ces relations ainsi que leurs limites par rapport aux différents découpages administratifs (agglomération, département et région) et le type d'acteurs. Avant de commencer à détailler la logique interne à chaque territoire entre acteurs locaux et leurs structures aéroportuaires, nous identifions trois types de relations : « Relation faible » qui implique une communication directe entre les gestionnaires de l'aéroport et les acteurs locaux sur une courte période. Cette relation implique la connaissance des stratégies de développement du trafic aérien par les acteurs locaux afin de savoir si ce dernier répond à leurs besoins. « Relation moyennement faible » : elle indique une communication et une coordination entre les gestionnaires de structures aéroportuaires autour de certains sujets comme l'accessibilité entre l'aéroport, la ville et son territoire, ou au sujet des subventions allouées au trafic aérien. « Relation unique et forte » : montre une communication et une coopération sur le long terme entre les acteurs locaux et sa plateforme. Ce type de relation est unique car elle n'existe pas dans d'autres cas d'étude. Un exemple : la relation actuelle entre l'aéroport de La Rochelle et la CCI de La Rochelle est très forte et unique par rapport aux autres cas d'études car la CCI de Bergerac a opéré un recul énorme en termes de relation, situation identique pour l'aéroport de Carcassonne. La relation forte et unique tient à une coordination sur plusieurs sujets comme les stratégies de développement de l'aéroport ou la question de la subvention.

4.1. Aéroport de La Rochelle

Nous commençons avec l'aéroport de La Rochelle qui a différentes relations avec des acteurs publics et privés à plusieurs échelles géographiques. Le graphique n°37 nous montre que La Rochelle a deux relations moyennement fortes avec les communautés d'agglomération de La Rochelle et de l'Île de Ré. Le fruit de ces relations est la création d'une ligne de bus entre l'aéroport et l'Île de Ré. Il existe également une relation faible avec la Communauté d'agglomération de Rochefort. On considère cette relation comme faible car il s'agit d'une communication annuelle. Nous restons sur cette même échelle géographique (agglomération) mais cette fois-ci avec les acteurs privés. Il existe des relations moyennement fortes entre

l'aéroport de La Rochelle et la compagnie de transports publics de l'agglomération (CAL), cette dernière n'étant pas considérée comme un acteur privé en raison de son financement public. Grâce à cette coopération, l'aéroport de La Rochelle communique la programmation annuelle de vols dans l'objectif de créer des lignes de bus entre l'aéroport et son territoire, ce qui permet de rendre la ville plus accessible aux passagers de l'aéroport. Il existe une relation unique entre l'aéroport de La Rochelle et la CCI. Cette relation est unique par rapport aux autres cas d'étude car la CCI continue de participer aux subventions des activités aéroportuaires ce qui ne se retrouve pas dans les deux autres aéroports. À l'échelle départementale, l'aéroport de La Rochelle a une relation forte avec le Département de Charente-Maritime et cette relation repose sur des actions de marketing et de promotion du territoire. Ce type d'actions vise à attirer plus de touristes. Dans les années 2000, c'étaient les CCI qui prenaient en charge ces actions de marketing mais actuellement, un changement s'est opéré pour deux raisons. D'abord, la création de syndicats mixtes, et ensuite le transfert de compétence de gestion des aéroports aux acteurs locaux, ce sujet sera approfondi à la fin de ce chapitre. Concernant la relation à l'échelle régionale, l'aéroport de La Rochelle a une relation faible avec la Région

Graphique 37 : La relation entre l'aéroport de La Rochelle et leur territoire



Source : Entretiens 2019-2020 - Y. FADEL

Nouvelle-Aquitaine. Cette relation est principalement liée aux subventions des activités aéroportuaires.

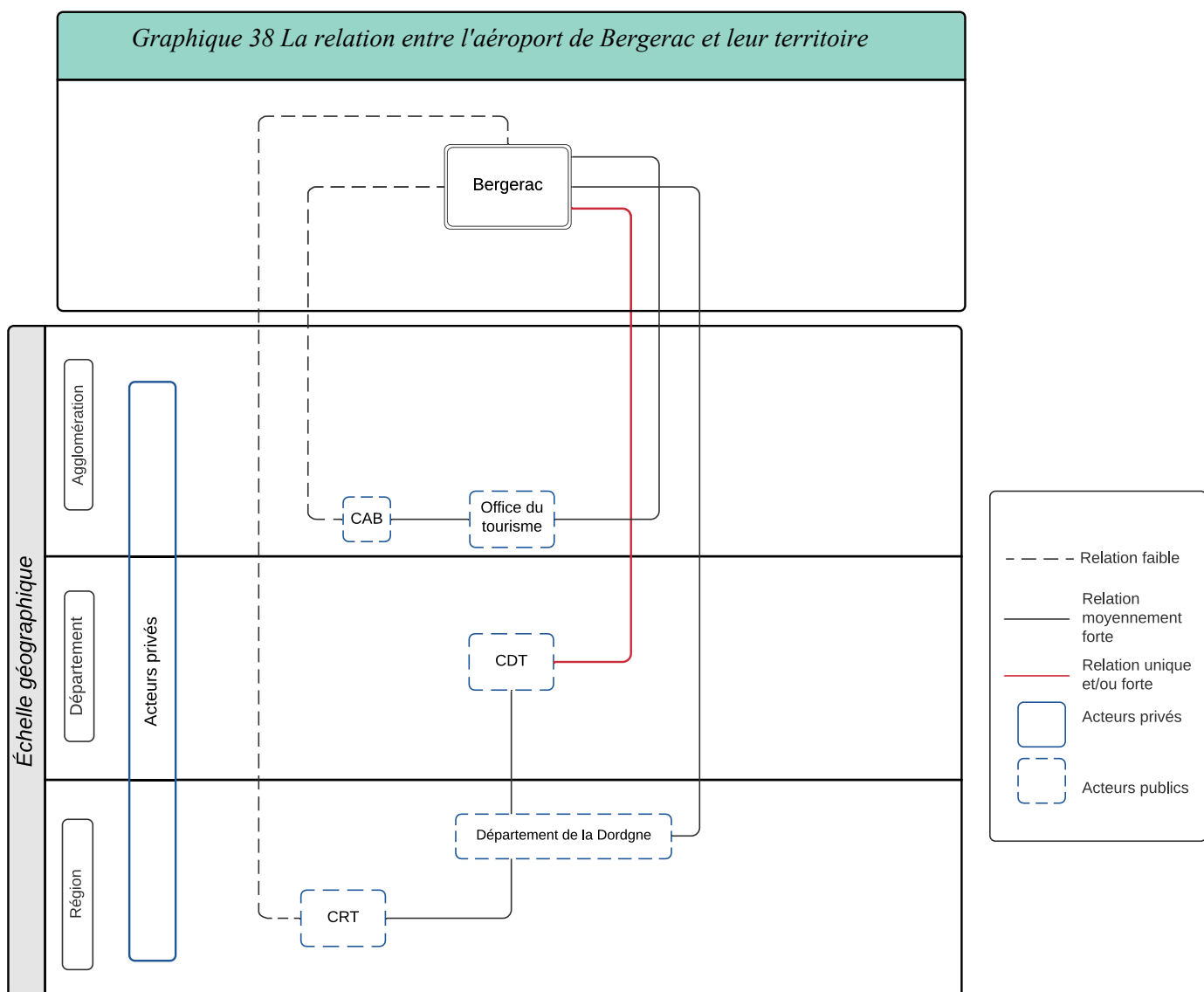
4.2. Aéroport de Bergerac

Le graphique n°38 montre que l'aéroport de Bergerac a de faibles relations avec sa Communauté d'agglomération (CAB). Selon T21, les actions de coordination entre une plateforme aéroportuaire et son territoire se situent plutôt à l'échelle départementale, car cette dernière est plus étendue. Le fruit de la collaboration entre le CDT et l'aéroport de Bergerac est représenté par la présence d'une coordinatrice publicitaire au sein de l'aéroport qui assure la distribution de flyers et brochures d'informations touristiques à l'échelle départementale. 150 000 brochures et magazines sont ainsi distribués annuellement. L'aéroport a une relation unique et forte avec le Département de Dordogne, celle-ci reposant sur une organisation des actions de marketing dans le but de cibler une clientèle sur un hébergement touristique, mais aussi de diversifier les clientèles touristiques. L'un des résultats de cette collaboration entre le CDT et l'aéroport de Bergerac est le passage en salle d'embarquement des aéroports de Londres-City et d'Amsterdam, d'un chef cuisinier, d'un trufficulteur ou encore d'un producteur de foie gras proposant la découverte et la dégustation de produits frais locaux du département ainsi que des vins, la Dordogne étant connue comme étant une région de vignobles. Enfin, à l'aéroport de Bergerac, des contacts existent avec des acteurs publics comme les Chambres de commerce de Dordogne, mais aussi avec des acteurs privés comme la presse spécialisée, le Medef, des hôteliers-restaurateurs et tout cela dans l'objectif de promouvoir le territoire et l'accessibilité à ce territoire par le biais de son aéroport. T21 nous explique : « *On est parti avec la CCIFB⁶⁵, chambre de commerce et d'industrie franco-britannique, et le directeur de celle-ci afin de promouvoir le département au sens large que ce soit au niveau des relations d'affaires, le tourisme (promotion de la cuisine, des vins) et ce pendant quatre jours* ». Ce partenariat avec la CCI franco-britannique existe depuis 1873, d'après le site internet de la Franco-British chamber of Commerce and Industry, cette relation étant la plus ancienne en Europe avec une chambre de commerce étrangère. Les objectifs principaux de cette CCIFB sont d'abord de promouvoir le commerce entre les deux pays, d'aider les membres de la CCIFB à développer leurs activités économiques au travers des ressources et réseaux de la CCIFB. Dans ce contexte, il n'est pas clair de définir si la CCIFB a joué un rôle direct ou indirect dans l'installation de compagnies low cost au sein de nos trois cas d'études. Selon leur site internet officiel, leur rôle

⁶⁵ Chambre de Commerce et d'Industrie Franco-Britannique

est de mettre en contact les communautés d'entrepreneurs à travers les deux pays et de promouvoir le business et les services. En tout cas, ils ont déjà participé à la promotion de la Dordogne en ce qui concerne les produits locaux issus de cette région comme notamment les vins.

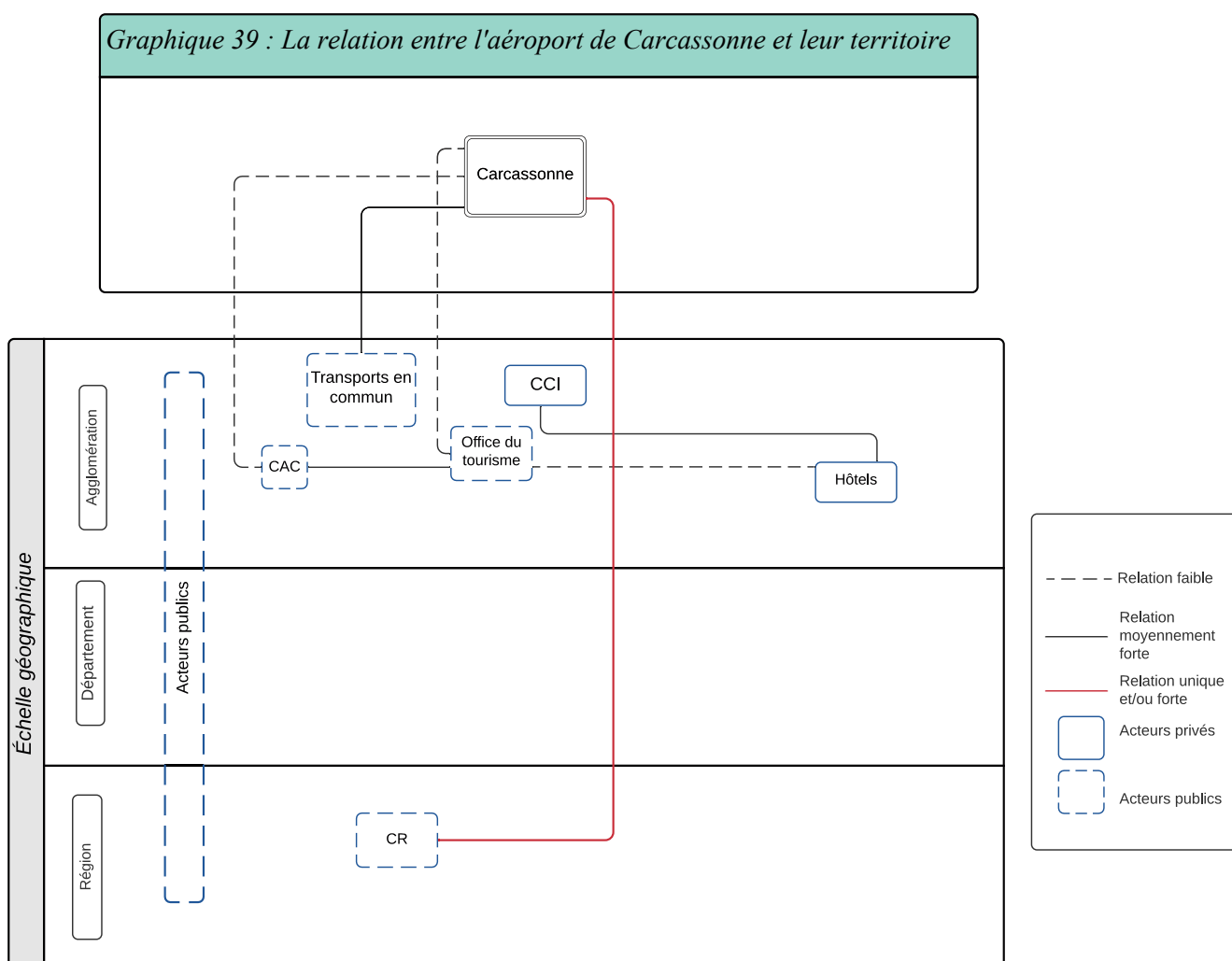
Une autre initiative intéressante réalisée en collaboration avec différents partenaires, fut l'accueil de blogueurs pour la presse spécialisée dans le tourisme. Contacté par des journalistes hollandais, l'aéroport s'est associé à une opération d'accueil de ces blogueurs. Le CDT leur offrait l'hébergement, et l'aéroport, les billets d'avion en échange d'un article. T31 souligne les effets positifs de ces opérations : « *Pour London-City, on a vu une augmentation directe. Pour Rotterdam, on a eu plusieurs articles de presse, des blogueurs qui sont venus pour découvrir le département.* » Ainsi, il existe des contacts et des relations avec les acteurs publics ou privés afin de tirer profit de l'afflux des touristes. Comme pour l'aéroport de La Rochelle,



l'aéroport de Bergerac a une faible relation avec la Région Nouvelle-Aquitaine, cette dernière participant principalement aux subventions aéroportuaires. Mais le taux de la subvention de la Région à l'aéroport de Bergerac est moins élevé que celle de l'aéroport de La Rochelle (voir graphique n°37).

4.3. Aéroport de Carcassonne

Pour cet aéroport, contrairement aux deux autres, sa relation est moindre avec les acteurs publics comme le montre ses liens avec la Communauté d'agglomération de Carcassonne (graphique n°39). Cette relation repose essentiellement sur la subvention des activités aéroportuaires ainsi que la promotion du territoire.



Au cours de nos entretiens, nous avons remarqué l'absence de communication entre la plateforme aéroportuaire et les acteurs publics. Pour cet aéroport, nous constatons qu'il existe

une relation forte et unique en même temps avec la Région Occitanie. Cette relation repose sur la subvention de l'activité aéroportuaire ainsi qu'une gestion directe de la Région. Ce type de lien entre la Région et la plateforme n'existe pas pour les aéroports de La Rochelle et Bergerac. Nous élargirons ce sujet dans le chapitre suivant.

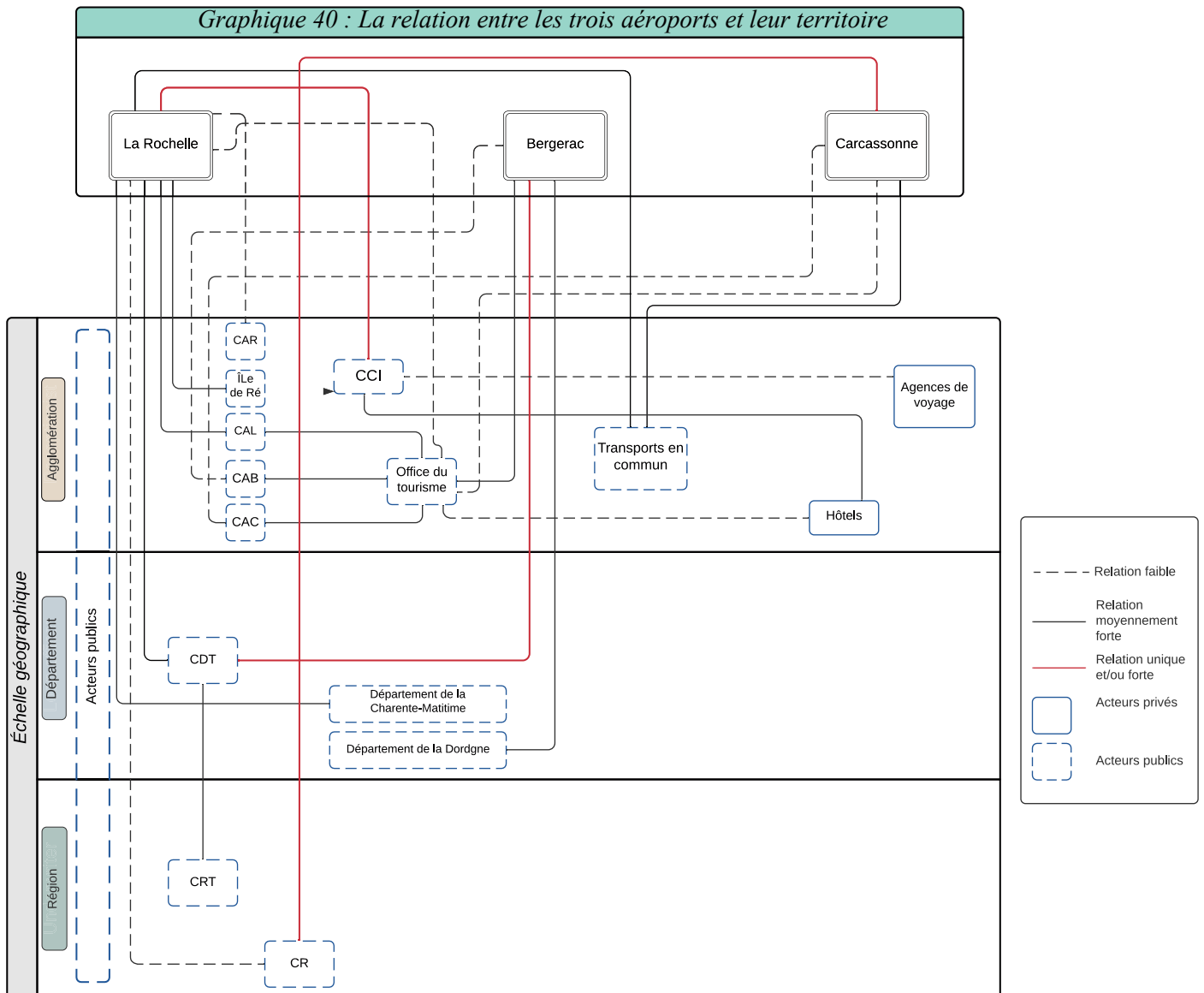
4.4. Comparaison entre les trois cas d'étude

Le graphique n°40 nous indique que l'aéroport de La Rochelle est le seul parmi nos trois cas d'étude à avoir des relations diversifiées à l'échelle de l'agglomération. Ce dernier garde également des relations avec les acteurs privés, notamment avec la CCI qui les représente. Concernant les relations à l'échelle départementale, il n'en existe aucune pour l'aéroport de Carcassonne ce qui n'est pas le cas pour les deux autres plateformes. L'aéroport de Carcassonne, en revanche, est le seul aéroport ayant une forte relation, unique, avec l'Occitanie et sa région.

T1, T21 et T39 déclarent être en lien avec différents acteurs à différentes échelles : locale, agglomération, départementale, régionale. Les relations sont plus présentes avec les instances locales, les agglomérations, les instances départementales ou les instances régionales par le biais du syndicat mixte, alors que l'accès aux instances européennes passe par des organisations et des actions collectives à l'échelle nationale telle que l'UAF ou encore l'association des Régions de France. Les gestionnaires des aéroports ont des contacts plus ou moins fréquents et diversifiés avec les acteurs publics ou privés pour tirer profit conjointement de l'augmentation du nombre de passagers. Il s'agit principalement de contacts avec les collectivités et les entités touristiques locales comme le CRT, le CDT, l'office du tourisme et bien d'autres à travers la fourniture de données quantitatives. Par exemple, pour l'aéroport de La Rochelle, comme le précise son gestionnaire T1, « *on interroge tous les ans plus de 1 800 passagers* ». Cette étude permet d'évaluer les retombées économiques, les dépenses des passagers des lignes low cost et donc, toujours selon T1 de « *montrer aux collectivités les dépenses qui sont effectuées tous les ans par les passagers, à savoir plus de 30 millions d'euros* », « *cela permet de justifier finalement tous les efforts qu'on fait* ». Des liens se sont ainsi développés avec les entités touristiques. T20, directeur de l'aéroport de Bergerac, souligne-lui aussi ses liens avec le CDT auquel il fournit des études de lignes pour évaluer les potentialités du trafic et donc de pouvoir dire « *Voilà, le Dublin, il y a une rentabilité à hauteur de 15 à 18 000 passagers à l'année* ». Des contacts et relations plus ponctuels et ciblés peuvent également être développés comme c'est le cas pour Bergerac avec des acteurs privés. Ainsi, des actions de promotion peuvent être

organisées en collaboration avec des acteurs publics ou privés. Des réunions régulières sont organisées, selon T31, responsable marketing à l'aéroport de Bergerac : « au moins, une fois par mois soit privées, soit dans des groupes de travail », « on travaille avec les entreprises, avec le MEDEF ». Elle affirme également que : « si on ne travaille pas avec tous les acteurs locaux, on est voué à disparaître ».

Graphique 40 : La relation entre les trois aéroports et leur territoire



Source : Entretiens 2019-2020 Y. FADEL

Pour ce qui est des informations quantitatives, cela semble être du domaine des relations normales entre les aéroports et les collectivités territoriales qui, pour la plupart, sont membres du syndicat mixte, gestionnaire, depuis la loi Notre, de ces aéroports. La loi Notre a

probablement contribué à modifier les relations entre gestionnaires et acteurs publics et privés. Nous pouvons prendre pour exemple l'aéroport de Bergerac qui était propriété et sous gestion de la CCI, acteur public puissant ayant pour objectif le soutien aux entreprises privées. C'est dans ce cadre que ce dernier a décidé de soutenir son aéroport en vue d'un développement économique local par l'augmentation du nombre de visiteurs sur le territoire. Le changement de type de gouvernance des aéroports avec en particulier l'instauration de syndicats mixtes, a apporté son lot de modifications. En considérant que ces aéroports sont majoritairement des aéroports *input* (c'est-à-dire dont les flux de passagers sont dirigés de l'étranger vers les aéroports) et dont les lignes sont presque exclusivement des low cost, les acteurs publics locaux mettent en avant la nécessité de prendre en compte, pour leur développement touristique, les passagers des low cost et de tenter d'en tirer profit.

4.5. Relation entre les aéroports des cas d'étude et d'autres plateformes

Les trois gestionnaires des plateformes aéroportuaires questionnés indiquent avoir des relations avec d'autres aéroports, celles-ci semblent s'articuler autour de plusieurs axes. Premièrement, l'exploitation, comme nous l'indique le directeur de l'aéroport de La Rochelle, avec une ligne d'obligation de service public qui lui impose des relations avec l'autre aéroport impliqué (La Rochelle-Poitiers-Lyon) qui existe depuis 2004. Il explique que cette dernière est considérée à l'échelle française comme une ligne de service public d'aménagement du territoire et que dans ce cadre, l'aéroport de La Rochelle fait un appel d'offre pour choisir la compagnie aérienne qui exploitera cette liaison (Airlinair). Les compagnies choisies ne sont pas des low cost⁶⁶. Selon T1 toujours, cette ligne est utilisée par 50% de passagers de La Rochelle et 50% de Poitiers, ce qui amène à diviser les coûts de subvention de cette ligne entre les deux aéroports avec un financement par l'Etat.

Le deuxième axe influençant cette relation est abordé par T31, responsable marketing de l'aéroport de Bergerac, qui nous parle du rôle de l'association Best of France réunissant cinq aéroports (Bergerac, Brest, Lille, Montpellier et Strasbourg). Pour T31, l'objectif derrière cette volonté est surtout un échange d'expériences ainsi que le partage des données et des méthodes de travail utilisées par chaque aéroport. « *On a un groupe qui s'appelle The Best of France, c'est : Bergerac, Lille, Montpellier, Strasbourg et Brest. On est cinq. Comme cela on est sûr de ne pas être sur la même zone de chalandise. Donc on a une association, on fait un stand*

⁶⁶ La ligne à Paris-Orly / Tarbes-Lourdes a été attribuée à Volotea mais cette décision vient d'être annulée

commun pour les congrès, on a notre logo, et donc on travaille ensemble. On échange nos données, nos méthodes de travail, on échange souvent sur comment gérer une compagnie, comment rédiger un contrat, etc. » (T31, 2019).

Selon T21, directeur de l'aéroport de Bergerac, le point important permettant de bonnes relations inter-aéroportuaires consiste en des relations personnelles. Pour ce gestionnaire, les bons rapports entretenus avec les autres directeurs de plateformes, notamment Poitiers, Biarritz, Limoges et La Rochelle fluidifient considérablement les données échangées que ce soit de l'information, des conseils ou encore des demandes de prestations (matériel).

Pour T39 et T44, l'un des axes importants influant sur les relations entre les structures aéroportuaires est la zone de chalandise. Pour T46, directeur de l'office du tourisme de Carcassonne, cet axe de discussion peut limiter les relations entre les aéroports sauf si ces derniers sont dirigés par la même entreprise. C'est le cas de l'aéroport de Carcassonne, qui selon sa responsable marketing (T39), entretient de bons rapports et vient en aide à d'autres structures plus petites en taille telles que Nîmes, dans sa zone de chalandise. En revanche, pour l'aéroport de Bergerac, il est difficile d'entretenir de bonnes relations avec l'aéroport de Bordeaux, car ce dernier cherche à récupérer les liaisons aériennes à partir de l'aéroport de Bergerac (Président de SMAD, T29, 2019). C'est le cas aussi entre l'aéroport de Bergerac et celui de Périgueux à 51 km. T39, elle, avance la complexité des rapports avec certains aéroports comme celui de Limoges en particulier, trop proche de Bergerac, essentiellement pour des raisons de concurrence. Cela étant, la responsable marketing reconnaît avoir de bons échanges avec l'aéroport de La Rochelle, situé suffisamment loin de Bergerac et ne touchant donc pas la même clientèle.

Ces professionnels sont unanimes pour dire que la relation dans sa généralité reste quand même limitée en termes de discussions, notamment en ce qui concerne les stratégies d'ouverture de nouvelles lignes. Ils répondent en majorité que c'est un sujet non abordé avec les autres structures aéroportuaires quelle que soit la qualité de leurs rapports.

Conclusion

Dans nos trois structures aéroportuaires, de 1998 à 2001, ce sont les CCI en commun accord avec les directeurs d'aéroports qui ont été à l'initiative du contact avec les compagnies, notamment Ryanair. Afin de motiver les low cost à venir s'implanter au sein de leurs structures, ces derniers ont mis en avant le potentiel du marché préexistant de leur territoire.

Selon les entretiens effectués, nous confirmons que ces trois structures sont déficitaires et que sans la subvention publique, elles seraient fermées. Malgré l'exploitation et la présence des low cost depuis 20 ans, ces aéroports sont toujours déficitaires. Ces trois structures ont connu un changement significatif en termes de renouvellement, comme c'est le cas de l'aéroport de Bergerac qui a été transformé d'un aérodrome vers un aéroport, l'augmentation du nombre de passagers a été accompagnée d'une augmentation du nombre de liaisons plus significative que dans les années 2000. Derrière ces augmentations du nombre de liaisons, une subvention publique a permis de maintenir l'existence de celles-ci.

L'augmentation du nombre de passagers et de liaisons ainsi que les travaux réalisés dans les trois structures nécessite une augmentation du montant de subvention accordé par les acteurs publics. Cette exigence implique de renforcer le nombre d'acteurs publics qui les soutiennent, et conduit la région ou le département à les subventionner, soit par la création d'un Syndicat mixte, soit de façon directe, comme c'est le cas pour l'aéroport Carcassonne. Le rapport de force ainsi que l'influence directe et indirecte entre les acteurs du système dans les trois cas d'études est plus favorable pour les compagnies low cost notamment Ryanair, cette dernière est plus exigeante en termes de subvention.

Comme nous l'avons déjà souligné, les taxes aéroportuaires pèsent lourd pour les compagnies low cost qui sont déjà sensibles à ce niveau, aussi ces taxes font obstacle à leur développement. Ces dernières dépendent fortement des liaisons à destination de la Grande-Bretagne qui vient de quitter l'Union Européenne ce qui va impacter de façon directe et indirecte l'existence de ces liaisons. Les acteurs publics perçoivent différemment les compagnies low cost par rapport aux autres acteurs (privés et gestionnaires des aéroports). Pour les acteurs publics, l'installation de compagnies low cost notamment Ryanair implique un coût de subvention importante, en revanche, les gestionnaires de plateforme justifient que cette subvention génère des retombées économiques directes et indirectes alors que pour les acteurs privés, la plupart d'entre eux ne sont pas au courant de l'existence de la subvention aéroportuaire.

Nous remarquons aussi l'effort important effectué par les acteurs locaux afin de connecter leurs aéroports à d'autres destinations, avec parfois une absence de possibilité de connecter le territoire avec sa plateforme (manque de liaison par les transports en commun), c'est le cas de l'aéroport de Bergerac.

Le chapitre suivant abordera l'analyse de notre corpus d'entretiens et traitera cette fois ci des changements observés ainsi que des initiatives existantes ayant pour but de capter les flux touristiques ainsi que des difficultés rencontrées dans le cadre de la mutualisation entre les secteurs public et privé

Chapitre VII

Capter le flux de passagers : les initiatives des acteurs locaux

Dans ce dernier chapitre, nous allons aborder les changements observés (pratiques touristiques, durée de séjour, offre de logement) au sein de nos trois cas d'études depuis l'émergence des compagnies low cost, et nous identifierons les initiatives existantes ainsi que les stratégies mises en place par les acteurs locaux (privés et publics) des territoires pour capter les flux de passagers. Nous répondrons ensuite aux arguments utilisés par les différents acteurs interrogés afin de justifier les stratégies de subvention du trafic aérien, ce qui nous amènera à souligner l'impact des passagers aériens sur le tourisme. Nous terminerons ce chapitre sur le devenir de ces structures aéroportuaires notamment pendant la crise sanitaire et les différents obstacles auxquels elles doivent faire face pour poursuivre le développement des trois plateformes.

1. Changements observés dans les trois cas d'étude

Il est ressorti plusieurs changements majeurs communs à nos trois terrains à plusieurs niveaux. Ils sont liés aux pratiques touristiques, à l'offre touristique et à l'accessibilité depuis ces 20 dernières années. Ces changements ont touché plusieurs aspects liés au transport aérien et aux pratiques touristiques telle que l'hébergement.

1.1. L'offre de transport aérien

Selon T1 (directeur de l'aéroport de La Rochelle/ président d'UAF), les compagnies aériennes low cost proposent une offre complémentaire aux autres modes de transport. Cette offre est bien plus diversifiée aujourd'hui dans les trois plateformes aéroportuaires, mais celle-ci reste généralement dominée par les liaisons vers la Grande-Bretagne. L'augmentation du trafic a commencé à partir de 2003 et est due à l'ouverture des liaisons low cost vers cette destination, cette dernière représentant à ce jour 62% du total de sièges offerts (OAG, 2018). L'ouverture de liaisons vers cette destination repose sur une stratégie mise en place par les acteurs locaux et les gestionnaires d'aéroports, qui prennent en considération le potentiel touristique dans leurs

territoires mais aussi la présence préexistante des touristes anglo-saxons, en offrant des billets à tarif bas. C'est donc le rendez-vous entre une stratégie qui anticipe les forces du territoire et les attentes d'une clientèle étrangère qui était présente mais qui empruntait plutôt des moyens terrestres.

Un des points communs entre ces trois aéroports est que Ryanair a été l'une des premières compagnies à prendre la décision d'ouvrir des liaisons à partir de ces trois plateformes aéroportuaires. Elle a été suivie par d'autres compagnies telles que Easyjet et Flybe, mais cette dernière a fait faillite en 2020. Il y a des risques liés à ce phénomène notamment pour nos trois aéroports, la faillite d'une compagnie aérienne pouvant mettre en danger l'existence de ceux-ci. C'est le cas de Bergerac avec une présence forte de Flybe, dont les liaisons ont été stoppées suite à la faillite de cette dernière. Un autre risque existe aussi pour l'aéroport de Carcassonne dont le trafic n'est assuré que par une seule compagnie ce qui peut mettre en danger son existence dans le cas de l'arrêt de ses liaisons, comme pour l'aéroport de Dinard où Ryanair a décidé l'arrêt de ses vols. Les élus ont donc annoncé la fermeture de l'aéroport, pour les vols commerciaux réguliers, en avril 2021.

Le transport aérien sur ces trois plateformes a connu un fort développement entre 2004 et 2008 et celui-ci a nécessité des investissements dans les infrastructures afin de rendre possible l'accueil de grands avions. Pour T1 (directeur de l'aéroport de La Rochelle/président d'UAF), *« c'est donc une transformation répondant à un besoin de déplacement rapide mais également au besoin des aéroports de petite taille afin de leur permettre de développer leur trafic »*.

1.2. Offre de logements touristiques et prix de l'immobilier

Un changement observé au sein de nos trois cas d'étude est la multiplication du nombre d'hébergements marchands non hôteliers dit hébergements alternatifs mais également la montée en gamme du secteur hôtelier ou du tourisme de plein air.

Par ailleurs, on peut relier l'augmentation de l'offre d'hébergement marchand non hôtelier à l'arrivée des plateformes numériques, telles que Booking qui permet la réservation d'hôtels et Airbnb, qui ont modifié et bouleversé l'offre réceptive d'hébergement avec l'explosion du nombre de chambres d'hôtes et autres locations de logements de particuliers.

Concernant ce type d'hébergement, et ce dans les trois territoires étudiés, il existe des agences de conciergerie qui proposent des services liés uniquement à ces locations de logements marchands non hôteliers pour une courte durée ou juste à la nuit. On constate que le service proposé par ces agences ressemble d'une certaine manière au service de *housekeeping* que l'on trouve dans le secteur hôtelier. Le nombre de ces agences a considérablement augmenté au

cours de ces dernières années, notamment dans les villes de La Rochelle, avec huit de ces structures, Bergerac qui en compte cinq et Carcassonne, quatre.

Selon T19, directrice générale déléguée, les propriétaires de logements particuliers recherchent des revenus complémentaires. Aussi T20 et T11 agence de conciergerie à La Rochelle, T30, chargée de projets Tourisme à Bergerac, nous confirment qu'une grande partie de ces logements mis en location sur Airbnb se localisent dans les centres-villes des trois terrains d'étude.

Cela induit donc une baisse de l'offre des logements à louer sur une longue durée, ce qui amène, de fait, une forte augmentation du prix des logements en centre-ville. Cette hausse des tarifs est due à un écart important entre l'offre disponible et la demande. On retrouve ce cas de figure notamment à La Rochelle, où les locaux qui travaillent dans le secteur hôtellerie-restauration se trouvent dans l'obligation d'habiter à 20 km ou 30 km de La Rochelle tant il est difficile de trouver un logement à louer en centre-ville, disponible à l'année et à des prix raisonnables. Selon T51, chargé de missions cabinet / économie-aménagement du territoire à Carcassonne, l'ouverture des liaisons low cost vers la Grande-Bretagne à partir de l'aéroport de Carcassonne a eu des effets positifs mais aussi négatifs, notamment sur le secteur immobilier. En effet, si l'ouverture de ces liaisons a permis de diversifier les populations sur le territoire, de faire vivre l'économie locale et de participer à la rénovation d'anciennes maisons abandonnées depuis les années 1980 (c'est le cas aussi dans le département de la Dordogne, grâce aux rachats effectués par les Britanniques), elle a aussi contribué à une forte hausse du prix de l'immobilier, rendant difficile l'accès à la propriété pour les locaux. Nous avons abordé ce sujet avec un habitant de La Rochelle, qui nous a expliqué que les prix des locations ont énormément augmenté ces dernières années. T4, responsable d'agence immobilière à La Rochelle depuis 25 ans, nous indique que cette augmentation est liée aux transformations des logements en Airbnb ou Aritel et des locations à la nuit. *« Pour nous, ce n'est pas forcément bénéfique pour la location longue durée parce que ça a développé Airbnb, Aritel... la location à la nuitée ce qui fait que les gens proposent beaucoup moins de logements que ce soit pour les étudiants ou les gens qui travaillent ici tout simplement, parce qu'ils ont beaucoup plus de rentabilité, ce n'est même pas équivalent en louant à la nuit. Et donc nous, on se retrouve avec beaucoup moins de logements, ça réduit de moitié le stock. L'offre d'Airbnb a doublé en, je dirais, trois ou quatre ans »* (T4, agence immobilière).

La ville de La Rochelle est un bon exemple de l'effet négatif de ce modèle de logement. Selon T18, chargée du recouvrement de la taxe de séjour, le nombre de logements touristiques enregistrés pour les 28 communes autour de La Rochelle représente environ 2 500 hébergements alors qu'au réel il existe 6 000 hébergements touristiques proposés sur les

plateformes numériques (T18, chargée du recouvrement de la taxe de séjour à La Rochelle). Ce qui signifie que ce sont 3 500 logements non déclarés et pour lesquels il n'y a pas de paiement des taxes de séjour. Cela réduit de manière considérable les rentrées d'argent, limitant ainsi les capacités financières du secteur public en matière d'investissement public.

De façon générale, ce phénomène induit plusieurs problèmes en termes de développement économique et encore plus de développement touristique local. C. Bouquet *et al.* (2019) travaillent sur l'évolution de l'offre d'Airbnb à La Rochelle et sur l'Île de Ré. Leurs résultats nous montrent que le nombre de lits offerts sur le site Airbnb est égal au nombre total des autres catégories d'hébergements telles que hôtels, résidences de tourisme camping et villages de vacances en 2017.

Les hôtels sont aussi les premiers à être directement affectés par une baisse d'occupation au profit de ces logements particuliers loués à la nuit et mis en ligne sur les plateformes numériques. T5, directeur d'un hôtel au centre-ville de La Rochelle, nous souligne qu'il y a une baisse d'occupation en général dans les hôtels et notamment dans son établissement, ce qui implique également une baisse des taxes de séjour qui doivent être versées aux autorités publiques. Dans ce contexte, les hôtels doivent faire face à une restructuration de leur environnement concurrentiel. Toutes les catégories d'hôtels, y compris les hôtels dit de luxe, soit quatre et cinq étoiles, sont impactées par ce changement d'offre. Il est ainsi possible de louer des villas de luxe à la nuit qui restent moins coûteuses qu'un hôtel cinq étoiles. T44, Classhome/agence de conciergerie à Carcassonne et T50, responsable pôle tourisme-CCI Carcassonne, nous confirment que la diversification de l'offre de logements proposés sur le site Airbnb est une vraie difficulté pour eux. Ces mêmes personnes n'arrivent pas à envisager leur avenir dans le secteur hôtelier face au fort développement de ce type de logements.

Un point négatif inhérent à ces plateformes réside dans les frais de réservation de celles-ci, qui ne sont pas destinés aux finances du territoire mais qui partent directement vers leur base située à l'étranger, limitant de façon importante les retombées économiques pour le territoire. Aussi les villes de Carcassonne et de Bergerac subissent le même problème en termes d'écart entre le nombre de logements touristiques déclarés et non déclarés. En général, les propriétaires de ces logements doivent déclarer qu'ils disposent d'un meublé tourisme à louer à la nuit, semaine ou mois dans le but de payer les taxes de séjour, alors que ce n'est pas les cas dans les trois cas d'études où les acteurs locaux trouvent un nombre de logements proposés sur Airbnb bien supérieur à ceux qui sont déclarés. Cet écart entre le logement déclaré meublé/tourisme et les non-déclarés demande aux acteurs du tourisme de développer des outils informatiques qui permettent d'observer les plateformes en ligne comme Airbnb. Pour T4, Agence immobilière, «

« Voilà et ça n'existait pas avant et pourquoi on a 6 500 hébergements Airbnb ou alternatifs sur la CDA sur La Rochelle ? C'est parce qu'il y a cet avantage fiscal d'investir là-dedans ».

Dans ces trois cas d'études, il existe un nombre important d'agences de conciergerie. T11, responsable d'une agence, nous informe que ces dernières ont poussé *« comme des champignons au centre-ville de La Rochelle et même en Ile de Ré »*, pour information, ces agences remplacent plusieurs services hôteliers comme la réception, le service *housekeeping* (entretien et ménage) en hôtel. Cette offre de logements loués à la nuit développe ses outils pour continuer son développement sur le marché.

T11, T20, T42, et T43, agences de conciergeries, ne constatent qu'une faible présence de clients étrangers dans les logements marchands non hôteliers mais aussi un faible passage de cette clientèle dans les aéroports de La Rochelle et de Carcassonne. Ils nous indiquent que généralement 90 % de leurs clients sont des Français et 10% des étrangers. Cela indique aussi que les étrangers vont moins vers ce type de logement. En revanche, dans les hôtels, la part de clients étrangers reste plus importante que dans les logements alternatifs. Selon T51, T45 et 52, gérants d'hôtels, c'est régulièrement qu'ils reçoivent des clients étrangers de passage à l'aéroport de Carcassonne et de La Rochelle mais la part de cette clientèle reste faible par rapport aux autres.

Selon T3, *« aujourd'hui des acteurs comme Booking, ou encore Airbnb, sont rentrés rapidement dans les mœurs. En très peu de temps, ils se sont imposés comme des leaders mondiaux. C'est du virtuel, mais finalement en prenant le cas de quelqu'un de 20 ans, qui avant serait allé en gîte, cette même personne va aujourd'hui opter pour un AirBnb. »* En effet, ces dernières années l'arrivée de ces plateformes numériques a obligé tout le secteur de l'hébergement à se restructurer, se différencier, en particulier en proposant des hébergements plus haut de gamme ou des « apparts hôtels ». Mais le secteur a dû également se professionnaliser afin de mieux résister à la concurrence de ces nouveaux hébergements, qui au cours de ces dernières années ont permis au plus grand nombre de voyager et de louer un logement à des tarifs bien plus bas que ceux des hôtels. Ces tarifs sont estimés entre 49 et 69 euros la nuit pour un logement pour quatre personnes à La Rochelle (Bouquet *et al.*, 2019). Afin de limiter ces effets négatifs d'Airbnb dans la ville, T18, chargée du recouvrement de la taxe de séjour à La Rochelle, indique que la CDA oblige, depuis janvier 2020, les propriétaires de logements à avoir un numéro d'enregistrement, ce qui pourrait permettre de réguler le nombre de logements non-déclarés et de sanctionner ces derniers par une amende s'ils tentent de frauder. Cette initiative n'est pour l'heure mise en place que pour la ville de La Rochelle.

Suite à ce changement dans l'offre de logements touristiques, les agences immobilières peuvent être impactées en diminuant le nombre de logements proposés à location longue durée. T4, gérant d'une agence immobilière à La Rochelle, nous indique que les stocks de logements dans les agences sont en général fortement touchés, ainsi le stock de logements pour les locations de longue durée ou même destinés à la vente, s'est vu diminuer de moitié ces dernières années, ce qui réduit leurs recettes.

Toujours d'après T1, directeur de l'aéroport de la Rochelle/ et T21, directeur de l'aéroport de Bergerac, les prix de l'immobilier ont connu une augmentation ces dernières années, ces acteurs indiquant que cette augmentation est due à plusieurs facteurs, dont le transport aérien qui y a joué un rôle important. Ce qui nous conduit à observer l'évolution de prix de l'immobilier au sein de nos trois cas d'études à l'échelle départementale.

La carte n°33 présente les localisations d'offres de logements à louer sur de courtes périodes à La Rochelle, Bergerac et Carcassonne et compare le volume d'offres de logements entre les trois cas d'études. Nous pouvons distinguer les offres de logements (en rouge⁶⁷) des chambres chez les habitants (en bleu). Les données sont recueillies par Airdna⁶⁸ et sont principalement issues des plateformes comme Airbnb et Vrbo.

Selon le site internet Airdna, La Rochelle est la ville qui propose le plus grand nombre de logements en location à la nuit par rapport à Bergerac et Carcassonne avec un potentiel de 3 706 logements actifs répartis entre des studios (27% des logements), T1 (40%), T2 (20%) et le reste pour les T3 et plus, avec un prix moyen par un logement de 80 euros avec un taux d'occupation de 65%.

Bergerac (carte n°33) offre 319 logements actifs avec la répartition suivante : studio 11%, T1 31%, T2 28%, T3 et plus 30%, avec une moyenne du taux d'occupation de 55% pour 68 euros par nuit.

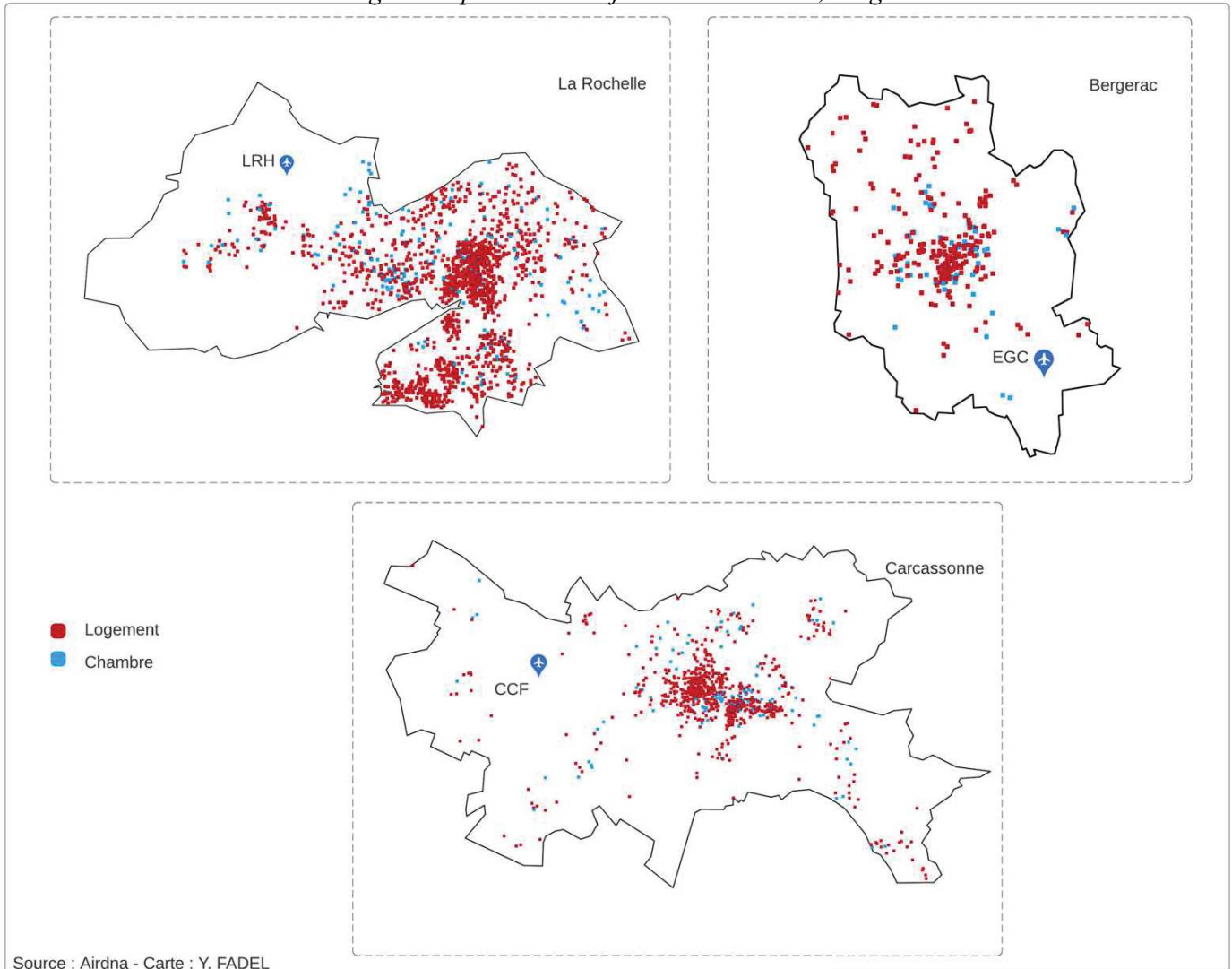
Pour Carcassonne, le nombre de logements actifs loués à la nuit est de 982 répartis entre studios 10%, T1 34% et T2 29%, T3 et plus 27%. Le prix moyen de nuitée est de 79 euros pour un taux d'occupation de 48%.

Parmi les trois villes, la localisation de logements actifs se localise majoritairement dans les centres-villes ou proches de ceux-ci. La Rochelle propose un nombre de logements bien supérieur aux autres deux cas, suivi de Carcassonne et Bergerac. Les logements du centre-ville de La Rochelle sont transformés en location à la nuit impactant la fréquentation de l'hôtellerie et restreint la possibilité de location de logements pour les habitants locaux

⁶⁷ Maison ou appartement

⁶⁸ Une plateforme de collecte de données d'airbnb

Carte 33 : Localisation des logements pour courts séjours à La Rochelle, Bergerac et Carcassonne



1.3. Déplacements en transport en commun dans nos cas d'étude

Le troisième changement observé au fil de ces 20 dernières années est lié aux transports en commun. Nous trouvons des divergences sur les stratégies des acteurs publics concernant ce mode de transport. À La Rochelle, la ville dispose d'un réseau de transport en commun plus développé comparé aux deux autres cas d'étude pour plusieurs raisons. D'abord, la présence d'arrêts de bus à intervalles réguliers et fréquents y facilite largement le déplacement des touristes et des locaux et lui confère un réseau de qualité. Le temps d'attente entre les bus est en moyenne de 45 minutes à une heure pour Bergerac et Carcassonne et se voit ramené à 30 minutes pour La Rochelle, ce qui permet d'augmenter la fréquentation de ses lignes. La Rochelle propose également une couverture très développée de son réseau de bus permettant

notamment un accès direct avec son aéroport mais aussi avec d'autres secteurs touristiques tel que l'Île de Ré.

Si on retrouve aussi une ligne directe entre le centre-ville de Carcassonne et sa structure aéroportuaire, il n'en existe aucune à Bergerac malgré sa proximité avec le centre-ville (environ 3 km). Nous avons abordé ce sujet avec T21 qui indique qu'il existe plusieurs raisons derrière l'absence d'une ligne de bus entre Bergerac et son aéroport. Premièrement, les deux tiers des passagers louent une voiture à prix bas dans l'une des multiples agences situées à l'aéroport. Pour T21, les passagers utilisent la location de voiture en moyenne pour cinq jours, les rendant plus autonomes dans leurs déplacements. Les horaires des vols changent d'un jour sur l'autre, et ce manque de régularité s'avère compliqué pour créer une ligne de bus. Un autre obstacle freinant la création de ce genre de ligne de bus repose sur le coût des opérations et les coûts d'exploitation qui sont élevés. Enfin, la principale pierre d'achoppement repose sur le nombre de passagers, c'est-à-dire que la mise en place d'une ligne de bus exige un volume de passagers très important ce qui n'est pas le cas à l'aéroport de Bergerac. À cet égard, l'aéroport de La Rochelle compte moins de passagers que celui de Bergerac mais est mieux desservi par plusieurs lignes de bus.

Pour ce qui concerne le point de vue des passagers de l'aéroport de Bergerac, T33, T34 et T37 déplorent le fait d'être obligés de prendre un taxi afin de rejoindre la ville où ils résident. Ces mêmes personnes n'arrivent pas comprendre la raison pour laquelle il n'y a pas de ligne de bus ou même une navette qui peut lier la ville avec sa structure aéroportuaire. Pour eux, cela peut représenter un obstacle pour le développement touristique local.

Selon T25 directeur du développement économique et de l'attractivité à Bergerac, le lobby des taxis à l'aéroport est un frein à la création de cette ligne de bus ou même d'une navette : « *En tout cas le lobby de taxi est un frein et une crainte. Ça veut dire qu'à chaque fois qu'on parle de ça, c'est l'un des premiers arguments mis en avant même tous les arguments que dit Philippe sur le fait qu'ils ne restent pas tous sur le territoire. Mais oui on va être confronté aux taxis, parce qu'effectivement il y a 15 ans, c'était le cas aussi. Le lobby des taxis fait quoi ? C'est une petite ville. Il y a aussi des gens [qui travaillent dans les compagnies de taxis] qui connaissent des gens qui connaissent des élus. Donc les élus font remonter le mécontentement au président de la CAB ou au président de l'aéroport. Voilà il y a des éléments irrationnels qui expliquent ça aussi.* » Ce lobby fait pression sur les élus afin de bloquer l'installation de cette ligne, par peur de perdre une grande partie de leur clientèle. Cela nous conduit à penser qu'il y a, probablement, une absence de volonté politique des acteurs publics à développer une ligne spécifique entre le centre-ville et l'aéroport.

Parmi les trois villes étudiées, La Rochelle est celle qui propose la plus grande diversité de modes de transport. On y retrouve, en plus de son réseau de bus, un réseau de bateaux qui la relie avec plusieurs îles voisines telles que l'île d'Oléron située à environ deux heures mais aussi l'île d'Aix à 60 minutes, et 30 minutes de l'île de Ré.

L'objectif de présenter ces informations liées aux transports en commun est de démontrer que les passagers de l'aéroport de La Rochelle ont plus facilement accès au centre de cette ville mais également à d'autres lieux touristiques situés dans un périmètre d'environ deux heures ce qui peut rendre la ville plus dynamique⁶⁹.

Dans des villes où la fréquentation touristique portait majoritairement sur la saison estivale, aujourd'hui celle-ci se répartit sur l'année entière et est caractérisée par une durée moins importante qu'au cours des années 2000. Cette constatation est d'ailleurs confirmée par T3 (directeur de l'office de tourisme de l'île d'Oléron).

Avec ce changement, les acteurs publics ont dû s'adapter en diversifiant les activités culturelles tout au long de l'année, même si le point culminant de la fréquentation touristique est toujours juillet/août. Mais l'inverse peut aussi être vrai : l'offre s'étant enrichie, elle permet donc de renforcer l'attractivité des territoires.

Si auparavant nous constatons la saturation des infrastructures, comme c'était le cas pour le pont de l'île d'Oléron dont la traversée s'effectuait il y a quelques années en quatre heures, cette durée a aujourd'hui fortement diminué.

Le deuxième élément positif se situe du point de vue social. L'étalement de la fréquentation touristique permet aux employeurs d'embaucher des salariés tout au long de l'année et non uniquement sur la saison estivale. T41 pôle observatoire, agence de développement touristique de l'Aude, confirme ces propos ayant lui-même constaté une réduction de la saisonnalité du tourisme au fur et à mesure du temps.

Le fort développement des logements alternatifs est dû à un changement dans la société. Aujourd'hui, de plus en plus de touristes recherchent des tarifs toujours plus attractifs notamment en termes d'hébergement et c'est à cette nouvelle demande que l'offre des plateformes Airbnb ou Abritel répond.

L'évolution de la demande et le changement de mode de consommation des touristes ont poussé les acteurs du tourisme à diversifier leurs activités en y ajoutant des activités complémentaires à leur activité principale, pour mieux répondre à une clientèle en recherche d'un nouveau mode

⁶⁹ Cela est liée à deux phénomènes : 1- La Rochelle cumule le statut de destination touristique et de ville, ce qui implique les transports en commun pour ses habitants. 2- Le tourisme est diffus à Bergerac

de vacances et donc de nouvelles activités de loisirs. Nous pouvons d'ailleurs constater une hausse considérable du nombre de festivals en tous genres, signe visible d'une volonté de se diversifier et de rendre un territoire plus attractif. Tous ces facteurs ont également obligé les acteurs du tourisme à se professionnaliser par rapport aux années 2000.

Les changements observés sont communs aux trois territoires, à l'exception des nouvelles propositions de transport qui ne sont pas évoquées pour le Bergeracois.

2. Impact de la structure aérienne dans le développement économique

Le discours des élus locaux qui subventionnent les activités aériennes dans les trois cas d'études reposent sur trois arguments qui sont liés fortement aux britanniques.

Une grande partie des personnes interrogées nous confirme que la présence des structures aériennes est une opportunité pour le territoire en termes de propriétaires de résidences. Le deuxième axe repose sur l'importance de propriétaires britanniques sur l'ensemble des autres nationalités. Le troisième argument porte sur les retombées économiques de ces propriétaires sur le territoire en termes de dépenses (entretien des biens immobiliers, nourriture et taxes foncières). Nous allons aborder ces axes en remettant en question ces arguments avec pour objectif de comprendre et d'expliquer le rôle de la structure aérienne dans le développement économique local.

2.1. Les propriétaires étrangers et leur origine géographique en Dordogne et en Charente-Maritime

L'analyse qualitative des entretiens effectués avec les acteurs locaux du tourisme et les gestionnaires aéroportuaires mettent en avant l'impact de la structure aérienne dans le développement économique, notamment sur les résidences secondaires. Presque tous les acteurs publics confirment que les liaisons low cost jouent un rôle important sur l'achat de ce type de résidences (T1, T2, T21, T25, T35). Pour ces mêmes acteurs, il semble évident que l'ouverture d'une nouvelle liaison aérienne vers des pays européens de l'ouest tels que la Grande-Bretagne peut jouer un rôle positif sur l'augmentation de propriétaires étrangers.

À la question posée aux acteurs publics sur la justification de leurs conclusions, la réponse a été de montrer une corrélation entre l'ouverture d'une liaison aérienne low cost et l'augmentation du nombre de propriétaires étrangers. Or, aucune étude n'a été effectuée sur le rôle des liaisons low cost sur ces derniers.

Dans ce contexte, et afin de vérifier les propos des acteurs publics, nous procéderons à la comparaison des départements de Charente-Maritime et de la Dordogne afin de connaître les caractéristiques des propriétaires de résidences étrangers par commune.

Les cartes n°34 mettent en exergue quatre informations : la première est la proportion de propriétaires étrangers, la deuxième, la détermination des nationalités étrangères les plus présentes dans les deux départements, la troisième, parmi les propriétaires étrangers, la part de propriétaires britanniques enfin, la dernière nous indique la localisation des communautés d'agglomérations qui subventionnent l'aéroport de La Rochelle et celui de Bergerac.

Les principales nationalités sont classées par ordre décroissant. La taille des cercles indique le nombre total de propriétaires étrangers.

En Charente-Maritime, le nombre de propriétaires étrangers (39 090) est supérieur à celui de la Dordogne (33 734).

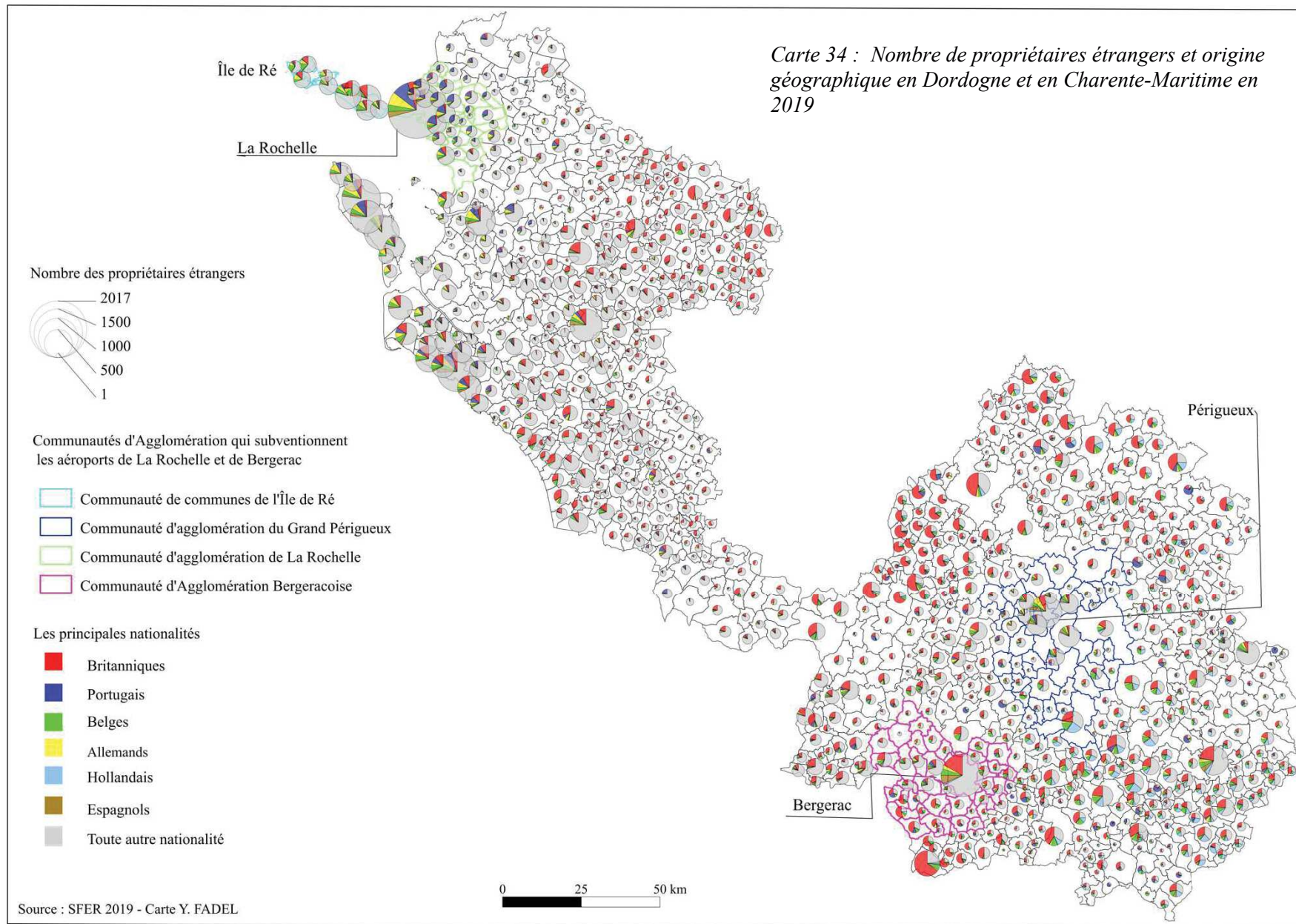
La nationalité la plus représentée dans les deux départements est la nationalité britannique, suivie des Portugais, des Belges, des Allemands, des Hollandais et enfin des Espagnols.

La présence des Britanniques en Dordogne est supérieure à celle constatée en Charente-Maritime. En Dordogne nous comptons 9 778 propriétaires britanniques alors qu'en Charente-Maritime nous n'en comptons que 4 503. En Dordogne, les Britanniques se concentrent au nord ainsi qu'à l'est et à l'ouest du département. En revanche, le nombre de Britanniques est moindre dans le centre du département. Pour la Charente-Maritime, la plus forte concentration des Britanniques se localise dans le sud, l'est et l'ouest du département alors qu'elle est moindre dans le nord du département notamment autour de l'aéroport de La Rochelle, à l'exception de la Communauté d'Île de Ré où les Britanniques sont bien présents suivis par les Allemands.

Les premiers propriétaires étrangers autour de l'aéroport de La Rochelle, notamment dans sa Communauté d'agglomération, sont les Portugais suivis par les Allemands. En revanche, nous trouvons moins d'Allemands en Dordogne qu'en Charente-Maritime.

Malgré, l'absence de liaisons aériennes entre l'aéroport de La Rochelle et l'Allemagne, il existe une forte présence de la communauté allemande au nord-ouest de la Charente-Maritime. Cette forte présence nous conduit à penser que les caractéristiques des villes jouent un rôle dans le choix de la destination. Apparemment, ces dernières sont déterminantes afin d'attirer des touristes étrangers.

Carte 34 : Nombre de propriétaires étrangers et origine géographique en Dordogne et en Charente-Maritime en 2019



Le nombre de ressortissants allemands est important à Bergerac ainsi qu'à Périgueux alors qu'il n'existe aucune ligne entre ces dernières et l'Allemagne.

Avec l'absence de lignes aériennes entre La Rochelle et l'Allemagne, les voyageurs allemands utilisent d'autres modes de transport pour atteindre leurs résidences en Charente-Maritime, soit par les axes routiers, soit par voie ferroviaire ou encore par l'utilisation d'autres aéroports de la région connectés avec l'Allemagne. Le nombre de ressortissants allemands est important à Bergerac ainsi qu'à Périgueux alors qu'il n'existe aucune ligne entre ces dernières et l'Allemagne.

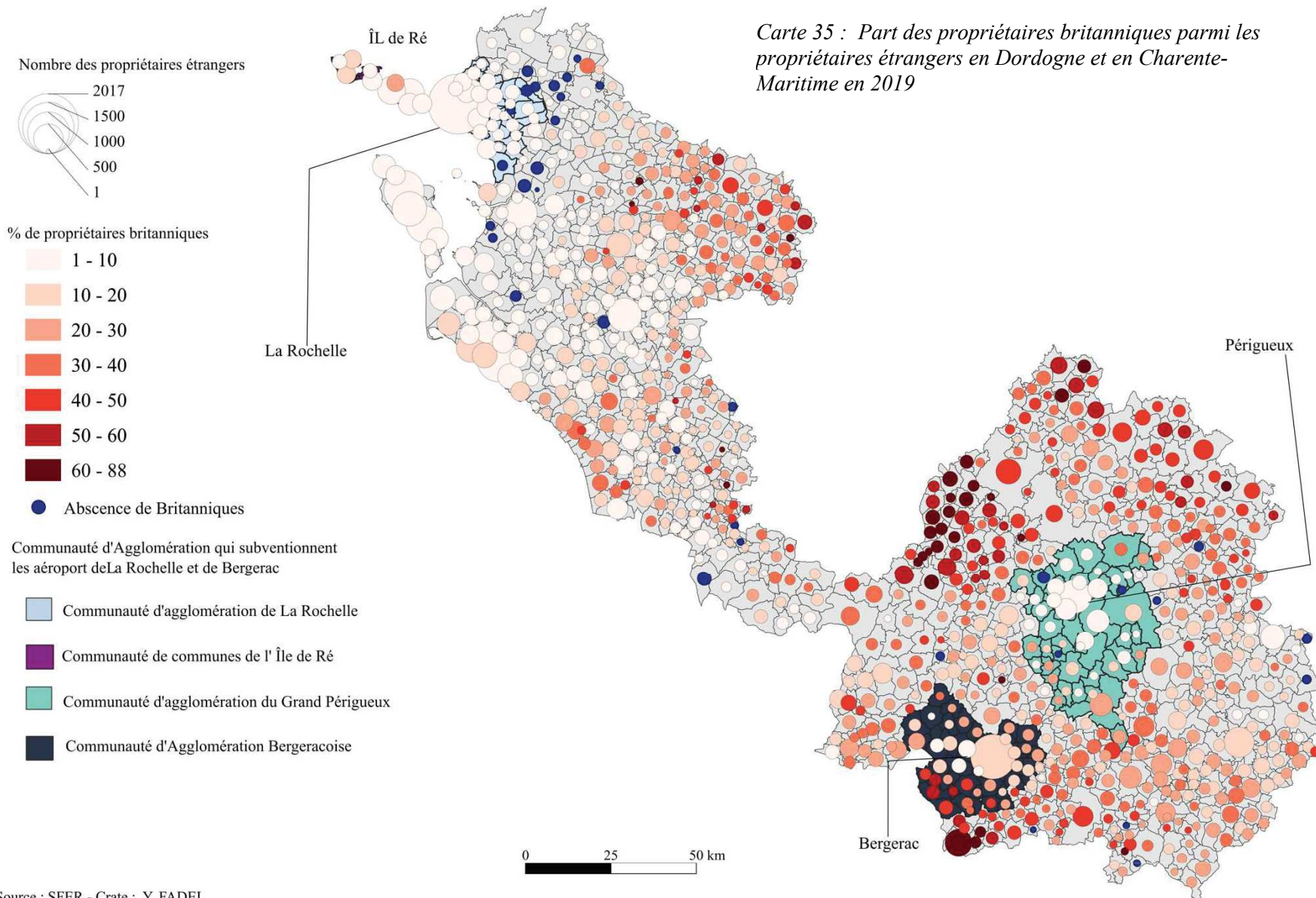
La forte présence germanique met en cause les arguments utilisés par les acteurs publics posant la corrélation entre le nombre de propriétaires étrangers et les liaisons aériennes car nous ne constatons qu'aucun des trois cas étudiés n'a entretenu de liaison aérienne à destination de l'Allemagne ce qui pose donc la question de l'utilité de ces liaisons et de leur rôle dans le développement économique notamment pour attirer de nouveaux acquéreurs de biens étrangers (résidences secondaires).

2.2. Installation des Britanniques dans les communes les moins chères

Les structures aéroportuaires peuvent influencer la décision d'installation des Britanniques dans les trois cas d'études. Il n'existe aucune étude sur la corrélation de liaisons aériennes low cost notamment vers la Grande-Bretagne et la décision d'acheter une résidence secondaire. Pour répondre aux arguments évoqués par T1, T2, T21 et d'autres acteurs concernant les liaisons low cost et l'installation de Britanniques sur le territoire, nous allons observer leur répartition au sein de deux départements (Charente-Maritime et Dordogne), n'ayant aucune donnée concernant l'Aude.

La carte n°35 montre la répartition des propriétaires britanniques par commune ce qui nous aide à comprendre la géographie d'installation de ceux-ci parmi les propriétaires étrangers sur deux départements. On constate la prédominance des Britanniques en Dordogne par rapport à la Charente-Maritime en termes de nombre de communes. En Dordogne, nous comptons plusieurs communes avec une proportion de Britanniques supérieure, allant jusqu'à 88% de propriétaires étrangers comme c'est le cas de Saint-Paul-Lizonne avec un taux de 88% et de Saint-Martial-Viveyrol dont le taux est de 73 %. Ces deux dernières communes sont localisées dans l'ouest de la Dordogne. Nous notons que dans les deux communes dont dépendent l'aéroport de La Rochelle et celui de Bergerac, la part de Britanniques reste moins importante que dans d'autres.

Carte 35 : Part des propriétaires britanniques parmi les propriétaires étrangers en Dordogne et en Charente-Maritime en 2019



Source : SFER - Craté : Y. FADEL

Dans ces deux aéroports, le nombre de liaisons à destination de la Grande-Bretagne est important et représente 80% de leur trafic total.

La couleur bleue indique une absence totale d'étrangers, c'est le cas d'Aumagne qui se trouve en Charente-Maritime proche de l'aéroport de La Rochelle. L'absence totale de Britanniques existe dans les deux départements. Mais celle-ci reste plus importante en Charente-Maritime qu'en Dordogne.

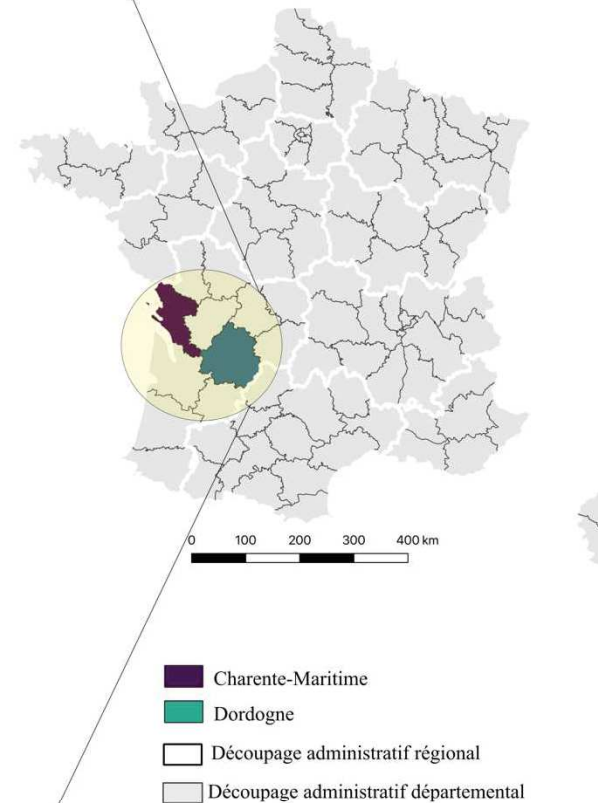
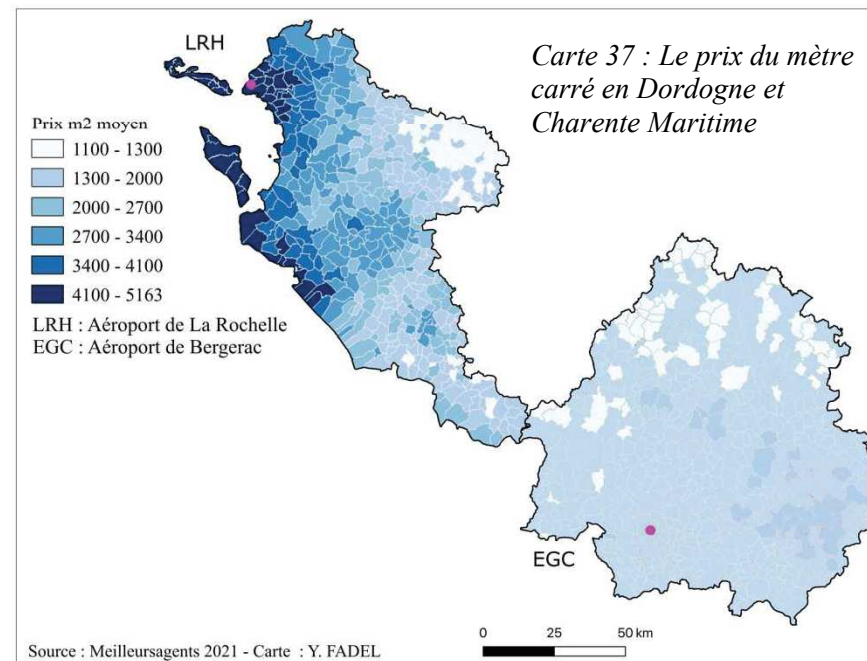
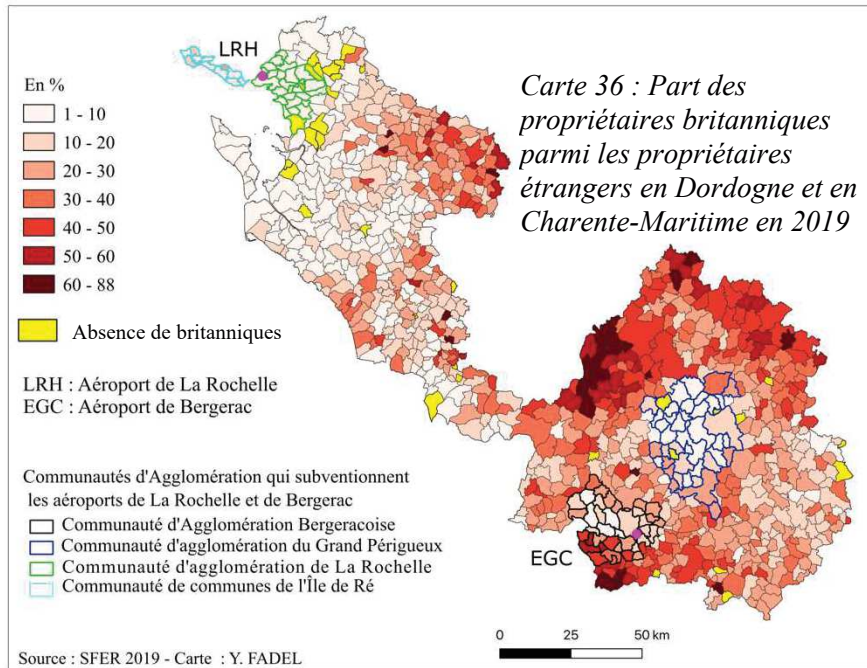
Nous constatons que l'absence totale de Britanniques existe dans les deux départements, celle-ci restant plus importante dans certaines communes en Charente-Maritime où 24 communes ne comptent aucun propriétaire britannique, une grande partie de ces communes se situant autour de l'aéroport de La Rochelle et trois communes dans la communauté d'agglomérations de celle-ci. Pour la Dordogne, nous comptons 11 communes sans présence britannique, trois parmi ces 11 étant localisées en Communauté d'agglomérations du Grand Périgueux (carte n°36).

Ces communautés d'agglomérations participent aux subventions de l'activité aéroportuaire à l'aéroport de La Rochelle et à Bergerac.

En Charente-Maritime, les Britanniques se regroupent dans l'est du département, en revanche, leur répartition en Dordogne se manifeste de façon presque égale avec une forte concentration dans le nord et le sud du département.

La carte n°37 indique le prix du mètre carré par commune au sein des deux départements, ce qui nous aide à mieux comprendre la localisation des propriétaires étrangers, notamment britanniques. Le prix moyen du mètre carré en Charente-Maritime (entre 1 100 et 5 000€) est bien plus élevé qu'en Dordogne (de 1 100 à 2 000 €). Nous constatons que les Britanniques tendent à acheter des biens dans les communes les moins chères, notamment dans l'est de la Charente-Maritime où leur concentration est la plus importante avec un prix moyen du mètre carré plus avantageux. En Dordogne, le pourcentage et le nombre de Britanniques sont plus élevés qu'en Charente-Maritime ce qui peut être expliqué par le prix moyen du m² qui y est beaucoup plus avantageux.

Le nombre de propriétaires allemands est plus important que celui des Britanniques pour la communauté d'agglomérations de La Rochelle (carte n°34) ce qui nous conduit à constater que les Allemands tendent à acheter des biens dans les communes les plus chères et leurs critères diffèrent de ceux des Britanniques et ont un impact positif sur l'économie locale notamment dans les communes les moins peuplées de Charente-Maritime (carte n°37).



En Dordogne, plusieurs acteurs publics comme T21, T31 et T29 confirment que les liaisons low cost à partir de l'aéroport de Bergerac ont augmenté le nombre de Britanniques. Cette conclusion ne nous semble pas solide par le manque d'études sur la corrélation des liaisons low cost et les propriétaires britanniques en Dordogne.

Nous avons déjà montré dans le chapitre n° VI qu'au début des années 2000, les propriétaires britanniques ont envoyé des lettres au siège de Ryanair afin de montrer un potentiel, ce qui nous amène à confirmer que la présence des Britanniques en Dordogne est bien antérieure à l'installation de compagnies aériennes et que les propriétaires utilisaient un autre mode de transport pour se rendre à leurs résidences.

D'après l'analyse des cartes thématiques, les arguments utilisés par les acteurs publics laissant penser que les structures aériennes ont un rôle dans le développement de l'acquisition de résidences secondaires semblent erronés.

En effet, les liens entre la France et l'Angleterre et la présence des Britanniques en France remontent au XI^{ème} siècle (Yves, 1946).

Le Moyen Âge est une période où les frontières des pays sont très fluctuantes, elles varient en fonction des conquêtes armées de territoires, des alliances par mariage ou des traités d'intérêts. Au XI^{ème} siècle, l'accession au trône de ce qui deviendra l'Angleterre par Guillaume le Conquérant marque le début du lien entre l'Angleterre et la France, Guillaume Le Conquérant devenant Roi d'Angleterre en 1066, tout en restant vassal du Roi de France pour ses possessions sur le continent.

Guillaume le Conquérant (1027-1087), duc de Normandie, et donc vassal du Roi de France, accède à la couronne anglaise en 1066. En conséquence, son duché de Normandie, une grande partie du nord-ouest de la France de l'époque, tout en restant français devient possession du Roi d'Angleterre.

Ces possessions anglaises sur le territoire français vont considérablement s'accroître avec le mariage en 1152 d'Aliénor d'Aquitaine avec Henri de Plantagenet, le futur roi d'Angleterre Henri II. Par ailleurs, quelques années auparavant, en 1137, Aliénor d'Aquitaine a épousé le roi de France, Louis VII. Elle est duchesse d'Aquitaine, un territoire qui comprend le Poitou, le Limousin, l'Aquitaine, la Gascogne, et l'Agenais. Son mariage avec le roi de France est annulé à la demande de celui-ci en 1152. Deux mois plus tard, elle épouse en secondes nocces, Henri de Plantagenet, Duc de Normandie. Au gré des successions, Henri de Plantagenet devient roi d'Angleterre dès 1154, et Aliénor, reine d'Angleterre (Julaud, 2004, Renouard, 1946).

C'est ainsi qu'une grande partie de l'ouest de la France de l'époque devient propriété du roi d'Angleterre, même si, pour ces territoires, il reste le vassal du roi de France. Ces territoires ne sont pas anglais mais possessions du roi d'Angleterre, dont le suzerain est le roi de France.

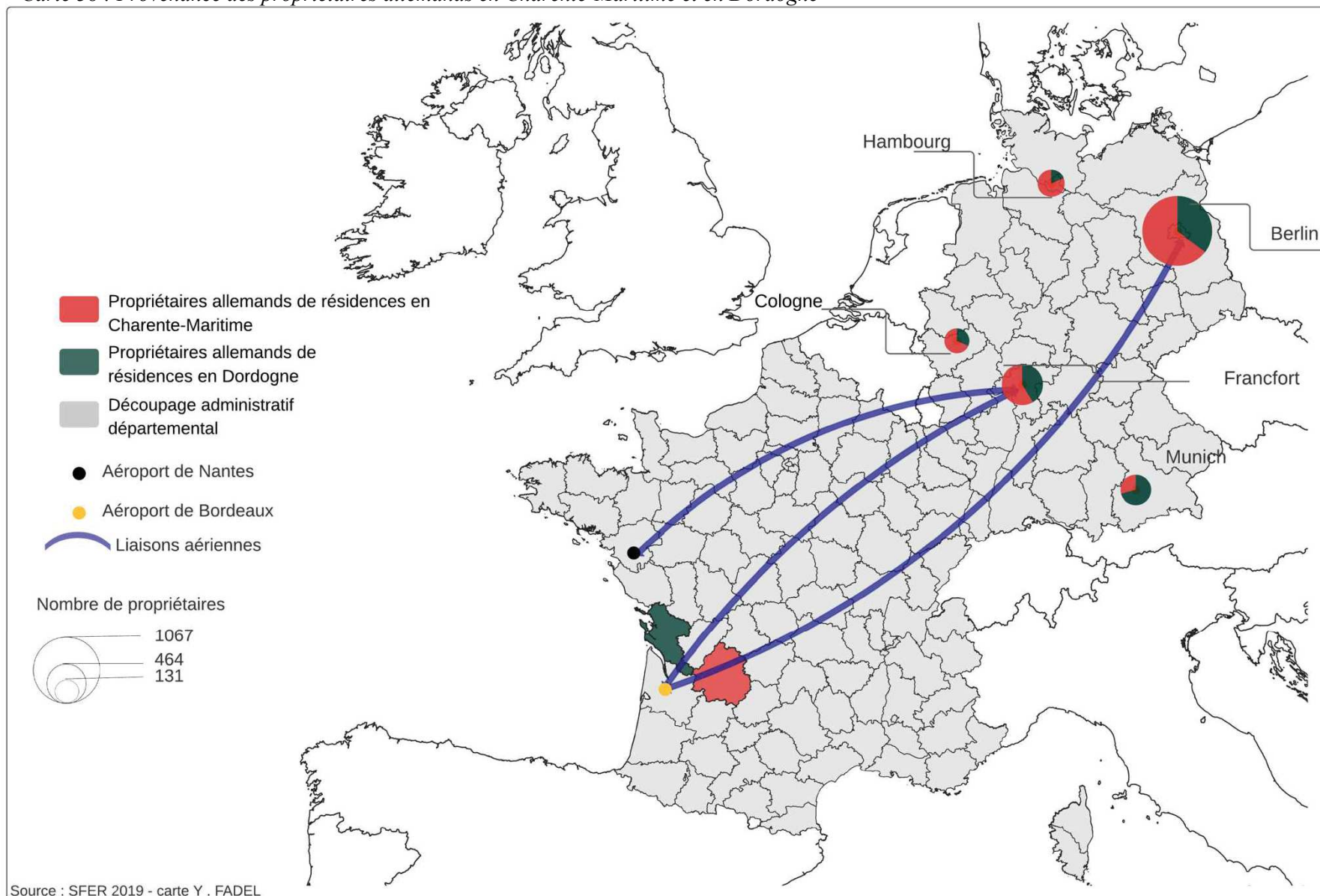
Néanmoins, les Anglais sont désormais très présents sur ces territoires, et les habitants très en lien avec l'Angleterre, avec qui, ils commercent de façon privilégiée. Ces liens particuliers vont en effet s'inscrire dans de nombreux domaines. La construction de nombreuses bastides (villes fortifiées où se regroupent des commerçants, des bourgeois...) marque encore de nos jours le paysage de ces régions. Les vignobles du sud-ouest et la viticulture conservent les marques de ces liens, c'est par exemple aux Anglais que l'on doit la contenance des bouteilles de vin de 75 cl, subdivision du gallon anglais. L'avènement et ou le développement du protestantisme dans le sud-ouest de la France n'est pas étranger à la présence des Anglais au cours de siècles (Julaud, 2004).

2.3. Une réalité différente des arguments des acteurs locaux

Pour approfondir la recherche, nous allons chercher à comprendre, pour les propriétaires allemands en Charente-Maritime et en Dordogne les moyens à leur disposition pour rejoindre leurs résidences via les voies aériennes (carte n°38). Les propriétaires germaniques dans ces deux régions sont originaires des mêmes villes mais diffèrent en volume d'un département à l'autre. La présence allemande est supérieure en Charente-Maritime, Berlin étant la première (carte n°38) ville en termes de provenance suivie par Francfort. Sur la carte n°38, nous avons localisé deux aéroports proches des deux départements : Nantes, à proximité de la Charente-Maritime avec un accès ferroviaire entre les deux et Bordeaux en Gironde, département limitrophe de la Dordogne et situé dans la même région, la Nouvelle-Aquitaine. Ces deux aéroports ont des liaisons directes avec l'Allemagne : Nantes vers Francfort, Bordeaux vers Berlin et Francfort.

Pour comprendre comment ces propriétaires allemands peuvent rejoindre leurs résidences, la difficulté réside dans une absence d'informations concernant cette communauté comme notamment leur date d'installation. Le directeur de l'aéroport de La Rochelle nous signale avoir découvert en 2019, via les données mobiles de l'opérateur Orange, que les premiers touristes étrangers arrivés à La Rochelle sont les Allemands. Cela a surpris les acteurs publics qui pensaient que les Britanniques prédominaient et prenaient en compte le fait que l'aéroport est desservi à plus de 65% par des liaisons vers la Grande-Bretagne.

Carte 38 : Provenance des propriétaires allemands en Charente-Maritime et en Dordogne



Source : SFER 2019 - carte Y . FADEL

La carte n° 38 nous montre par ailleurs que deux villes allemandes (Cologne et Munich) ne sont pas desservies par des liaisons aériennes directes avec Nantes et Bordeaux. Il existait par ailleurs une liaison entre Nantes et Hambourg mais cette dernière a été fermée.

Pour approfondir notre réflexion, nous avons décidé de retourner à La Rochelle au mois de juillet 2021 afin de réaliser des entretiens avec ces propriétaires allemands dans le but d'identifier leur date d'implantation et de connaître leurs avis sur l'accessibilité du territoire. À l'occasion de ces nouveaux entretiens avec ces propriétaires, nous tentons donc d'identifier les modes de transport utilisés en l'absence de liaisons aériennes ainsi que les motivations de leur venue sur ces territoires, les acteurs locaux ayant eux la conviction de l'impact unique des aéroports sur la démarche d'investissements immobiliers en occultant l'intérêt touristique et culturel.

Nous avons passé une semaine dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle pour y effectuer 15 entretiens d'une durée moyenne de 13 minutes. Nous avons eu les adresses de propriétaires allemands dans cette ville grâce à notre base de données délivrée par SFER. Nous avons eu des difficultés à convaincre ces propriétaires d'accepter un entretien concernant leur date d'installation et l'accessibilité des territoires.

La plupart de ces interlocuteurs sont majoritairement de récents retraités. D'après les 15 personnes interrogées, 13 personnes sont propriétaires depuis plus de 15 ans, les deux autres ayant fait acquisition de leur bien dans les cinq dernières années. Ces propriétaires allemands ne passent à La Rochelle que quelques mois par an. Ils nous confirment qu'il leur arrive souvent de recevoir des amis et même de laisser les clés de leurs biens à des amis en leur absence.

Trois propriétaires allemands nous confirment accueillir des amis de même nationalité venant à La Rochelle par bateau.

Ces propriétaires allemands nous confirment utiliser leur véhicule personnel et visiter d'autres villes sur leur itinéraire. Une des personnes interrogées nous indique être fidèle à son mode voyage par voie routière. Tous nous confirment connaître des familles allemandes installées à La Rochelle depuis les années 1980. Ils nous affirment également ne pas mettre à la location leurs biens en leur absence. Pour eux, l'absence de liaisons aériennes depuis l'aéroport de La Rochelle vers l'Allemagne n'a eu aucun impact sur leur décision d'investissement dans une résidence secondaire. En revanche, les périodes estivales et la localisation de La Rochelle sur le littoral proche de l'île de Ré et de l'île d'Oléron ont été décisives dans leur achat. D'autres propriétaires ont été séduits par le prix du mètre carré à La Rochelle compte tenu du pouvoir de séduction de la ville.

3. Captation du flux de touristes dans les aéroports étudiés : les initiatives existantes

Après avoir abordé le sujet de l'installation des compagnies aériennes et les raisons qui ont facilité l'installation de ces compagnies au sein des trois cas d'études, nous aborderons les initiatives ainsi que les projets menés entre les acteurs locaux (publics et privés) afin de capter les flux de passagers sur ces sites.

Nous allons nous concentrer sur les initiatives des acteurs locaux publics et privés afin de capter et maximiser les retombées économiques par rapport aux passagers des low cost. Dans cette partie nous déterminerons les stratégies mises en place par ces acteurs locaux, les limites de ces stratégies et la coopération existant entre les acteurs publics/privés.

Les graphiques n°41, 42 et 43 présentent les modalités de subventionnement existantes déjà abordées (cf. chapitre VI), en complétant le graphique n°27 par l'ajout des initiatives existantes. Nous distinguerons les initiatives des acteurs publics et privés et nous soulignerons les coordinations entre ceux-ci autour du sujet de la captation de flux de passagers aéroportuaires. En analysant les entretiens effectués, nous identifierons trois initiatives majeures qu'ont en commun les trois aéroports étudiés.

3.1. La Rochelle : une échelle d'accessibilité importante et de nombreuses initiatives

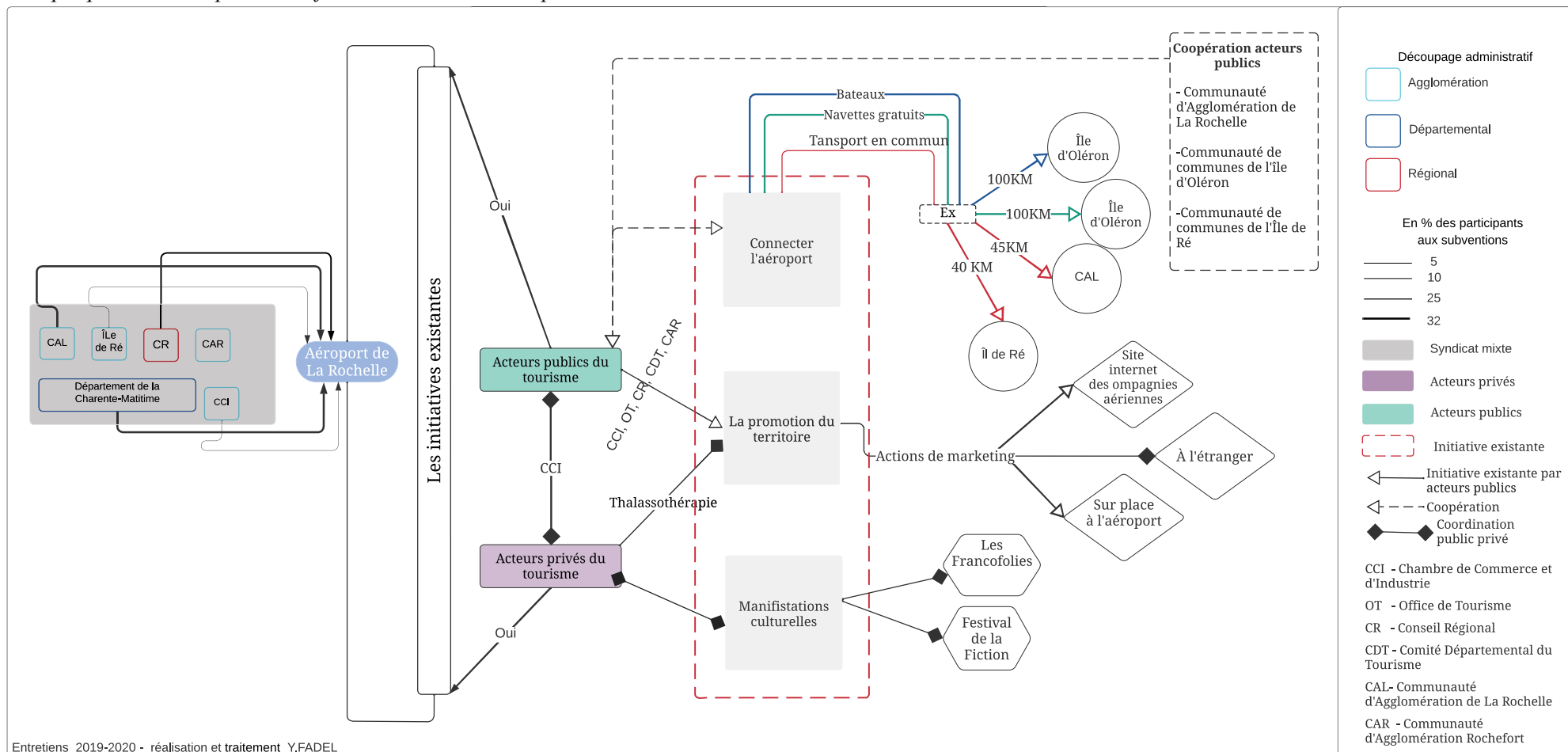
Pour cette ville, les initiatives reposent sur trois axes graphique (n°41) : nous allons illustrer notre propos par trois informations retenues lors de nos entretiens effectués avec les acteurs locaux. La première de celles-ci est le nombre et le type d'initiatives existantes, la seconde est liée à l'échelle géographique de ces initiatives, la troisième est de déterminer qui est à l'origine de cette initiative de coordination entre public et privé.

En ce qui concerne l'accessibilité entre l'aéroport et les villes à proximité, nous notons que l'aéroport de La Rochelle est connectée, via les transports en commun jusqu'à 100 km (graphique n°41) à des villes voisines. La carte n°39 indique deux informations : 1- l'accessibilité directe (navette) entre l'aéroport et les villes à proximité, c'est le cas entre l'aéroport, son centre-ville et l'île de Ré. 2- la disponibilité d'un réseau de transports indirects⁷⁰ qui connecte l'aéroport avec des autres villes à proximité (lignes ferroviaires, liaisons maritimes). Les passagers de l'aéroport peuvent prendre une navette vers son centre-ville. À

⁷⁰ Il est nécessaire de passer par le centre-ville de La Rochelle pour changer de moyen de transport afin d'arriver à la destination finale.

partir de ce centre-ville, le réseau de transports vers d'autres lieux est bien présent permettant un accès à une grande partie de la Communauté d'agglomération.

Graphique 41 : La captation du flux de touristes à l'aéroport de La Rochelle



Depuis le centre-ville, les passagers peuvent aller visiter facilement l'île de Ré ou l'île d'Oléron par bateau. Ces deux îles sont aussi connectées par des ponts. Dans cette même carte, nous montrons un réseau de pistes cyclables avec un nombre de stations important mis en place dans la ville, ce réseau permettant l'accessibilité à la presque totalité des plages du littoral (carte n°39).

L'office de tourisme de l'île d'Oléron avait essayé de mettre en place une offre gérée par des prestataires chargés d'aller chercher les touristes à l'aéroport de La Rochelle. Mais cette initiative a été difficile à maintenir, pour T3 directeur de l'office de tourisme de l'île d'Oléron, « *La difficulté pour nous c'est que le Londres-La Rochelle est plus simple à faire que La Rochelle-île d'Oléron. C'est complexe ensuite d'arriver chez nous à organiser tout ça* ».

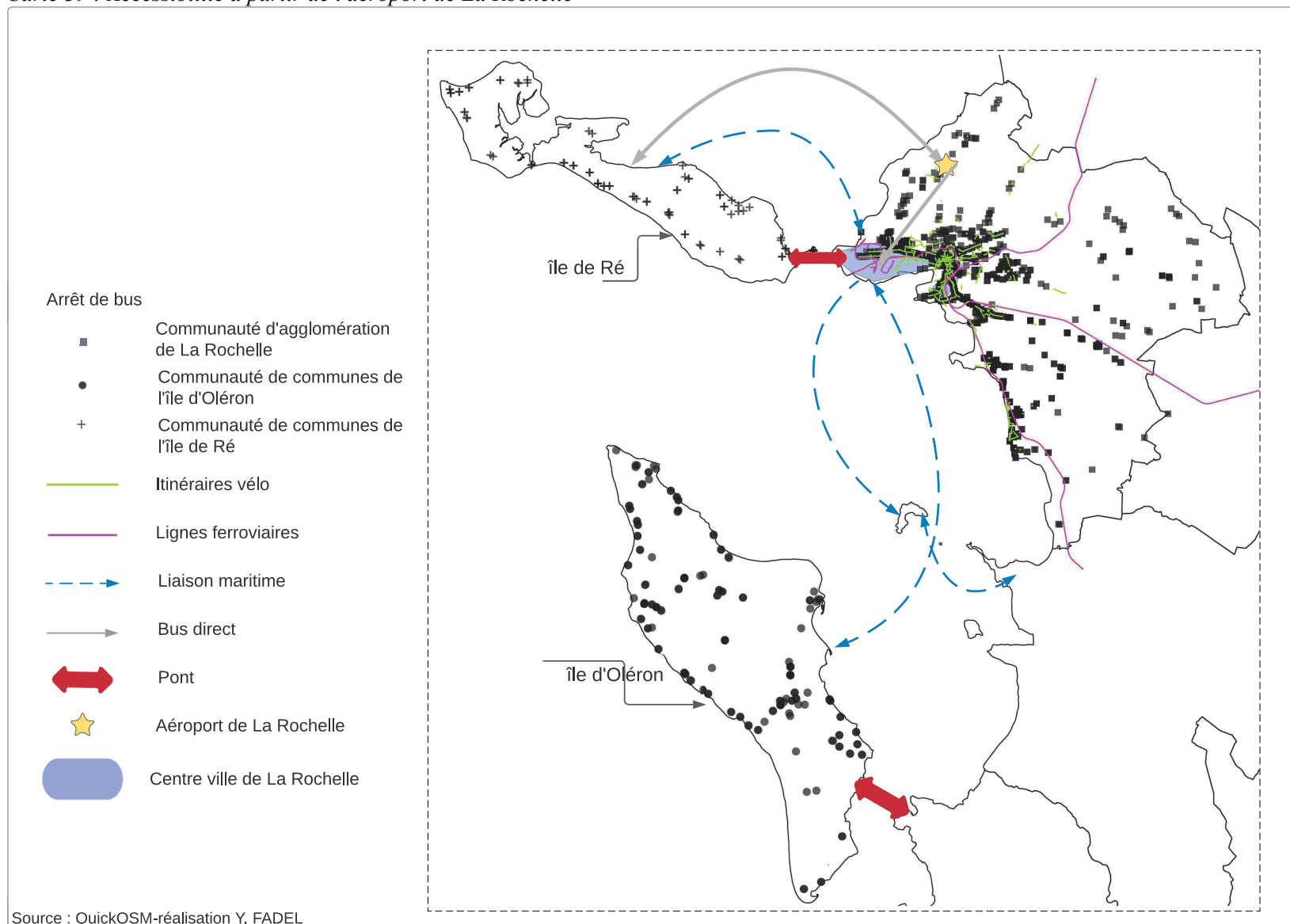
Dans cette même île, nous pouvons citer une initiative (non liée directement à l'aéroport de La Rochelle) qui permet aux passagers arrivant sur l'île d'Oléron de se déplacer, sur cette île, via des navettes gratuites. Ces navettes sont le fruit de la coordination entre les acteurs publics et privés de l'île.

Selon T3, cette coopération a vu le jour après un accord entre les responsables des structures touristiques (campings et hôtels) et les collectivités du territoire afin de lancer la première ligne de bus (navette) gratuite ; l'objectif étant de connecter les campings et les hôtels avec les plages de l'île d'Oléron. Après sept ans de ce projet financé en partie par les acteurs publics du tourisme, le nombre de lignes de bus gratuits est passé à cinq, ce qui favorise la connexion à l'intérieur de l'île.

La majeure partie du coût est à la charge de la collectivité, mais les points d'arrêt sont situés au niveau des hébergeurs touristiques qui paient une quote-part. Pour T3, ce système a bien fonctionné avec des avantages pour tout le monde, campings, hôtels éloignés du littoral pour qui maintenant la liaison avec leur clientèle est optimisée par le service d'une navette quotidienne. Les habitants profitent aussi de cette organisation en minimisant le nombre de véhicules sur les routes. C'est donc un bon point pour la collectivité.

D'après T3, l'île d'Oléron a une image de territoire sur lequel les bouchons routiers étaient fréquents. Ce transport par navettes, au nombre de cinq fonctionne maintenant depuis cinq ans et circulent sur tout le territoire permettant aussi de réduire la pollution. Les professionnels du secteur ont participé économiquement au dispositif.

Carte 39 : Accessibilité à partir de l'aéroport de La Rochelle



Le troisième axe repose sur les grandes manifestations culturelles qui existent à La Rochelle, comme le festival « Les Francofolies » ainsi que le festival de la fiction.

Afin d'illustrer toutes les initiatives présentes, le graphique n°41 illustre les relations et les coordinations entre les acteurs publics et privés du tourisme ayant pour objectif de capter les flux de passagers à l'aéroport

La promotion du territoire vise à montrer aux passagers les différents aspects historiques et culturels que ceux-ci peuvent découvrir. La CCI joue un rôle de coordination entre les différents acteurs avec un objectif de promotion du territoire. T8, directeur de la CCI de La Rochelle, nous explique avoir proposé aux acteurs du domaine de la thalassothérapie de faire de la publicité auprès des touristes suisses, notamment à l'aéroport de Genève afin de tirer profit de l'existence de la ligne entre La Rochelle et Genève, chose faite par les dirigeants des centres de thalassothérapie. Les fruits de cette coordination entre ces établissements, la CCI et l'aéroport, a été d'augmenter le nombre de clients, notamment après l'ouverture de la liaison. *« On fait de la promotion globalement pour la thalassothérapie, ce n'est qu'après que le client choisira son établissement »*. Il faut savoir que ces acteurs privés ont participé aux actions de marketing de la ligne La Rochelle-Genève. Mais le montant exact investi par ces acteurs privés nous est inconnu.

Le directeur de la CCI nous confirme qu'il est difficile de convaincre les acteurs privés, notamment les commerçants, de l'importance du rôle de l'aéroport dans l'économie locale, ce dernier nous citant l'exemple du port de la ville. En effet, La Rochelle dispose d'un port touristique qui attire des bateaux plutôt luxueux. Son exemple repose sur la dynamique d'investissement dans la communication en langue anglaise, du changement des décors de leurs boutiques avec pour objectif de répondre aux besoins des touristes. Le directeur de la CCI dit : *« J'ai un mal fou à convaincre les commerçants à être dans cette dynamique. Ça ne coûte pas cher. Ils répondent qu'ils n'en ont pas besoin, les touristes viennent. On a eu à peu près 40 000 visiteurs par les croisières, et il y a quelques années, il y a eu une grève au port, les bateaux ne pouvaient plus venir. Les premiers à appeler étaient les commerçants pour savoir pourquoi les bateaux ne venaient pas, alors que quand on va les voir, ça ne les intéresse pas. Mais quand ça ne vient pas, ils se rendent bien compte que les gens ne défilent pas dans la rue. Pour l'aéroport, c'est un peu ça aussi. Mais ils ont l'impression que de toute façon, ça ne va pas fermer, donc qu'il n'y a aucun risque. Donc même si je ne mets rien, le touriste viendra quand même. Après le Brexit, les choses peuvent changer. Mais c'est très compliqué de les convaincre »*.

Il existe trois actions majeures⁷¹ visant à capter le flux de passagers. Ainsi, la CCI est un organisme public qui a un rôle de soutien et d'organisation de l'offre privée et qui peut jouer un rôle important pour créer une coordination entre privé et public afin de capter les passagers des compagnies aériennes. Dans ce contexte, nous identifions une coopération privé/public avec un objectif de promouvoir La Rochelle à l'étranger.

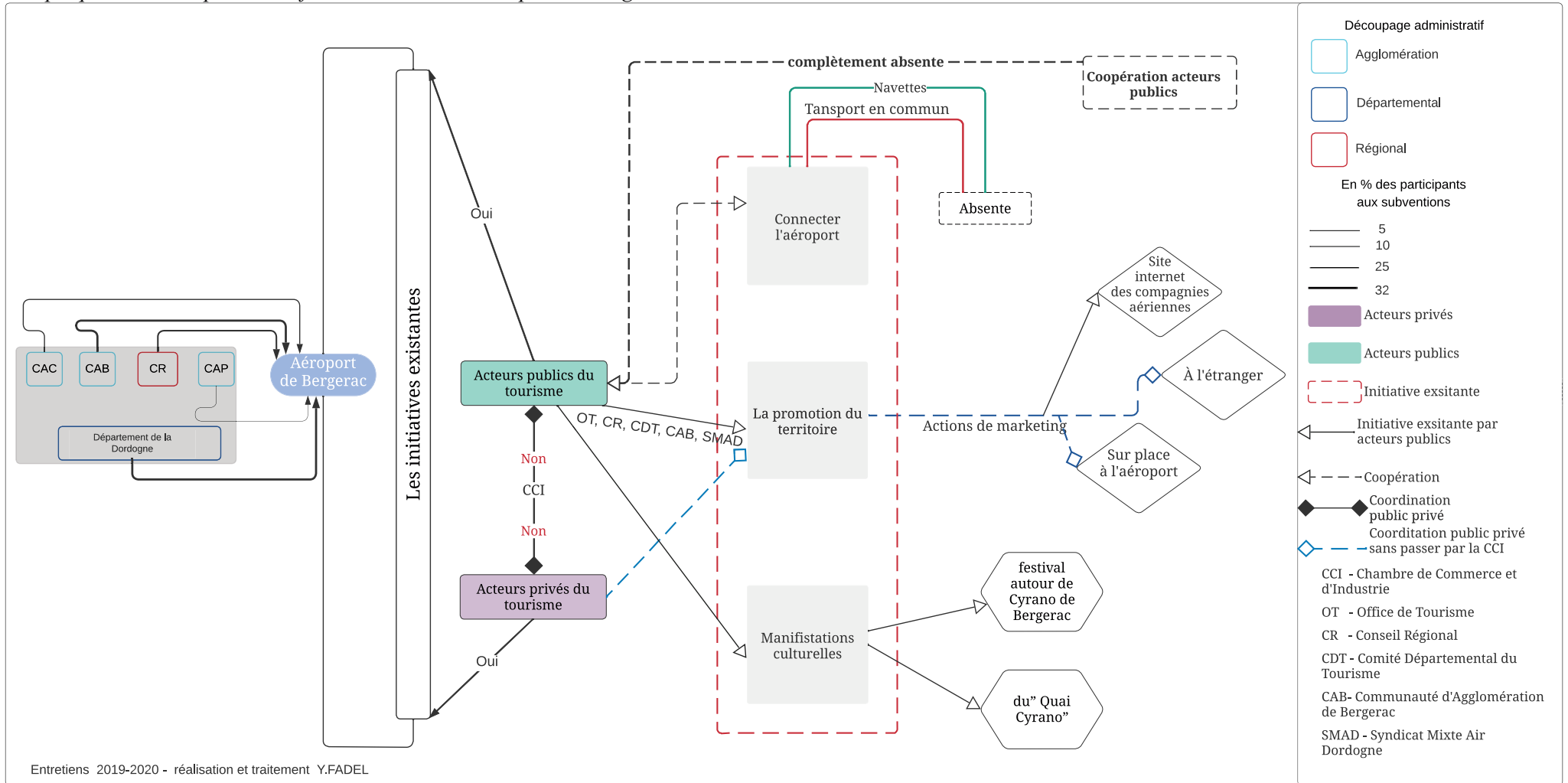
Les acteurs publics font des efforts afin de relier l'aéroport avec d'autres villes ou d'autres agglomérations en transport en commun. Ces efforts se traduisent par un accès pour les passagers de l'aéroport avec plusieurs modes de transport sur une distance pouvant atteindre 100 km (graphique n°41). Les manifestations culturelles ne sont cependant pas réservées uniquement aux passagers. Celles-ci sont organisées par des acteurs publics et privés afin de rendre le territoire plus dynamique et d'attirer plus de touristes en les incitant à rester plus longtemps sur celui-ci (T9, directeur général du Comité départemental du Tourisme en France). Ces actions culturelles n'existent que pendant la période estivale.

3.2. Bergerac et Carcassonne : accessibilité versus initiatives limitées

Le graphique n°42 présente comment les acteurs locaux du tourisme captent les flux aériens de l'aéroport. Les initiatives des acteurs publics sont très limitées en termes d'activités culturelles pour connecter l'aéroport avec d'autres villes proches, ceci pouvant être expliqué par un manque de budget. Les relations entre les acteurs publics et privés passent par le SMAD en reposant aussi sur des actions de marketing (cf. chapitre VI). Les initiatives existantes dans ce cas d'étude sont plus modestes que celles mises en place à La Rochelle. L'accessibilité en transport en commun entre l'aéroport et la ville est totalement inexistante (carte n°40). Le réseau de transport entre Bergerac et d'autres villes de sa communauté d'agglomération est absent, ceci étant lié à la nature de ce territoire considéré comme rural. Pour promouvoir celui-ci, la coordination public/privé s'effectue en l'absence de la CCI à l'inverse de La Rochelle. Cette coopération prend plusieurs formes. T24, directeur de l'Office du tourisme de Bergerac, indique avoir essayé de mettre en place à l'aéroport, un kiosque présentant des flyers visant à promouvoir plusieurs sites proches afin de générer une consommation sur ces sites. Cette initiative fut un échec du fait du manque d'intérêt de la part des passagers (graphique n°42).

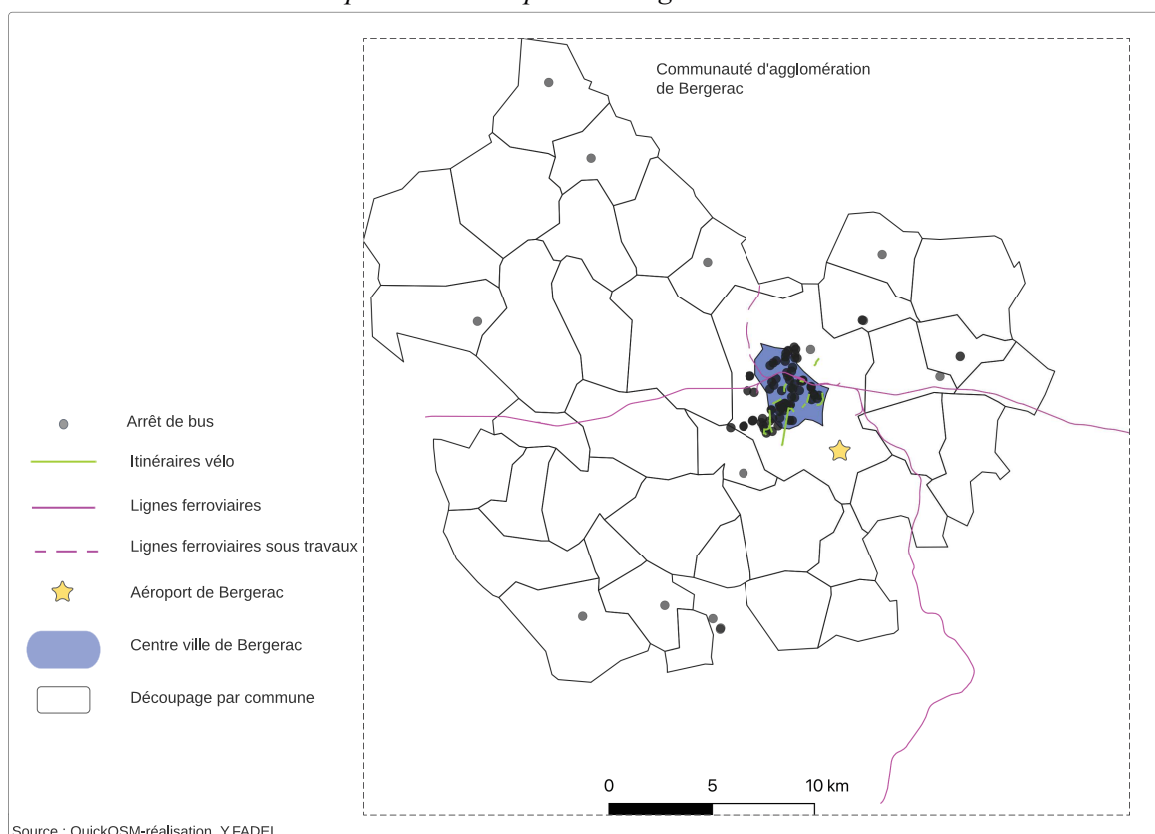
⁷¹ 1- Connecter l'aéroport avec les réseaux de transports en commun avec d'autres territoires, 2 – Promotion du territoire : mettre en place des actions de marketing afin d'augmenter le nombre de touristes, 3 Manifestations culturelles : créer des projets culturels (acteurs privés et publics) pour rendre le territoire plus attractif.

Graphique 42 : La captation du flux de touristes à l'aéroport de Bergerac



Pour les activités culturelles, une initiative est à citer, celle de T26, maire de la ville en 2019, qui a créé un festival autour de Cyrano de Bergerac avec une compagnie de théâtre. La durée de cette manifestation est de six jours ce qui implique la mobilisation d'un budget important égal à la totalité de son budget « culture » empêchant toute autre activité culturelle durant l'été. À ce jour, la ville de Bergerac change sa stratégie en élargissant la durée des activités culturelles et en répartissant le budget sur toute la durée de l'été. Selon le même intervenant, T26, la mairie a signé un accord avec une ville allemande de la banlieue de Berlin afin d'attirer de nouveaux clients vers Bergerac, ces derniers étant influencés par le mode de vie rural et la consommation de produits locaux. « *On est jumelé avec une ville allemande de la banlieue de Berlin, et on constate que les Allemands qui étaient plutôt attirés par la côte atlantique commencent aujourd'hui à vraiment s'intéresser aux villes de l'intérieur et aux villes comme la nôtre. Ils sont très attirés par les modes de vie, les produits du terroir, le vin, le foie gras. Ça, c'est un phénomène assez nouveau, et il faut qu'on développe notre action. Il y a un effort là-dessus⁷²* ».

Carte 40 : Accessibilité à partir de l'aéroport de Bergerac



⁷² L'objectif de cette initiative est de promouvoir Bergerac et ses atouts touristiques afin d'attirer plus de voyageurs allemands.

Il n'existe pas de liaisons aériennes entre Bergerac et l'Allemagne. T26, pense que la création d'une ligne entre Berlin et sa ville pourra se mettre en place prochainement. T25, directeur du développement économique de l'attraction à la CAB de Bergerac, nous confirme la difficulté à faire cohabiter les efforts de ramener des passagers via l'aéroport et les efforts destinés à capter et encourager ces passagers à rester et dépenser sur le territoire. D'après lui, ce sont les passagers de l'aéroport qui doivent s'approprier l'offre touristique à leur descente de l'avion. *« Il y a des infrastructures qui sont montées comme la véloroute voie verte. C'est donc le touriste qui descend de l'avion qui doit s'approprier l'information à sa descente »*. Selon T26, les acteurs locaux ne tirent pas profit de la présence de passagers de l'aéroport, les acteurs touristiques laissent les passagers s'éloigner du territoire en louant des automobiles sans faire usage des transports en commun. *« Donc moi j'ai envie de dire qu'effectivement il n'y a rien aujourd'hui de structuré pour attirer les gens qui descendent de l'avion pour les amener à Bergerac. Effectivement aujourd'hui, on les laisse partir louer leurs voitures. »* (T26 Maire de Bergerac). Nous pouvons aussi citer une autre initiative : celle du « Quai Cyrano » qui est un lieu en partenariat avec l'IVBD, c'est-à-dire l'Interprofession des vins de Bergerac et Duras qui est une structure professionnelle regroupant la CAB de Bergerac, la ville de Bergerac, le Conseil départemental Europe qui ensemble ont participé à la création de ce lieu. Il s'agit d'un nouveau bâtiment de l'office du tourisme où l'on trouve notamment le musée Cyrano ainsi que plusieurs boutiques commercialisant des vins et produits locaux. Pour T22, vice-président de la CAB, *« c'est la première fois qu'on voit autant d'acteurs publics et privés associés comme ça à Bergerac »*.

Nous notons une absence presque complète de la CCI à la différence de La Rochelle. Pour plusieurs raisons, l'initiative du « Quai Cyrano » ne s'adresse pas directement aux passagers de l'aéroport. Selon T21, directeur de l'aéroport, les passagers louent un véhicule via les agences présentes à l'aéroport. Le but de ces locations n'est pas de se rendre à la ville distante de deux kilomètres, mais d'aller plus loin facilement en réduisant l'opportunité de passer une nuit à Bergerac.

Les initiatives de Carcassonne reposent elles aussi sur trois axes (graphique n°43). Le premier vise à améliorer les déplacements entre Carcassonne et d'autres villes, soit par les transports en commun, soit par voie ferroviaire ou routière. Dans ce contexte, Carcassonne a une structure de transports en commun moins importante que celle de La Rochelle. Son rayon d'action entre l'aéroport et les villes proches est estimé à une quarantaine des kilomètres (carte n°41), ce transport étant divisé entre transports en commun classiques et navettes. En 2017-2018, il y a

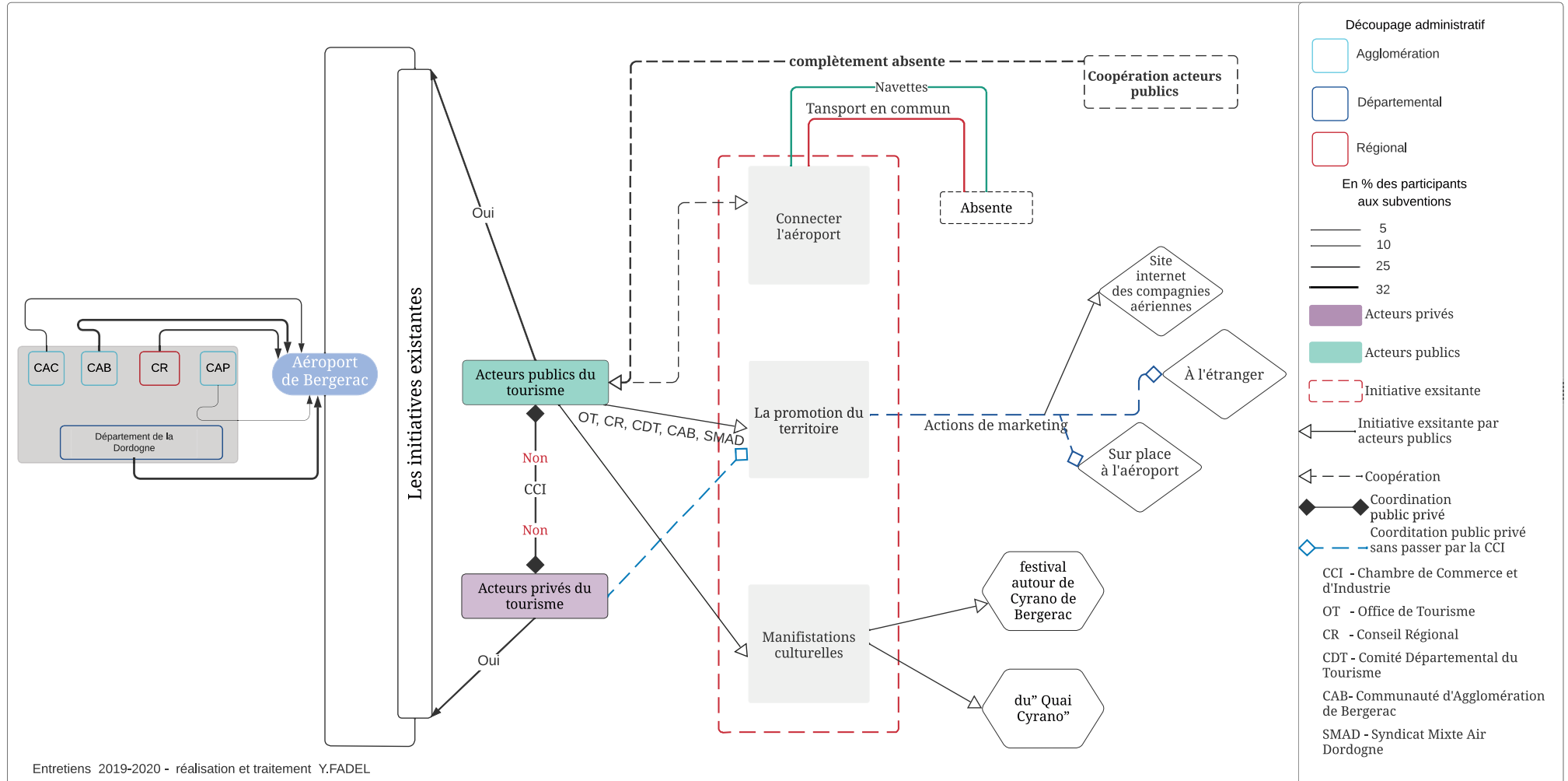
eu une offre complémentaire en termes de transport : la mise en place de navettes entre les sites touristiques et l'aéroport qui aujourd'hui n'existe plus.

Le deuxième axe repose sur les actions de marketing. Nous remarquons une absence de coopération entre acteurs publics et privés, ce qui n'est pas le cas dans les deux autres aéroports. En ce qui concerne la promotion du territoire par les acteurs publics à Carcassonne, T39, directeur OTC, nous indique la tentative de mise en place d'un projet avec l'aéroport qui n'a pas vu le jour, sans nous en indiquer les raisons. T50 nous confirme aussi que la communauté d'agglomération a voulu faire de la publicité aux aéroports de Londres Stansted, Glasgow et Charleroi avec l'objectif d'augmenter le nombre de passagers, sauf que les gestionnaires de l'aéroport étaient en désaccord avec ce projet et, là non plus nous n'avons pas réussi à obtenir d'information sur ce sujet. T47 vice-président délégué au tourisme, indique la signature en 2017 d'un partenariat entre la CAC et l'office communautaire du Grand Carcassonne Tourisme ainsi qu'avec l'aéroport, visant à être présent à l'arrivée et au départ de centaines de liaisons aériennes et de certains vols, notamment ceux à destination de la Grande-Bretagne. Ils ont présenté des produits viticoles, ainsi que les activités existantes sur le territoire, afin que les passagers à leur arrivée aient une information directe de l'attractivité locale, et qu'à leur retour, ils puissent repartir avec quelques achats. Cette initiative a été prise par le Grand Carcassonne Tourisme pour promouvoir le territoire dès l'arrivée à l'aéroport, sur une période donnée, surtout estivale. Ils ont choisi les vols et les liaisons présentant un taux de remplissage élevé. Ils ont aussi installé des stands en partenariat avec différents producteurs locaux en proposant de déguster gratuitement leurs produits aux arrivants.

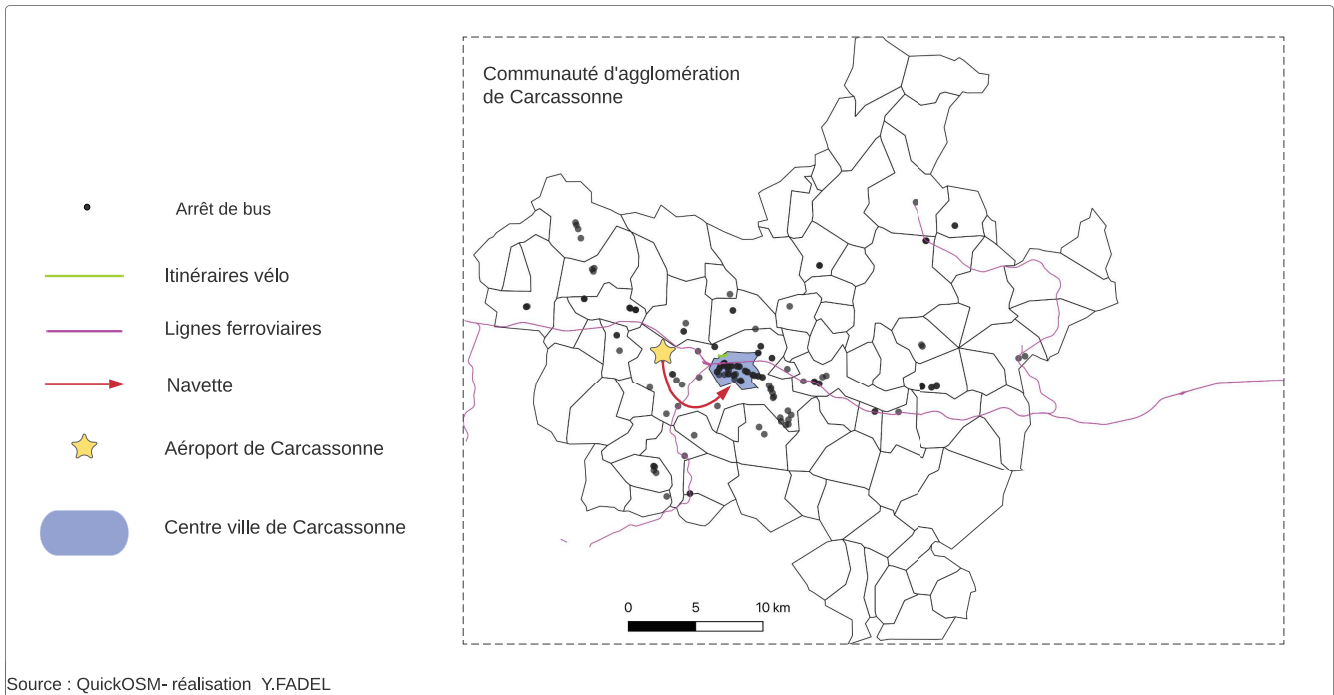
Selon T47 directeur de l'office du tourisme municipal-Cité Carcassonne, les motivations étaient de permettre la découverte du territoire. Le constat a été fait que parmi les divers arrivants, les 3/4 d'entre eux séjournaient en ville sans la quitter et sans aller visiter des sites aux alentours comme le gouffre Géant de Cabrespine, le salon du livre à Montolieu ou encore le canal du Midi dans le Minervois. Le but est donc de répartir les retombées économiques potentielles des passagers des low cost sur plusieurs sites et zones géographiques du territoire.

T47 nous dit : *« vous arrivez à Carcassonne qui est une ville doublement primée à l'UNESCO avec le canal du Midi et la Cité de Carcassonne, c'est formidable, c'est majestueux mais il n'y a pas que ça. Il y a tout autour une richesse touristique, patrimoniale, architecturale, que nous vous proposons de découvrir ».*

Graphique 43 : La captation du flux de touristes à l'aéroport de Carcassonne



Carte 41 : Accessibilité à partir de l'aéroport de Carcassonne



Le troisième axe est fondé sur les manifestations culturelles proposées à Carcassonne. D'après le graphique du diagramme n°43, nous remarquons deux activités culturelles organisées par les acteurs publics du tourisme avec l'objectif de rendre la ville plus attractive et d'encourager les personnes à y effectuer un plus long séjour.

Enfin le graphique n°43 indique les initiatives existantes à Carcassonne afin de capter les flux de passagers aéroportuaires. À la suite de l'analyse de nos entretiens, nous constatons que là non plus la CCI ne met pas en place d'initiatives ou de liens entre acteurs publics et privés permettant cette captation. Nous constatons aussi que les acteurs privés du tourisme n'ont aucun contact direct ni indirect avec l'aéroport sur le sujet de la captation de passagers alors que ce n'est pas le cas dans les deux autres cas d'études.

3.3. Limites et difficultés rencontrées par les acteurs locaux

L'échelle géographique de ces initiatives reste variable au sein de nos trois cas d'étude. Nous constatons que celles concernant La Rochelle sont plus importantes que celles mises en place dans les deux autres cas notamment en matière d'accessibilité. Le nombre de passagers est similaire entre l'aéroport de La Rochelle et l'aéroport de Bergerac mais la relation entre le territoire et les acteurs locaux à La Rochelle y est beaucoup plus importante. Pour ce qui est de la subvention dans nos trois cas d'études, nous notons une implication assez large au niveau

des départements et des conseils régionaux qui sont parties prenantes dans le subventionnement. Nous notons que les acteurs locaux à La Rochelle sont plus conscients de l'importance de capter les flux de passagers de son aéroport qu'à Carcassonne et à Bergerac.

Nous remarquons qu'il y a un écart géographique entre les acteurs qui subventionnent les trois cas d'étude et les échelles géographiques des initiatives existantes afin de capter les flux touristiques. Seul l'aéroport de La Rochelle se livre à des études régulières afin de comprendre les caractéristiques socio-économiques des passagers et de la compréhension du choix de leurs destinations. Ces types d'études aident à construire une stratégie globale en impliquant les différents acteurs locaux du territoire.

L'aéroport de Carcassonne est un cas unique car il est dirigé par les acteurs publics et les initiatives existantes resteront limitées par rapport au nombre de passagers annuels sur cette plateforme. Enfin, l'échelle géographique des initiatives de l'aéroport de Bergerac reste limitée à cette même ville. Les différences entre les échelles géographiques et les initiatives existent au sein de nos trois cas d'études, ceci pouvant être expliqué par les budgets dont disposent les acteurs publics afin de rendre leurs territoires plus dynamiques par la communication entre les différents acteurs locaux du territoire qui est un facteur important dans son implication et l'intégrer dans un plan global, les acteurs privés ayant un rôle important dans le tourisme et dans le développement économique local d'un territoire.

Nous allons nous attacher à identifier les difficultés rencontrées par les acteurs locaux au niveau de leurs plateformes aéroportuaires. Pour La Rochelle, la première difficulté identifiée est liée à la subvention même de sa plateforme. Cette difficulté est de convaincre et de mettre les acteurs locaux autour de la même table au sujet des subventions et c'est dans cette ville que le problème est le plus notable au sein de nos trois cas d'étude. À son niveau, il était difficile de convaincre la région d'augmenter sa part de subvention. Cette dernière a finalement accepté mais uniquement avec la création d'un Syndicat mixte comme nous le souligne T6, « *La Région a accepté de venir à condition qu'il y ait création d'un Syndicat mixte* ». Toujours selon T6, l'idée de départ a été de diminuer la part de la subvention accordée par la CAB par une augmentation de la part de la Région sauf que cette dernière oppose son refus. Nous identifions d'autres difficultés, mais cette fois entre les acteurs privés et publics, difficultés se traduisant en termes de communication afin de convaincre les acteurs privés à participer aux actions de marketing notamment à La Rochelle. Selon T8, directeur de la CCI, « *On a réussi avec la thalasso, parce qu'on leur a bien expliqué qu'on n'allait pas leur demander d'argent, on leur demandait juste de présenter leur métier. Après, on a fait de la publicité, avec l'aide du CDT, et avec toute une*

publicité faite à l'aéroport de Genève pour la promotion. Donc là, ils ont mis un peu d'argent. Ils ont investi pour faire de la publicité à l'aéroport de Genève ».

Suite à l'analyse des entretiens avec les acteurs locaux à La Rochelle, nous constatons que les difficultés citées par les personnes interrogées (T1, T2, T6 et T8) se situent au niveau de la subvention de l'aéroport, soit directement ou indirectement.

Pour l'aéroport de Bergerac nous avons identifié aussi plusieurs difficultés rencontrées durant les initiatives de captation des flux de passagers. Tout d'abord, il s'agit d'une coordination entre les acteurs publics afin de mettre en place une navette qui dessert les lieux les plus importants de la ville, notamment l'aéroport. Cette initiative a duré quelques mois seulement pour s'arrêter pour plusieurs raisons : son coût pour la CAB, et le manque de communication entre les acteurs locaux sur ce sujet, ainsi que par les pressions faites par les lobbies de taxis sur les élus locaux pour la suppression de ces navettes.

En ce qui concerne Carcassonne, nous n'avons identifié qu'une seule difficulté liée à la communication entre les acteurs locaux et les gestionnaires de la plateforme : son manque de coopération et de communication entre la communauté d'agglomérations et sa structure aéroportuaire. Parmi les personnes interrogées, aucune n'a souligné ces difficultés de communication, mais pendant nos séjours à Carcassonne, nous avons pu nous même la constater. En effet, la communauté d'agglomération carcassonnaise communique avec l'aéroport mais de façon moindre que les deux autres cas d'études. Suite à nos demandes d'informations sur la structure, nous avons reçu des réponses assez vagues de sa part avec le conseil de se tourner vers les gestionnaires de l'aéroport afin d'obtenir des données, notamment sur les conditions d'installation de compagnies low cost.

Conclusion

Suite à l'analyse des graphiques et diagrammes n°46, 47 et 48 dans nos trois cas d'études, nous constatons une absence presque complète d'initiatives prises par les acteurs privés du tourisme afin de capter les flux aéroportuaires dans l'intention d'actions de marketing.

Malgré la connaissance par les acteurs privés du tourisme de l'augmentation du nombre de passagers depuis 2003, nous n'avons pas eu l'impression que cette présence de passagers était fondamentale et déterminante dans leurs activités touristiques. Nous constatons aussi un manque de coopération entre les acteurs publics et privés du tourisme afin de tirer profit des passagers aériens. Les seules initiatives qui existent sont celles mises en place par les CCI avec quelques acteurs privés, notamment à La Rochelle. Ces initiatives consistent seulement à

promouvoir la destination. Nous remarquons aussi au sein de nos trois cas d'études un manque de contacts entre les acteurs publics du tourisme, notamment les communautés d'agglomérations avec les acteurs privés et les gestionnaires de plateformes aéroportuaires afin de capter leurs passagers.

Nous en venons donc à aborder ce manque de coordination entre les acteurs locaux: communauté d'agglomérations, acteurs privés et gestionnaires d'aéroports. Comme déjà développé précédemment, les communautés d'agglomérations sont compétentes dans la gestion du tourisme sur leur territoire, et font partie des financiers des aéroports. Ils ont des contacts avec les acteurs privés du tourisme car ceux qui gèrent les taxes de séjour gèrent aussi les transports en commun. Nous constatons donc que les communautés d'agglomérations peuvent être impliquées autrement que par le subventionnement des aéroports et les actions de marketing. Leur rôle peut être de créer des initiatives entre acteurs privés et publics afin de profiter du flux de passagers.

Parmi les acteurs privés interrogés au sein de nos trois territoires, aucun n'a eu d'entretien ou de contacts directs avec les gestionnaires d'aéroports afin de construire une stratégie public/privé dans le but de maximiser les retombées économiques.

La seule initiative existante entre les acteurs privés du tourisme se trouve à La Rochelle. Cette initiative consiste en une organisation entre les gérants d'hôtels et de restaurants par la création d'un package « repas et logement », l'objectif étant d'encourager les clients de l'hôtel à prendre leurs repas dans des structures de restauration voisines de l'hôtel en proposant des tarifs de menus un peu moins élevés que le tarif normal. Cette coordination entre les acteurs privés a duré seulement trois ans et a pris fin en 2019.

Pour Bergerac, nous constatons une absence complète de coordination entre acteurs publics et privés.

Nous remarquons aussi un manque de coopération entre les acteurs publics eux-mêmes afin de maximiser les retombées économiques surtout dans la ville de Bergerac.

L'aéroport de Carcassonne est le plus important en termes de passagers annuels par rapport aux autres cas d'études et nous remarquons que la ville dispose de lieux historiques touristiques classés par l'UNESCO ce qui n'est pas le cas dans les deux autres villes (cf. chapitre VI). Durant nos séjours à Carcassonne, nous avons aussi noté une absence de coopération entre acteurs privés et publics. De plus, il faut savoir qu'il existe deux offices de tourisme dans cette ville, mais nous n'avons noté aucune coopération entre l'office de tourisme, les acteurs privés du tourisme et les gestionnaires de l'aéroport. En conclusion, les acteurs privés ne mènent aucun

projet ni contact, pas plus que de coordination entre eux, ou avec les acteurs publics afin de promouvoir la destination.

Pour terminer, à Carcassonne, nous remarquons une absence de rôle des acteurs privés dans la captation de passagers aéroportuaires (graphique n°48). La communication entre gestionnaires de l'aéroport et acteurs publics et privés du tourisme est très limitée. Durant nos séjours à Carcassonne, nous avons essayé de comprendre les raisons de cette rupture de communication entre l'aéroport et les acteurs locaux du tourisme mais nous n'avons pas obtenu d'explications claires. À ce jour, l'aéroport est passé sous direction publique (cf. chapitre VI), ce qui pourrait changer la relation entre ses gestionnaires et les acteurs locaux du tourisme.

Conclusion Partie III

La perception des compagnies low cost par les acteurs locaux interrogés est différente. Nous notons que les gestionnaires d'aéroports et les acteurs privés les considèrent, notamment Ryanair, comme un outil de développement du tourisme. En revanche, les acteurs publics pensent que c'est le prix à payer afin d'assurer le trafic aérien.

Le soutien à l'activité aéroportuaire par les acteurs publics est systématique et indispensable à la fois pour proposer des infrastructures adaptées aux attentes des compagnies aériennes et pour l'implantation et le maintien des vols proposés par les low cost. Dans nos trois cas d'étude, ces aides sont partagées entre plusieurs entités publiques avec des parts variables. L'appui accordé aux low cost passe notamment par des actions marketing dont l'efficacité n'est pas questionnée alors même qu'aucune enquête ne permet d'en mesurer les retombées. Les exigences des low cost se renchérissent lors du renouvellement des contrats entraînant ainsi les acteurs locaux dans un cercle vicieux car refuser ces nouvelles conditions entraîne le départ de la compagnie et peut provoquer l'arrêt des activités.

Nous avons remis en question les arguments utilisés par les acteurs locaux concernant leurs stratégies de soutien aux aéroports et aux compagnies low cost. Ces arguments reposent sur trois axes : 1-les trafics aériens jouent un rôle important dans l'installation de Britanniques notamment en Dordogne, alors que ces clients préexistaient bien avant l'arrivée des compagnies low cost, et nous notons un manque d'enquêtes au niveau des trois aéroports visant à déterminer l'impact des liaisons low cost sur la décision de venir s'installer sur le territoire. 2- les acteurs locaux estiment que l'accessibilité aérienne est un élément primordial pour le développement d'une destination touristique alors que nous affirmons que cet élément n'est pas si important,

notamment s'il existe des alternatives modales telles que les lignes ferroviaires et les voies routières, comme c'est le cas pour la présence des Allemands pour qui les caractéristiques des destinations importent plus que l'accessibilité par la voie aérienne. 3- les acteurs locaux, notamment les CCI, tendent à maximiser les effets positifs des retombées économiques générées par les passagers. Les acteurs locaux comparent les dépenses des voyageurs et les subventions versées par les acteurs locaux sans prendre en compte la totalité des investissements financiers. Si nous cumulons les financements des infrastructures et des équipements, les charges de fonctionnement aéroportuaires, les subventions directes et indirectes aux compagnies, les actions de marketing, nous sommes face à des montants conséquents pouvant remettre en question l'impact des retombées économiques générées par les passagers. À cela s'ajoutent les passagers VFR dont le niveau de dépense est inférieur à celui des touristes diminuant ainsi les retombées économiques.

Au sein de nos trois cas d'études, les stratégies des acteurs locaux sont limitées, et ce pour plusieurs raisons. D'abord, les trois structures aéroportuaires étaient déficitaires bien avant l'installation de compagnies low cost, ce déficit a augmenté et progressé alors que les acteurs locaux ont continué à prendre en charge des montants importants sans avoir de marges de manœuvre afin de les rendre indépendants. D'autre part, il manque, dans les trois cas d'études, une stratégie visant à maximiser les retombées économiques sur le territoire en raison, notamment, de l'absence de coordination entre acteurs publics et privés

Conclusion générale

L'analyse de la littérature nous a permis de montrer la complexité des relations entre le développement économique local et l'accessibilité aux territoires, et plus particulièrement aérienne. Malgré la richesse de la production scientifique qui utilise des approches quantitatives, leurs résultats peuvent être regroupés en trois groupes : le premier est constitué par des auteurs qui ont affirmé que le développement du transport aérien peut conduire à un développement économique, le deuxième par des auteurs qui montrent que le développement économique génère un développement du transport aérien. Le dernier groupe considère que la relation de cause à effet entre transport aérien et développement économique est réciproque.

La plupart des auteurs tendent à utiliser des variables quantitatives afin de décrire cette relation entre le transport aérien et le développement économique. Ces variables sont liées au secteur économique tel que le PIB, le PIB par habitant, ou liées au transport aérien comme le nombre de passagers, le nombre de mouvements, le nombre de sièges offerts.

Il apparaît, grâce à la littérature, qu'il n'est pas possible de tirer de conclusions définitives sur ces relations et que l'on ne peut pas transposer ou généraliser les résultats observés sur un territoire.

Les effets d'une infrastructure de transport ne sont pas automatiques mais sont contextuels et soumis aux stratégies des acteurs locaux. Ces derniers peuvent impacter les relations entre le transport aérien et le développement touristique. Par exemple, la volonté politique de tendre vers une libéralisation s'est accompagnée d'un désengagement des États et d'une montée en puissance des compagnies privées, notamment des low cost, motivées par la rentabilité économique plus que par un rôle dans l'aménagement territorial. La convergence de ces phénomènes a conduit à la présence de compagnies low cost sur des aéroports régionaux et secondaires. Elles sont l'expression de la rencontre d'une volonté politique et d'un nouveau modèle économique, et sont porteuses d'attentes en matière de développement touristique. Depuis la libéralisation du transport aérien en Europe et notamment en France, nous notons une augmentation importante du trafic aérien, notamment de la part des compagnies low cost dans les aéroports (cf chapitre II). Suite à la libéralisation du transport aérien en Europe, une réforme de 150 aéroports français a été opérée dans les années 2000. Cette réforme repose sur les lois de décentralisation qui ont permis le transfert des plateformes aéroportuaires aux collectivités locales (régions, départements, regroupements communaux). Celles-ci ont dû réexaminer l'utilité de ces infrastructures et se positionner quant au soutien à y apporter. Grâce à cette réforme, ce sont les acteurs publics territoriaux qui vont gérer et financer leurs structures

aéroportuaires. Il est vrai qu'un recul de l'État français a été noté depuis la libéralisation du transport aérien, mais ce recul a été remplacé par une forte présence des acteurs locaux de territoire.

Ces acteurs publics sont impliqués dans la gestion des aéroports par le biais des subventions directes ou indirectes au trafic aérien. Ces acteurs publics ont pris l'initiative de développer leurs structures aériennes en ouvrant de nouvelles liaisons notamment pour le premier groupe d'aéroports de notre typologie à destination de la Grande-Bretagne et pour les autres groupes vers d'autres pays européens.

D'après nos entretiens, toutes les liaisons de nos cas d'études sont déficitaires et subventionnées par l'argent public. Les collectivités locales se retrouvent donc au cœur d'un système de dépendance mutuelle entre des aéroports (groupe 1), qui sont tributaires des low cost et ces mêmes compagnies dont la rentabilité du modèle est conditionnée aux aides reçues. La suspension du versement des aides se traduit par l'arrêt des liaisons. Cependant, les low cost en desservant des aéroports régionaux peuvent être considérées comme un atout par les collectivités pour renforcer le développement local. Les collectivités peuvent donc s'appuyer sur plusieurs leviers afin de soutenir l'activité aéroportuaire. Le premier type d'aide concerne les investissements et les frais d'exploitation aéroportuaires (salaires, entretien des infrastructures, sécurité...) ; le second sert à promouvoir l'ouverture de nouvelles lignes et à soutenir les liaisons existantes. En effet, avec l'injonction de la Commission Européenne à avoir des plateformes rentables, la hausse des taxes aéroportuaires, la pandémie de Covid19, la sortie de la Grande-Bretagne de l'Union Européenne, ces aéroports sont assujettis à de nouvelles contraintes. Avec un cadre réglementaire et un environnement plus astreignants, la marge de manœuvre des pouvoirs publics se réduit, alors même que l'aéroport est considéré comme un outil améliorant l'attractivité de ces territoires, cet outil coûte cher aux acteurs locaux en termes de subvention directe et indirecte et de frais de maintien de ces aéroports.

Les relations entre les acteurs locaux (publics et privés) et les gestionnaires des trois plateformes aéroportuaires étudiées sont variables et chaque territoire a sa propre modalité de relations entre les acteurs publics et les relations entre les acteurs privés par rapport à la structure aéroportuaire. Selon J. Lévy et M. Lussault (2013), le modèle territorial définit l'action des institutions politiques territoriales sur leur territoire d'actions. Ce modèle nécessite que chaque entité territoriale sache mettre en exergue ses particularités spécifiques à travers les choix politiques qu'elle fait. Cette modalité territoriale est variable au sein de nos trois cas d'études. Cette variabilité se constate dans les relations entre les acteurs publics eux-mêmes sur le sujet des structures aéroportuaires, c'est-à-dire que les acteurs locaux ne communiquent pas entre eux au

sujet de la captation des flux de passagers afin de maximiser les retombées économiques notamment autour des villes voisines de l'aéroport.

Nous constatons aussi que les structures aéroportuaires communiquent fortement uniquement avec les acteurs publics qui les subventionnent. C'est le cas de l'aéroport de Carcassonne où la CAC ne communique pas avec sa structure aéroportuaire à la différence de La Rochelle. Quand nous parlons de la communication, cela peut signifier des discussions visant à lier l'aéroport avec d'autres villes, de mettre des projets en commun ou de participer à la création de la stratégie de développement de la structure aéroportuaire.

Les relations entre les acteurs publics sur le sujet d'un aéroport sont très complexes surtout si ces derniers sont déficitaires comme pour nos trois cas d'études. Les facteurs qui influencent les relations entre les structures aéroportuaires et les acteurs locaux sont nombreux, comme par exemple, la subvention directe ou indirecte, la participation à la subvention d'investissements d'infrastructures, les orientations politiques des élus locaux au sein d'un territoire. Tous ces éléments créent et établissent la relation entre acteurs locaux et structures aéroportuaires. En ce qui concerne les acteurs privés de tourisme, leur relation avec les acteurs publics est moins complexe. Elles passent soit par la communauté d'agglomérations de chaque territoire (car ces dernières sont en contact direct avec les structures hôtelières), soit par la chambre de commerce qui est aussi un acteur public en contact avec les acteurs privés du tourisme comme notamment les structures du domaine de la restauration.

Nous pouvons ainsi affirmer que les rapports de force entre les compagnies aériennes low cost, notamment Ryanair et les acteurs publics de nos trois cas d'études sont déséquilibrés et plus avantageux pour la compagnie aérienne Ryanair. Même avec l'existence d'autres compagnies aériennes qui desservent La Rochelle et Bergerac, Ryanair reste en position dominante. Ce positionnement de la compagnie aérienne au sein de nos trois cas d'études se traduit par des demandes d'avantages de la part de Ryanair, notamment à Bergerac où elle réclame des aides à la hausse afin d'ouvrir une nouvelle ligne. Nous affirmons aussi que les acteurs publics rencontreront des difficultés pour continuer à subventionner le trafic aérien en raison de contraintes budgétaires, notamment à l'échelle des communautés d'agglomérations. Il faut savoir que ces plateformes aéroportuaires ont été touchées par la crise sanitaire comme tous les aéroports. En raison de cette crise sanitaire, le trafic aérien au sein de nos trois cas d'études reste perturbé, ce qui demande une intervention des acteurs publics à plusieurs échelles géographiques afin d'assurer la continuité du transport aérien.

Pour terminer, la plupart des acteurs publics interrogés ont une idée en commun sur le rôle des plateformes aéroportuaires notamment en termes de retombées économiques directes, indirectes, induites et effets catalyseurs générés par la présence de Britanniques. D'après notre analyse, nous pouvons affirmer le rôle positif de ces plateformes sur la présence de Britanniques notamment à Bergerac, où ceux-ci se sont installés bien avant l'implantation des compagnies low cost. Pour La Rochelle, la plupart des acteurs publics, nous affirment que les Anglais constituent la première nationalité en termes de propriétaires, alors qu'après vérification, nous affirmons que ce sont les propriétaires allemands qui prédominent, de même qu'en matière de fréquentation touristique, ce qui met en cause les arguments utilisés par les acteurs publics sur le rôle des structures aéroportuaires qu'ils considèrent comme moyen d'attractivité touristique. Selon nous, ce sont les caractéristiques touristiques des destinations qui constituent les facteurs déterminants attirant les touristes et pas simplement la qualité de l'accessibilité.

Bibliographie

ABDI, H. ET WILLIAMS, L.J., « Principal component analysis », *WIREs Computational Statistics*, vol. 2, n° 4- août 2010, pp. 433-459.

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL EUROPE, ACI Europe Analysis Paper : *Competition in the European Aviation Sector* , 2014, 70 p.

AGENCE DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE L'AUDE, *Bilan touristique départemental*, 2019, 12 p.

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL EUROPE ET YORK AVIATION, *The social and the social and economic impact of economic impact of airports in Europe*, 2004, 84 p.

ALBALATE, D. et FAGEDA, X., « High-Technology Employment and Transportation : Evidence from the European Regions », *Regional Studies*, vol. 50, n° 9, septembre 2016, pp. 1564-1578.

ALDERIGHI, M., CENTO, A., NIJKAMP, P. ET RIETVELD, P., « Competition in the European aviation market : the entry of low-cost airlines », *Journal of Transport Geography*, vol. 24, septembre 2012, pp. 223-233.

ALIVERNINI, A., D'IGNAZIO, A. et MIGLIARDI, A., « Cheap seats to smaller cities : good news for local tourism receipts? Evidence from Italy », *RIV Rassegna Italiana di Valutazione*, n° 62, mai 2016, pp. 9-29.

ALSUMAIRI, M. et HONG TSUI, K.W., « A case study : The impact of low-cost carriers on inbound tourism of Saudi Arabia », *Journal of Air Transport Management*, vol. 62, juillet 2017, pp. 129-145.

ÁLVAREZ-DÍAZ, M., GONZÁLEZ-GÓMEZ, M. et OTERO-GIRÁLDEZ, M.S., « Low cost airlines and international tourism demand. The case of Porto's airport in the northwest of the Iberian Peninsula », *Journal of Air Transport Management*, vol. 79, août 2019, pp. 101-122.

BAKER, D., MERKERT, R. et KAMRUZZAMAN, Md., « Regional aviation and economic growth : cointegration and causality analysis in Australia », *Journal of Transport Geography*, vol. 43, février 2015, pp. 140-150.

BARNIER, L.-M., *Les low cost : évolutions des modèles professionnels du transport aérien*, Oct 2014, Mons, Belgique, 9 p.

BARNIER, L.-M., CALAME, C. et VANDEWATTYNE, J., « Le low cost dans le secteur aérien : Vers une reconfiguration systémique de la production ? », *La Nouvelle Revue du Travail*, n° 12, mai 2018, pp.15-28.

BAUDELLE, G., GUY, C. et MERENNE-SCHOUMAKER, B., *Le développement territorial en Europe : concepts, enjeux et débats*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. Didact Géographie, 2011, 281 p.

BAZIN, S., BECKERICH, C. et DELAPLACE, M., « Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise », *Belgeo*, n° 1-2, septembre 2010, pp. 65-78.

BAZIN-BENOIT, S. et DELAPLACE, M., « Desserte ferroviaire à grande vitesse et tourisme : Entre accessibilité, image et outil de coordination », *Téoros*, vol. 32, n° 2, juin 2016, pp. 37-46.

BELFELLAH, Y. et GASSEMI, K., « Stratégies d'acteurs et démarche prospective : Essai de formalisation des mécanismes de pouvoir au sein du secteur touristique marocain », *Recherches en Sciences de Gestion*, n° 5, mars 2017, pp. 25-49.

BELVES, J.P., *L'avenir du passé - Hors-série « Bergerac s'envole*, 1^{re} édition, s.l., Editions du Grand Salvette, 2014, 88 p.

BENELL, D. et PRENTICE, B., « A regression model for predicting the economic impacts of Canadian airports », *The Logistics and Transportation Review*, vol. 29, n° 2, 1993, 139 p.

BERNOUX, P., BION, J.-Y., COHEN, J.-C. et MEUNIER-CHABERT, M., *L'analyse des systèmes d'acteurs : Cahier n°1 : Diagnostics de territoire et systèmes d'acteurs*, hal-02162045, [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), 2019, 104 p.

BILAL, M. et AMNA, S., « Aviation Demand and Economic Growth in the Czech Republic : Cointegration Estimation and Causality Analysis », *Traffic & Transportation*, vol. 94, n°1, 2014 pp. 54-63.

BOONEKAMP, T., ZUIDBERG, J. et BURGHOUWT, G., « Determinants of air travel demand : The role of low-cost carriers, ethnic links and aviation-dependent employment », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, vol. 112, juin 2018, pp. 18-28.

BOY, D., CARADEC, P., CARRARD, M., CHEVALIER, J., COLOMB DE DAUNANT, L., DOBRUSZKES, F., FOUR, S., GUITTET, K., LAMBERT, P., OURLIAC, J.-P., SUBREMON, A., TERRAL, L. ET THEOLEYRE, F., *Rapport sur le maillage aéroportuaire français*, Conseil Supérieur de l'Aviation Civile-CSAC, 2017, 82 p.

BRAUN, V. et CLARKE, V., *Successful qualitative research : a practical guide for beginners*, Los Angeles, SAGE, 2013, 382 p.

BRAUN, V. et CLARKE, V., «Using thematic analysis in psychology », *Qualitative Research in Psychology*, vol. 3, n° 2, janvier 2006, pp. 77-101.

BRUECKNER, J.K., « Airline Traffic and Urban Economic Development », *Urban Studies*, vol. 40, n° 8, juillet 2003, pp. 1455-1469.

BUREAU D'INFORMATIONS ET DE PREVISIONS ECONOMIQUES-BIPE, *Étude des retombées socio-économiques du transport aérien en région Occitanie, Focus aéroport de Carcassonne*, La Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, 2017, 22 p.

BUTCHER, J.N., « Assessing Pilots with “the Wrong Stuff” : A Call for Research on Emotional Health Factors in Commercial Aviators », *International Journal of Selection and Assessment*, vol. 10, n° 1 & 2, mars 2002, pp. 168-184.

CAMPOS-SORIA, J.-A., INCHAUSTI-SINTES, F. et EUGENIO-MARTIN, J.L., « Understanding tourists' economizing strategies during the global economic crisis », *Tourism Management*, vol. 48, juin 2015, pp. 164-173.

CARRARD, M., « L'arrivée des opérateurs privés dans le réseau des aéroports français : éléments pour une réflexion prospective », *Flux*, n° 4, décembre 2016, pp. 58-78.

CARRE, A.-D., *Aéroports et stratégie d'entreprise*, Paris, Institut du transport aérien (ITA), 2000, 726 p.

CASTILLO-MANZANO, J.I., LÓPEZ-VALPUESTA, L. et GONZÁLEZ-LAXE, F., « The effects of the LCC boom on the urban tourism fabric : The viewpoint of tourism managers », *Tourism Management*, vol. 32, n° 5, octobre 2011, pp. 1085-1095.

CASTLEBERRY, A. et NOLEN, A., « Thematic analysis of qualitative research data : Is it as easy as it sounds? », *Currents in Pharmacy Teaching and Learning*, vol. 10, n° 6, juin 2018, pp. 807-815.

CCI AQUITAINE, *Études d'impact économique des aéroports Bordeaux, Mérignac, Biarritz, Anglet, Bayonne, Pau, Pyrénées, Bergerac Dordogne*, 2015, 76 p.

CHABE, A., *L'aéroport de Carcassonne enregistre une baisse de moitié du trafic de passagers*, *ladepeche.fr*, 2020, 2 p.

CHAPELON, L. BEAUCIRE, F., CHAPELON, I. et ZEMBRI, P., *Géographie des transports*, Paris, Colin, 2005, 232 p.

CHARENTES TOURISME, *Charentes tourisme booster d'activité dossier presse corporate 2020*, *charentestourisme.com* », 2019, 12 p.

CHEREAU, P. et MESCHI, P.-X., *Le conseil en stratégie : missions, méthodes et livrables*, Paris, vuibert, 2019, 272 p.

CHEVALLIER, M., « Le low cost, modèle d'avenir ? », *Alternatives Économiques*, n° 3, mars 2008, pp. 56-56.

CHIGBU, U., « Visually Hypothesising in Scientific Paper Writing : Confirming and Refuting Qualitative Research Hypotheses Using Diagrams », *Publications*, vol. 7, n° 1, mars 2019, pp. 2-18.

CHUNG, J.Y. et WHANG, T., « The impact of low cost carriers on Korean Island tourism », *Journal of Transport Geography*, vol. 19, n° 6, novembre 2011, pp. 1335-1340.

CLAVÉ, S.A., SALADIÃ, Ã., CORTÃ, J. et Fernandez, I., « How different are tourists who decide to travel to a mature destination because of the existence of a low-cost carrier route? », *Journal of Air Transport Management*, vol. 42, janvier 2015, pp. 213-218.

COMBE, E., *Le low cost*, Paris, la Découverte, 2019 (Repères 571), 128 p.

COMBE, E., *Le low cost*, Paris, la Découverte, 2011 (Repères 571), 135 p.

COMITE DEPARTEMENTAL DU TOURISME DE LA DORDOGNE, *Etat du parc des hébergements, fréquentation, clientèles et autres indicateurs* », 2019, 35 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Procédures relatives à la mise en œuvre de la politique de Concurrence-Aide d'État, Aéroport de La Rochelle*, Journal officiel de l'Union européenne, 2012a, 32 p.

COMMISSION EUROPEENNE, *Procédures relatives à la mise en œuvre de la politique de Concurrence-Aide d'État, Aéroport de Carcassonne*, Journal officiel de l'Union européenne, 2012b, 39 p.

CROZIER, M. et FRIEDBERG, E., *L'acteur et le système : les contraintes de l'action collective*, Paris, 3^e édition, 1992 (Points 248), 530 p.

CROZIER, M. et FRIEDBERG, E., *L'acteur et le système : les contraintes de l'action collective*, Paris, 1^e édition, 1977, 512 p.

DAVISON, L. et RYLEY, T., « Tourism destination preferences of low-cost airline users in the East Midlands », *Journal of Transport Geography*, vol. 18, n° 3, mai 2010, pp. 458-465.

DECKER, M., *Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts : les turbulences du « low cost » dans le ciel européen*, Paris, Harmattan, 2004 (Collection « Inter-national »), 162 p.

DEFFONTAINES, J.-P. et PROD'HOMME, J.-P., *Territoires et acteurs du développement local : des nouveaux lieux de démocratie*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube 2001, 139 p.

DELAPLACE, M., « Pourquoi les "effets" TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires, Stratégies », *Recherche Transports sécurité*, vol. 2012, n° 03-04, décembre 2012, pp. 290-302.

DE WIT, J.G. et ZUIDBERG, J., « The growth limits of the low cost carrier model », *Journal of Air Transport Management*, vol. 21, juillet 2012, pp. 17-23.

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE, *Observatoire de l'Aviation Civile 2004 2006*, 2006, 104 p.

DOBRUSZKES, F., « Compagnies low cost européennes et aéroports secondaires : quelles dépendances pour quel développement régional ? », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 47, 2005, pp. 39-59.

DOBRUSZKES, F., « Air services at risk : The threat of a hard Brexit at the airport level », *Environment and Planning A : Economy and Space*, vol. 51, n° 1, février 2019, pp. 3-7.

DOBRUSZKES, F., « The geography of European low-cost airline networks : a contemporary analysis », *Journal of Transport Geography*, vol. 28, avril 2013, pp. 75-88.

DOBRUSZKES, F., « Élargissement européen et réseaux aériens à bas prix. À la conquête de l'Est ou de l'Ouest ? (European enlargement and low-price airline networks. Winning the East or the West ?) », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 86, n° 4, 2009, pp. 459-471.

DOBRUSZKES, F., *Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen*, Berne, P.I.E. Peter Lang, 2007a, 285 p.

DOBRUSZKES, F., GIVONI, M. et VOWLES, T., « Hello major airports, goodbye regional airports? Recent changes in European and US low-cost airline airport choice », *Journal of Air Transport Management*, vol. 59, mars 2017, pp. 50-62.

DOBRUSZKES, F., MONDOU, V. et GHEDIRA, A., « Assessing the impacts of aviation liberalisation on tourism : Some methodological considerations derived from the Moroccan and Tunisian cases », *Journal of Transport Geography*, vol. 50, janvier 2016, pp. 115-127.

DOBRUSZKES, F. et MWANZA WA MWANZA, H., « Marginalisation et dépendance aérienne de l'Afrique sub-saharienne », *Belgeo*, n° 2, juin 2007b, pp. 203-226.

DOGANIS, R., « Tourisme et transport aérien - de l'essor à la maturité », *Tourism Management*, vol. 14, n° 5, octobre 1991, pp. 406-407.

DONZELLI, M., « The effect of low-cost air transportation on the local economy : Evidence from Southern Italy », *Journal of Air Transport Management*, vol. 16, n° 3, mai 2010, pp. 121-126.

DUHAMEL, P., *Géographie du tourisme et des loisirs*, Paris, Armand Colin, 2018, 288 p.

DUHAMEL, P. et VIOLIER, P., *Tourisme et littoral : un enjeu du monde*, Paris, Belin, 2009, 182 p.

DUMEZ, H., « Qu'est-ce que la recherche qualitative ? Problèmes épistémologiques, méthodologiques et de théorisation », *Annales des Mines - Gérer et comprendre*, n° 2, juin 2013, pp. 29-42.

EBERLEIN, B., « L'État régulateur en Europe », *Revue française de science politique*, vol. 49, n° 2, 1999, pp. 205-230.

ÉQUIPE MIT, *Tourismes 1, lieux communs*, Paris, Belin, 2008, 320 P.

EUGENIO-MARTIN, J.L. et INCHAUSTI-SINTES, F., « Low-cost travel and tourism expenditures », *Annals of Tourism Research*, vol. 57, mars 2016, pp. 140-159.

FAGEDA, X., SUAU-SANCHEZ, P. et MASON, K.J., « The evolving low-cost business model : Network implications of fare bundling and connecting flights in Europe », *Journal of Air Transport Management*, vol. 42, janvier 2015, pp. 289-296.

FARMAKI, A. et PAPTAEODOROU, A., « Stakeholder Perceptions of the Role of Low-cost Carriers in Insular Tourism Destinations : The Case of Cyprus », *Tourism Planning & Development*, vol. 12, n° 4, octobre 2015, pp. 412-432.

FERRER-ROSELL, B. et COENDERS, G., « Airline type and tourist expenditure : Are full service and low cost carriers converging or diverging? », *Journal of Air Transport Management*, vol. 63, août 2017, pp. 119-125.

GAY, J.-C. et MONDOU, V., *Tourisme & transport : deux siècles d'interactions*, Bréal, 2017, 255 p.

GILLEN, D. et MORRISON, W.G., « Regulation, competition and network evolution in aviation », *Journal of Air Transport Management*, vol. 11, n° 3, mai 2005, pp. 161-174.

GODET, M., *Manuel de prospective stratégique*, 3^e édition, Paris, Dunod, 2007, 296 p.

GODET, M. et RADFORD, K., *Creating futures : scenario planning as a strategic management tool*, Paris, Économica, 2006, 349 p.

GOETZ, A.R., « Air Passenger Transportation and Growth in the U.S. Urban System, 1950-1987 », *Growth and Change*, vol. 23, n° 2, avril 1992, pp. 217-238.

GOETZ, A.R. et GRAHAM, B., « Air transport globalization, liberalization and sustainability : post-2001 policy dynamics in the United States and Europe », *Journal of Transport Geography*, vol. 12, n° 4, décembre 2004, pp. 265-276.

GOETZ, A.R. et VOWLES, T.M., « The good, the bad, and the ugly : 30 years of US airline Goetz deregulation », *Journal of Transport Geography*, vol. 17, n° 4, juillet 2009, pp. 251-263.

GRAHAM, A., « Understanding the low cost carrier and airport relationship : A critical analysis of the salient issues », *Tourism Management*, vol. 36, juin 2013, pp. 66-76.

GRAHAM, A., « How important are commercial revenues to today's airports? », *Journal of Air Transport Management*, vol. 15, n° 3, mai 2009, pp. 106-111.

GRAHAM, A. et DENNIS, N., « The impact of low cost airline operations to Malta », *Journal of Air Transport Management*, vol. 16, n° 3, mai 2010, pp. 127-136.

GRAHAM, A. et DOBRUSZKES, F. (éds.), *Air transport : a tourism perspective*, Amsterdam, Elsevier, 2019, 274 p.

GREEN, R.K., « Airports and Economic Development », *Real Estate Economics*, vol. 35, n° 1, mars 2007, pp. 91-112.

GREFFE, X., *Le développement local*, La Tour d'Aigues, Aube ; DATAR, 2002 (Monde en cours), 200 p.

GROB, S. et LÜCK, M. (éds.), *The low cost carrier worldwide*, London New York, Routledge, Taylor & Francis Group, 2016, 262 p.

GROUPE CHADULE, *Initiation aux pratiques statistiques en géographie*, Paris, A. Colin, 1997, 80 p.

GUILBERT, V., *Les retombées économiques, enquête auprès des passagers des vols Low Cost-aéroport de La Rochelle*, Tryom, La Rochelle, 2018, 25 p.

HAKIM, M.M. et MERKERT, R., « Econometric evidence on the determinants of air transport in South Asian countries », *Transport Policy*, vol. 83, novembre 2019, pp. 120-126.

HALPERN, N. et GRAHAM, A., « Factors affecting airport route development activity and performance », *Journal of Air Transport Management*, vol. 56, septembre 2016, pp. 69-78.

HONG TSUI, K.W., « Does a low-cost carrier lead the domestic tourism demand and growth of New Zealand? », *Tourism Management*, vol. 60, juin 2017, pp. 390-403.

HU, Y., XIAO, J., DENG, Y. et XIAO, Y., « Domestic air passenger traffic and economic growth in China : Evidence from heterogeneous panel models », *Journal of Air Transport Management*, vol. 42, janvier 2015, pp. 95-100.

JAVADI, M. et ZAREA, K., « Understanding Thematic Analysis and its Pitfall », *Journal of Client Care*, vol. 1, n° 1, 2016, pp. 33-40.

JULAUD, J.-J., *L'histoire de France pour les nuls*, Paris, Decitre, 2004, 806 p.

KAPUR, R., CHANDRAMOULI, R. et WILLIAMS, T.W., « Strategies for low-cost test », *IEEE Design & Test of Computers*, vol. 18, n° 6, décembre 2001, pp. 47-54.

KASSAMBARA, A., *Machine learning essentials*, STHDA, 2017a, 210 p.

KASSAMBARA, A., *Practical guide to cluster analysis in R : unsupervised machine learning*, STHDA, 2017b (Multivariate analysis 1), 188 p.

KASSAMBARA, A., *Practical guide to principal component methods in R*, United States, 2017, 170 p.

KAZDA, A., HROMÁDKA, M. et MREKAJ, B., « Small regional airports operation : unnecessary burdens or key to regional development », *Transportation Research Procedia*, vol. 28, 2017, pp. 59-68.

KNAFOU, R., « L'expérience de l'Équipe MIT (Mobilités, Itinéraires, Tourisimes), premier groupe français de recherche sur le tourisme : une aventure humaine et intellectuelle », *Bulletin de l'Association de géographes français*, vol. 95, n° 4, décembre 2018, pp. 455-467.

KOO, T.T.R., LIM, C. et DOBRUSZKES, F., « Causality in direct air services and tourism demand », *Annals of Tourism Research*, vol. 67, novembre 2017, pp. 67-77.

KÜÇÜKÖNAL, H. et SEDEFOĞLU, G., « The Causality Analysis of Air Transport and Socio-economics Factors : The Case of OECD Countries », *Transportation Research Procedia*, vol. 28, 2017, pp. 16-26.

LAFFARGUE, J.-P., « Tourism as an Automatic Stabilizer », *Recherches économiques de Louvain*, n° 3, août 2014, pp. 5-20.

LAPLACE, I. et LATGÉ-ROUCOLLE, C., « Deregulation of the ASEAN air Transport Market : Measure of Impacts of Airport Activities on Local Economies », *Transportation Research Procedia*, vol. 14, 2016, pp. 3721-3730.

LAURINO, A. et BERIA, P., « Low-cost carriers and secondary airports : Three experiences from Italy », *Journal of Destination Marketing & Management*, vol. 3, n° 3, octobre 2014, pp. 180-191.

LE ROY, F. et TORRES, O., « La place de l'innovation dans les stratégies concurrentielles des P.M.E. internationales », *Innovations*, vol. 13, n° 1, 2001, pp. 43-60

LEI, Z. et PAPATHEODOROU, A., « Measuring the effect of low-cost carriers on regional airports' commercial revenue », *Research in Transportation Economics*, vol. 26, n° 1, janvier 2010, pp. 37-43.

LEJEUNE, C., *Manuel d'analyse qualitative : analyser sans compter ni classer*, Louvain-la-Neuve, De Boeck, 2019, 180 p.

LEVY, J. et LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2013, 1034 p.

LIU, Z.-J., DEBBAGE, K. et BLACKBURN, B., « Locational determinants of major US air passenger markets by metropolitan area », *Journal of Air Transport Management*, vol. 12, n° 6, novembre 2006, pp. 331-341.

LOH, H.-S., YUEN, K.-F., WANG, X., SURUCU-BALCI, E., BALCI, G. et Zhou, Q., « Airport selection criteria of low-cost carriers : A fuzzy analytical hierarchy process », *Journal of Air Transport Management*, vol. 83, mars 2020, pp. 101-109.

MAGUIRE, M. et DELAHUNT, B., « Doing a thematic analysis : A practical, step-by-step guide for learning and teaching scholars. », *Dundalk Institute of Technology*, vol. 8, n° 3, 2017, pp. 3351-3365.

MARAZZO, M., SCHERRE, R. et FERNANDES, E., « Air transport demand and economic growth in Brazil : A time series analysis », *Transportation Research Part E : Logistics and Transportation Review*, vol. 46, n° 2, mars 2010, pp. 261-269.

MERLIN, P., *Le transport aérien*, Paris, la Documentation française, 2000, 152 p.

MIROUX, A., *Tourisme et transport aérien : de l'essor à la maturité*, Paris, les Presses de l'Institut du transport aérien, 1991, 293 p.

MONDOU, V. et PEBARTHE-DESIRE, H., « Ligne à grande vitesse et affirmation des destinations : quelles stratégies pour le tourisme et les rencontres d'affaires ? Le cas de la LGV Bretagne-Pays de la Loire », *Norois*, n° 248, novembre 2018, pp. 53-66.

MONDOU, V. et VIOLIER, P., « Projets, pratiques et lieux touristiques, quelles relations ? », *Mappemonde*, vol. 94, n° 2, 2009, pp. 1-15.

MORENO, L., RAMON, A. et PEDREÑO, A., « The Development of Low-cost Airlines and Tourism as a Competitiveness Complementor : Effects, Evolution and Strategies », *Research Centre for Tourism, Sustainability and Well-being, University of Algarve*, vol. 3, n° 4, 2015, pp. 262-274.

NEGURA, L., « L'analyse de contenu dans l'étude des représentations sociales », *SociologieS*, octobre 2006, [En ligne]. <<http://journals.openedition.org/sociologies/993>>

O'CONNELL, J.F. et BOUQUET, A., « Dynamic packaging spells the end of European charter airlines », *Journal of Vacation Marketing*, vol. 21, n° 2, avril 2015, pp. 175-189.

ODIT FRANCE, *Tourisme et transport aérien international de la France métropolitaine*, 2006, 77 p.

OFFNER, J.-M., « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, vol. 22, n° 3, 1993, pp. 233-242.

PACHECO, R.R. et FERNANDES, E., « International air passenger traffic, trade openness and exchange rate in Brazil : A Granger causality test », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, vol. 101, juillet 2017, pp. 22-29.

PAILLE, P. et MUCCHIELLI, A., *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin, 2021, 496 p.

PAILLE, P. et MUCCHIELLI, A., *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, Paris, A. Colin, 2015, 496 p.

PAILLE, P. et MUCCHIELLI, A., *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, Paris, A. Colin, 2012, 424 p.

PEBARTHE-DESIRE, H. et MONDOU, V., « L'île et l'avion : de la contrainte technique aux choix économiques des îles touristiques de l'océan Indien (Réunion, île Maurice, Seychelles, Maldives) », *Géotransports*, n° 3, 2014, pp. 39-56.

PEEMANS, J.-P., AMOUGOU, A., AMOUKOU, I., YAMBA, B., ALE, A.-A., NGALAMULUME, G.-T., DORVILIER, F., BÄHR, K.-C. et LOPEZ, L.-E., *Territoires, mondialisation et développement*, Paris/Louvain-la-Neuve, Alternatives Sud, 15-1, Editions Syllepse/Centre Tricontinental, 2008, 197 p.

PERCOCO, M., « Airport Activity and Local Development : Evidence from Italy », *Urban Studies*, vol. 47, n° 11, octobre 2010, pp. 2427-2443.

PIENT, M. ET PIETRI, J.-M., « Aides d'État pour les aéroports de moins de 700 000 passagers », 010207-01, Paris, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, 2016, 64 p.

PIERRET, F., *Le tourisme est-il devenu un enjeu stratégique ?*, *Annales des Mines - Réalités industrielles*, n° 3, 2015, 9 p.

PROFILLIDIS, V. et BOTZORIS, G., « Air passenger transport and economic activity », *Journal of Air Transport Management*, vol. 49, octobre 2015, pp. 23-27.

QIU, W., RUDKIN, S. et SHARMA, A., « An Analysis of the Impact of Low-Cost Airlines on Tourist Stay Duration and Expenditures », *University Library of Munich, Germany*, n° 81428, 2017, pp. 20-35.

RANELY VERGE-DEPRE C., « Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises », *Études caribéennes*, n° 3, décembre 2008.
<https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/563>

RANELY VERGE-DEPRE, C., « Insularité, transports et mobilités. L'exemple de la Martinique », *Géococonfluences*, 2019. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/insularite-martinique>

RENOUARD, Y., « Ce que l'Angleterre doit à l'Aquitaine », *Etudes et réflexions*, 1946, pp. 21-36.

REY, B., MYRO, R.L. et GALERA, A., « Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model », *Journal of Air Transport Management*, vol. 17, n° 3, mai 2011, pp. 163-167.

RIBEIRO DE ALMEIDA, C., « The new challenges of tourism airports - the case of Faro airport », *Tourism & Management Studies*, n° 7, 2011, pp. 109-120.

ROSINSKI, H., *La structure de la stratégie militaire*, *Stratégique*, n° 5, 2009, 17 p.

SALADIÉ, Ò., ANTON CLAVÉ, S., CORTÉS-JIMÉNEZ, I., YOUNG, A.-F. ET YOUNG, R., « The influence of Low-cost flight routes on choice of tourists destination », *Cuadernos de Turismo*, n° 34, 2014, pp. 427-430.

SANTOS, A. et CINCERA, M., « Tourism demand, low cost carriers and European institutions : The case of Brussels », *Journal of Transport Geography*, vol. 73, décembre 2018, pp. 163-171.

SENAT (S. D.), *Contribution du transport aérien au désenclavement et à la cohésion des territoires*, 2019, 302 p.

SLOBODAN, I., VUCENOVIC, D. et BARESA, S., « Impact of low-cost air travel on tourism economy in Zadar County », *Skopje : University of Tourism and Management*, n° 1, 2014, pp. 113-120.

SPANO A.-M., *Procès-verbal du conseil communautaire*, 2018, 25 p.

SRDTL, *Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs de Nouvelle-Aquitaine*, Région Nouvelle-Aquitaine, 2018, 182 p.

STECK, B., « Editorial Transport et développement des territoires », *Géotransports*, vol. 1-2, 2013, pp. 5-14.

STOCK, M. (éd.), *Le tourisme : acteurs, lieux et enjeux*, Paris, Belin, 2010, 304 p.

STOCK, M., « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : Pour une analyse triadique des dimensions spatiales des sociétés humaines », *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, vol. 29-30, n° 115-118, 2003, pp. 213-229.

TORRES, E., DOMÍNGUEZ, J.-S., VALDÉS, L. et AZA, R., « Passenger waiting time in an airport and expenditure carried out in the commercial area », *Journal of Air Transport Management*, vol. 11, n° 6, novembre 2005, pp. 363-367.

TVETER, E., « The effect of airports on regional development : Evidence from the construction of regional airports in Norway », *Research in Transportation Economics*, vol. 63, août 2017, pp. 50-58.

UNION DES AEROPORTS FRANÇAIS, *Résultats d'activité des aéroports français*, Paris, 2020, 41 p.

UNION DES AEROPORTS FRANÇAIS, *Résultats d'activité des aéroports français*, Paris, 2019, 38 p.

UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS, *Taxes in the Field of Aviation and their impact*, Paris, 2019, 38 p.

UNION DES AEROPORTS FRANÇAIS, *Résultats d'activité des aéroports français*, Paris, 2018, 39 p.

UNION DES AEROPORTS FRANÇAIS, *Les aéroports au service de l'attractivité des territoires*, Paris, 2017, 60 p.

VAN CRIEKINGEN, M., *Cours de méthodes quantitatives et modélisation*, Université Libre de Bruxelles, 2018, 195 p.

VAN DE VIJVER, E., DERUDDER, B. et WITLOX, F., « Air Passenger Transport and Regional Development : Cause and Effect in Europe », *PROMET - Traffic&Transportation*, vol. 28, n° 2, avril 2016, pp. 143-154.

VARLET, J., « La déréglementation du transport aérien et ses conséquences sur les réseaux et sur les aéroports », *Annales de Géographie*, vol. 106, n° 593-594, 1997, pp. 205-217.

VERA REBOLLO, J.F. et IVARS BAIDAL, J.A., « Spread of Low-Cost Carriers : Tourism and Regional Policy Effects in Spain », *Regional Studies*, vol. 43, n° 4, mai 2009, pp. 559-570.

VIE PUBLIQUE (S. D.), « Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République », 2015.

VIOLIER, P., *Tourisme et développement local*, Paris, Belin, 2008, 192 p.

WILLIAMS, G., « Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines? », *Journal of Air Transport Management*, vol. 7, n° 5, septembre 2001, pp. 277-286.

ZEMBRI, P., « The Structure of Transportation Networks and Deregulation », *Flux*, vol. 62, no. 4, 2005, pp. 21-30.

ZILBERBERG, E., « Ceci n'est pas (seulement) du « low cost » », *L'Expansion Management Review*, n° 2, 2012, pp. 102-113.

Annexe n°1 : Tableau de synthèse d'articles analysés

Auteur	Sujet	Date / Pays	Méthodologie	Échelle	Résultat principal	Posture	Direction
V. Profillidis, G. Botzoris (2015)	Transport aérien de passagers et activité économique dans le monde.	1980, 1990, 2000, 2010, 2013/ évolution estimée pour les années 2020 et 2030.	Économétrie-données de panel/ Corrélation. (PIB, nombre de vols, population)	Multinationale	Relation de cause à effet entre le PIB et l'activité du transport aérien de passagers. L'augmentation de 1% du PIB par habitant entraîne une augmentation de 1,47% des voyages aériens par habitant au niveau mondial. Plus le marché est mature, plus la courbe de corrélation est proche du nombre de voyages aériens et du PIB par habitant.	La corrélation entre PIB et transport aérien.	Économie vers transport aérien
E. Van de Vijver, B. Derudder, F. Witlox (2015)	Transport des passagers aériens et développement régional	2002- 2011. / Europe	Statistique/Analyse de causalité de Granger entre : Emplois au total, emplois dans la fabrication, emplois dans les services, nombre total de passagers embarqués et débarqués)	112 régions	Le transport aérien de passagers est une condition nécessaire mais pas suffisante pour générer un développement régional. La causalité entre transport aérien et emploi total est géographiquement hétérogène et parfois absente. Le lien de causalité entre le transport aérien et l'emploi est plus fort dans le secteur des services, et également dans le secteur manufacturier.	Étudier les liens de cause à effet entre le transport aérien et le développement régional.	Relation Bidirectionnelle
E. Tvete (2017)	L'effet des aéroports sur le développement régional	1970-1980/ Norvège	Économétrie. DID différence de différences (Passagers sans indiquer s'il y a un correspondant, population, voyages par habitant, fabrication et exploitation, construction,	Régionale 10 aéroports	La construction d'infrastructures aéroportuaires génère une croissance de la population et d'emplois régionaux. Il y a un effet positif mais non significatif sur la population et l'emploi au niveau municipal autour les aéroports.	Effet du transport aérien sur la croissance économique	Transport aérien vers économie

			transports et communications, Industries des services)				
C. Roucolle et al (2016)	Mesure des impacts des activités aéroportuaires sur les économies locales.	2009-2013/ République démocratique populaire Laos, Myanmar, Philippines et Vietnam	Économétrie-données de panel (Nombre de passagers aériens nationaux et internationaux sans indiquer s'il y a un correspondant, nombre de mouvements d'avions, PIB régional, aéroports domestiques et internationaux)	Nationale	Une augmentation significative du PIB à la libéralisation du transport aérien, mais impact négatif sur les compagnies traditionnelles. Le PIB a augmenté de 9% au Myanmar.	La libéralisation du transport aérien entraîne des volumes de trafic aérien plus élevés.	Transport aérien vers économie
D. Baker et al (2015).	Aviation régionale et croissance économique (impact catalytique)	1985-1986 et 2012-2013/Australie	Économétrie-données de panel/ causalité au sens de Granger (mouvement total de passagers sans indiquer s'il y a une correspondance avec le nombre d'individus imposables)	88 aéroports	Une relation d'impact réciproque, bidirectionnelle significative entre les aéroports et la croissance économique régionale. La subvention publique doit être appliquée seulement pour les petits aéroports régionaux.	Le transport aérien est un élément important pour le développement économique en Australie.	Relation Bidirectionnelle
W. Benell, E.Prentice (1993)	Transport aérien et développement	1988/Canada	Économétrie-données transversales/ Variable	35 aéroports	Chaque nouveau passager peut apporter en moyenne 78\$ à l'économie locale. Les passagers internationaux génèrent plus de revenus que les passagers domestiques. En moyenne, 1027	Effet positif des passagers aériens sur la croissance économique local	Transport aérien vers économie

	nt économique)		indépendante (nombre de passagers sans indiquer s'il y a une correspondance avec les types d'avions,) Variable dépendante de la recette aéroportuaire, Emploi)		nouveaux passagers sont nécessaires pour créer un nouveau poste de travail direct dans un aéroport. Ce document ne s'intéresse qu'aux effets directs.		
K.green (2007)	Aéroports et développement économique	1990-2000/ aux états unis	Économétrique-données de panel (croissance de l'emploi, croissance de la population, Embarquement de passagers par habitant)	83 régions	Le nombre total de passagers (incluant les passagers en connexion), est un puissant prédicateur de la croissance démographique et de la croissance de l'emploi.	Effet positif des passagers aériens sur l'économie. Mais ne teste pas l'effet de l'économie sur le transport aérien.	Transport aérien vers économie
Jan K. Brueckner (2003)	Trafic aérien et développement économique urbain	1990-2000/ aux états unis	Économétrique-données de panel (le nombre de passagers embarquant, population de la région métropolitaine, total des emplois non agricoles dans les régions métropolitaines, taux marginal d'impôt sur le	75 régions	Ce document fourni de nouvelles preuves sur la relation entre le trafic aérien et l'emploi dans une zone métropolitaine. Les résultats empiriques montrent qu'une augmentation de 10% de passagers dans une région métropolitaine, génère une augmentation d'environ 1% d'emploi dans les industries liées aux services. Bien que le trafic aérien puisse affecter l'emploi, le trafic lui-même dépend en partie du niveau d'emploi dans une zone métropolitaine, ce qui permet de déterminer le volume des voyages d'affaires.	L'effet entre le transport et la croissance économique est réciproque	Transport aérien vers économie

			revenu des particuliers)				
Antonín Kazda et al (2017)	Des aéroports régionaux et BIP	2014-2016/ slovaque	Économétrie-données de panel (nombre du trafic de passagers, mouvement d'avions, nombre d'employés dans l'aéroport, coûts d'opération aériennes, revenus des aéroports)	3 aéroports régionaux	Les petits aéroports ont des pertes significatives par passager, car les coûts d'exploitation fixes sont élevés (notamment par l'augmentation des frais de sécurité. Les aéroports dits petits, doivent avoir 200 000 passagers au minimum afin de couvrir leurs frais d'exploitation.	Retombées économiques des passagers aériens sur l'économie	Transport aérien vers économie
L. Davison, T. Ryley (2010)	Transport aérien et tourisme	2007-/Royaume-Uni	Sondage/5000 personnes	Midlands de l'Est/ 3 aéroports	Les facteurs sociaux économiques jouent un rôle dans la décision de durée de séjour. La majeure partie du trafic LCC est généré par les aéroports régionaux. La plupart des passagers interrogés sont sensibles aux hausses de prix des billets d'avion.	Effet de compagnies LCC sur le tourisme.	Économie vers transport aérien
M. Alsumairi, K.W. Hong Tsui (2017)	Transport aérien et tourisme	2010-2016/ Arabie saoudite	Économétrie-données de panel (arrivées de touristes internationaux, le taux de change mensuel entre le dollar américain et le riyal saoudien, le prix mensuel du carburant, saisons des fêtes islamiques, nombre de passager total	Nationale	Le trafic LCC dans les pays du golf joue un rôle important pour transporter des visiteurs internationaux, notamment pour des raisons religieuses. Cas de l'Arabie saoudite. Limites de cette étude : les auteurs considèrent les voyageurs pour questions religieuses comme des touristes.	LCC peut augmenter le nombre de passagers.	Transport aérien vers économie

			des compagnies LCC et FSA)				
S.A. Clave et al (2015)	Transport aérien LCC et tourisme	Du 15 mai au 14 août 2010/ Royaume-Uni-Espagne	Enquête/ 400 personnes. Approche en chaîne causale,	2 aéroports- East Midlands / Reus	Le choix de la destination repose sur de nombreux facteurs : distance, motif du voyage, prix, facilité logistique comme les transports en commun. Distinction entre les voyageurs motivés par le faible coût des LCC et les autres fidèles à la destination. L'existence du vol à bas prix augmente la probabilité de visiter une destination.	Liaison LCC est nécessaire ou pas dans la décision de visiter une destination touristique	Facteurs socio-économiques vers transport aérien
B. Rey et al. (2011)	Les effets des compagnies aériennes à bas coût sur le tourisme	2000-2009/Espagne	Économétrique-données de panel (passagers aériens par LCC, prix du kérosène et des services touristiques, PIB, infrastructure dans la région)	6 régions	Rôle important avec effet positif des LCC sur la demande touristique en Espagne. Notamment, en provenance de l'UK et d'Irlande, ce qui pourrait être expliqué par la position de Ryan air et d'Easy jet dans ces pays.	Effet économique par le transport aérien.	Transport aérien vers économie
Z. Lei, A. Papatheodorou (2010)	LCC - recettes commerciales de l'aéroport régional	1996-2003/ Royaume-Uni	Économétrique-données de panel (revenus commerciaux, nombre total de passagers par LCC et nombre total de passagers du terminal transportés par FSA et charter)	21 aéroports	Les passagers issus des LCC impactent significativement les recettes commerciales des aéroports régionaux. L'impact est néanmoins plus faible que celui des compagnies aériennes traditionnelles.	Effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Transport aérien vers économie
J.L. Eugenio-Martin, et al (2016)	LCC et tourisme	2009-2010/Espagne	Enquête-l'aéroport des Canaries	Régionale	La présence de LCC peut attirer de nouveaux touristes vers une destination. Ces touristes peuvent se permettre de voyager à des prix inférieurs. Les profils des touristes voyageant par LCC sont différents de ceux voyageant par des compagnies traditionnelles. Cette différence se traduit dans la	Effet des compagnies LCC sur l'économie	Transport aérien vers économie

					durée du séjour, les touristes par LCC resteraient une nuit de moins que les voyageurs par FSC.		
P. Coto-Milla n et al. (2014)	LCC et l'efficacité des aéroports.	2009-2011/Espagne	Statistique - DEA d'enveloppement des données (sorti-nombre de Passagers arrivant ou partant et du mouvement d'avions. Entrée- coût du travail, investissement capital, autres dépenses)	35 aéroport régionaux	La présence de LCC a un impact statistiquement significatif sur l'efficacité technique globale. Il y a une relation positive entre la taille de l'aéroport et son efficacité.	Effet des compagnies LCC sur l'économie	Transport aérien vers économie
A. Laurino, P. Beria (2014)	LCC et aéroports secondaires	2005-2012/Italie	Économétrique/ série chronologique (nombre de passagers nationaux et internationaux par LCC et FSC)	3 aéroports	Les LCC auraient la capacité d'augmenter le nombre de passagers. Les petits aéroports utilisent donc des outils pour attirer celles-ci ; réduction sur les frais d'atterrissage et décollage.	Effet des compagnies LCC sur l'économie.	Transport aérien vers économie
K.W. Hong Tsui (2017)	LCC et touristes domestiques	2009-2015/ Nouvelle-Zélande	Économétrique- données de panel (nuitées mensuelles de touristes nationaux et LCC passagers, taux de change (NZD vs. USD), Prix du carburant aviation, PIB)	Nationale	Il y a un impact significatif du service des LCC sur le tourisme domestique en Nouvelle- Zélande. Donc la croissance rapide des activités LCC sur le marché national de l'aviation stimule également d'autres modes de transport (par exemple le transport terrestre)	Effet des compagnies LCC sur l'économie.	Transport aérien vers économie

J.Y. Chung, T. Whang (2011)	LCC et tourisme	2005-2009/ Corée	Économétrique-données de panel (nombre de passagers LCC et FSA, nombre d'arrivées touristique par saison, demande touristique, taux de chômage)	Régionale/ L'île de Jeju	LCC semblent jouer un rôle négligeable sur la réduction des fluctuations saisonnières du trafic des passagers cependant. l'émergence des LCC augmente le nombre de passagers et ainsi les bénéfiques des hôtels.	Effet des compagnies LCC sur l'économie.	Transport aérien vers économie
S.Baresa et al (2014)	LCC et tourisme	2008-2013/ Croatie	Statistique (nombre d'arrivées touristiques, nombre de touristes restent dans la région, hébergement, nombre de passagers LCC et FSA)	Régionale/ ZADAR	Le flux touristique par LCC génère des emplois directs dans l'aéroport. Mais, une grande partie de touristes arrive par voies routières.	Effet des compagnies LCC sur l'économie.	Transport aérien vers économie
E. Torres et al (2005)	Transport aérien et les retombées non aéronautique	2001/Espagne	Enquêtes	L'aéroport des Asturies	Il existe une relation entre la consommation dans les zones commerciales, et le temps d'attente avant l'embarquement. Les voyageurs de loisirs tendent à dépenser plus d'argent que les voyageurs d'affaires.	Effet des compagnies LCC sur l'économie.	Facteur socio-économique vers transport aérien
J.I. Castillo-Manzano et al (2011)	Trafic massif de LCC et tourisme	2008/ Espagne	Enquêtes avec des acteurs touristiques tels que : gestionnaires d'établissements touristiques : hôtels, agences de voyages,	5 régions	La majeure partie des personnes interrogées considèrent que les services de transport offerts par les compagnies à bas coûts sont de bons substituts à ceux offerts par les compagnies traditionnelles. La contribution des LCC dans le tourisme de conférence est faible, à l'inverse du tourisme de loisir.	Un aéroport peut jouer un rôle important sur la croissance économique.	Transport aérien vers économie

			location de voitures				
A. Graham, N. Dennis (2009)	Les impacts des compagnies à bas coûts	1996-2007/ Malta	Économétrie/ série chronologique (nombre de touristes, nombre de passagers LCC et FSA, séjour moyen, l'âge, revenu moyen)	Nationale	L'impact des LCC sur le marché touristique est fort car il y a une augmentation du nombre de passagers. Notamment en séjour court. Les touristes de Sun & Sea sont plus sensibles aux prix des vols que les touristes ayant pour motivation la culture.	Effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Transport aérien vers économie
Button, K et al (2017)	LCC et les efficacités des petits aéroports	2006-2013/ Italie, Slovénie, Croatie	Économétrie-données de panel (nombres de lits touristiques, nombre de nuitées touristiques, nombre de passagers aériens, nombre de mouvements d'avions, distance du centre-ville, capacité de parking)	12 régions	Effets positifs de l'augmentation du trafic LCC sur l'efficacité économique. Une seule compagnie à bas coûts peut influencer tout le comportement d'autres compagnies aériennes au niveau tarifaire.	Un effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Transport aérien vers économie
M.Percoco (2009)	LCC et le développement du secteur de services dans les provinces Italiennes.	2002/Italie	Économétrie-données transversales (Total des emplois dans la province et emploi dans le secteur de service et industrie, nombre totale de	36 aéroports	Impact du trafic aérien sur la progression du secteur du service. Secteur ayant pour particularité la souplesse et la flexibilité.	Un effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Transport aérien vers économie

			passagers et mouvement d'avions, population)				
F. Dobruszkes et al (2016)	LCC et tourisme	2000-2014/ Maroc- Tunisie	Statistique/ étude de cas	Nationale	Importance de la prise en compte des migrants en Europe, par exemple d'origine marocaine. Si ces derniers utilisent les LCC, les retombées économiques restent faibles, ceux-ci logeant chez leurs amis ou en famille.	/	Transport aérien vers économie
ACI (2004)	Une étude de l'impact des aéroports européens sur l'économie et le social.	2004/Europe	Rapport	Européenne	Un Million de passagers génère 950 emplois directs. Un aéroport peut accélérer l'installation des entreprises dans la région, grâce à la facilité de transport.	Un effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Transport aérien vers économie
Conseil national du tourisme Inspection générale de l'Aviation civile (2008)	LCC et développement régional	2008/France	Rapport sur le LCC	Nationale	Les fiscalités aéronautiques en France sont élevées pour les compagnies à bas coûts en comparaison avec d'autres pays européens tel que l'Espagne. Il existe une relation entre le développement des LCC et les arrivées touristiques. Le développement des LCC en France pourrait donc augmenter le nombre de touristes sur ce territoire. Easey Jet propose que la fiscalité aéroportuaire en France se rapproche de celle de l'Espagne. (Max 5€ par passager) contre 1 € pour l'Espagne. Ryan air réclame une taxe encore plus avantageuse, par avion.	Un effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Transport aérien vers économie
A.Graham- (2014) papier	Chapitre 9, L'impact social et économique des aéroports.	2004-2012/ Royaume-Uni	Statistique/ Études des cas	Nationale	Un aéroport peut attirer et encourager des compagnies à s'installer dans la région. Il est difficile de justifier la relation entre le transport aérien et l'évolution du tourisme.	/	Relation Bidirectionnelle

M.Donzelli (2010)	LCC et l'économie locale.	2000-2006/Italie	Économétrique-données de panel (nombre de passagers aérien par LCC et FSA, aéroport croissance, trafic international, nombre de nuitées touristiques par saison)	Régionale/ 5 aéroports	Chaque liaison de LCC génère 14M d'euro par an, L'impact des LCC est remarquable sur les provinces italiennes. Mais ces provinces possédaient déjà un potentiel de ressources touristiques.	Un effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Relation Bidirectionnelle
Rebollo et Ivars, (2009)	LCC et tourisme régional	2002-2004/Espagne	Statistique	Régionale/ 7 aéroports	Le nombre d'hôtel a diminué, ce qui nous conduit à penser qu'un changement dans l'offre touristique a eu lieu. Les clients LCC dépenseraient moins et leurs pratiques touristiques en termes d'hébergement ne seraient pas les mêmes que celles des voyageurs des compagnies classiques	Un effet des compagnies LCC sur le tourisme.	Relation Bidirectionnelle
M. Marazzo et al. (2010)	Transport aérien et PIB croissance	1966-2006/ Brésil	Économétrique/série chronologique. Test de la causalité-Granger entre PAX (passagers aériens domestiques par kilomètre) et PIB croissance	Nationale	La demande de transport aérien et la croissance économique sont co-intégrés sur le long terme. Ce document confirme la direction de la causalité de PIB vers LPAX (passagers aériens.) Une preuve empirique des effets multiplicateurs du transport aérien dans l'économie.	Relation Bidirectionnelle	ECO vers transport aérien
R.R. Pacheco, E. Fernandes (2017)	La relation entre le commerce international et le transport aérien de passagers transport	1996-2014/ Brasil	Économétrique/série chronologique. Test de la causalité-Granger, entre passagers aérien internationaux et	Nationale	Les changements des indicateurs du commerce international entretiennent une relation à long terme avec les variations du mouvement des passagers aériens internationaux. Ces indicateurs montrent également un impact significatif sur l'évolution du mouvement international des passagers aériens au Brésil.	Relation Bidirectionnelle	ECO vers transport aérien

	aérien internationale et économie		la croissance économique (nombre de passagers aériens sans indiquer s'il y a une correspondance avec l'ouverture du pays au commerce international, la valeur de l'importation et de l'exportation, pouvoir d'achat, Monnaie brésilienne /dollar américain.)				
E. Fernande et al (2010)	La relation causale entre la croissance économique et le transport aérien domestique de passagers	1966-2006/ Brasil	Économétrique/série chronologique. Test de la causalité-Granger. (PIB et passagers sur les routes domestiques - kilomètres).	Nationale	Une relation causale unidirectionnelle existe entre la croissance économique et la demande de transport aérien domestique au Brésil, avec une forte élasticité à court terme. La crise du transport aérien domestique au Brésil s'est produite dans les années 1990 et non dans les années 2000, en raison de l'affaiblissement des compagnies aériennes traditionnelles et de la concurrence prédatrice.	Relation Bidirectionnelle	ECO vers transport aérien
Andrew R. Goetz (2001)	La relation entre transport aérien et l'urbanisation	1950-1987/ Des États-Unis	Économétrique-données de panel-Passagers aériens par capital sans indiquer s'il y a correspondance entre population	Nationale	Il existe une relation positive entre le transport aérien et la croissance de la population et de l'emploi aux États-Unis. Cependant, le sens de la relation n'est pas clair car évolutif avec le temps. Par exemple en 1960 il y eu un fort impact du transport aérien sur l'urbanisation. Dans ce contexte, Il y a une relation bidirectionnelle entre le	Relation Bidirectionnelle	Relation Bidirectionnelle

			et l'emploi totale pour les 50 grandes villes des États-Unis.		trafic aérien et la croissance de la population et l'emploi. C'est-à-dire que la croissance de la population et de l'emploi sont des facteurs de croissance du nombre de passagers aériens, et vice-versa.		
D.Albalate et al (2015)	Le nombre de vols offerts par les compagnies aériennes traditionnelles a un impact plus fort sur l'emploi de haute technologie que le nombre de vols offerts par les compagnies aériennes à bas prix.	2002-2010/ 29 pays européenne	Économétrique-données de panel. Variable dépendante (emploi de haute technologie, fabrication de haute technologie, Poste et télécommunications, Ordinateur et activités connexes, Recherche et développement, Fabrication d'aéronefs). Variable indépendante (Population, Salaire, Éducation, vols traditionnels, vols LCC, Lignes de métro.)	Régionale 128 régions européennes ; plus de 1 million d'habitants	L'accessibilité offerte par le transport aérien, notamment les destinations de moyenne et longue distance contribue à la croissance de l'emploi dans le secteur des hautes technologies. Tous les vols pourraient avoir un impact sur les industries de haute technologie, mais les compagnies aériennes traditionnelles engendrent des vols de longue distance avec des connections et, par conséquent, ils auraient un impact plus important sur l'emploi de haute technologie.	Transport aérien vers économie	Transport aérien vers économie
M.M. Hakim, R. Merkert (2017)	Transport aérien et économie	1973–2015 / 8 pays asiatique	Économétrique-données de panel /Variable	Nationale/ Afghanistan	Les pays à faible revenu d'Asie du Sud connaissent une causalité unidirectionnelle entre la croissance économique et le trafic aérien uniquement. La	ECO vers transport aérien	Long terme- Unidirectio

			dépendante le nombre total de passagers aériens nationaux et internationaux sans indiquer s'il y a un correspondant, le volume de fret aérien. Variable indépendant, le revenu comme indicateur du PIB réel, l'investissement étranger direct, la croissance de la population urbaine, prix du kérosène., industrialisation) Panel data régression analysais	, Bangladesh, Bhoutan, Inde, Maldives, Népal, Pakistan et Srilanka	fréquence des vols et le prix du kérosène sont les principaux facteurs déterminants de la croissance du trafic aérien. L'industrialisation et le prix du kérosène sont les facteurs déterminants de la croissance du fret aérien. Le revenu a également un impact important sur les volumes de fret aérien. Il n'existe pas de relation causale à court terme entre trafic aérien et volume de fret aérien et PIB.		nnelle vers PIB au transport aérien et fret aérien
T. Boonekamp et al. (2018)	Transport aérien LCC te économie	2010/ Europe	Économétrique-données transversales/ Variables socio-économiques (population, PIB par habitant, niveaux d'emploi par secteur, niveau d'éducation, tourisme, appartenance	Nationale	Si plus de gens travaillent dans le domaine de la haute technologie à la fois à l'origine et à la destination, la demande de transport aérien augmente. La demande est plus élevée entre les zones densément peuplées. Des fréquences de vol plus élevées et les tarifs plus bas influencent positivement la demande de passagers aériens. La présence de LCC conduit à une stimulation significative du marché aérien.	Transport aérien vers économie	Relation Bidirectionnelle

			ethnique et emploi lié à l'aviation) le nombre annuel de passagers, la fréquence de vol entre deux aéroports LCC)				
Z.-J. Liu et al (2006)	La relation entre le grand marché aérien aux États unis et les caractéristiques socio-économiques	-1999-2000/Des états unis	Économétrie-données de panel -régression logistique/ (Population totale, Revenu par habitant en 1999, Taux de chômage, Pourcentage d'emplois dans le tourisme, finance, les domaines professionnel, scientifique et technique, le secteur de l'information, Nombre d'établissements organisant des congrès, Pourcentage de la population active, le total des passagers américains	Régionale 36 régions	Le marché aérien est principalement déterminé par la taille de la population. L'emploi dans les services et les activités de gestion semble être l'indicateur le plus significatif de la propension à voyager par avion. Si on divise le marché aérien par le nombre d'habitants, alors un marché dit majeur, compte plus de 3 millions d'habitants, tandis qu'un marché mineur compte environ 760 000 habitants.	ECO vers transport aérien	Facteur socio-économiques vers transport aérien

			embarqués sans indiquer s'il y a un correspondant)				
Y. Hu et al (2015)	La relation entre transport aérien domestique et la croissance économique	2006-2012/Chine	Économétrique-données de panel, Test de la causalité-Granger long et court terme (Nombre de passagers aériens domestique et PIB)	29 Provinces	Il existe une co-intégration à long terme entre le trafic aérien domestique et le revenu en Chine au niveau provincial. Les tests de causalité de Granger indiquent qu'il existe une causalité bidirectionnelle à long terme entre le PIB réel et le trafic aérien domestique. En revanche, à court terme, la causalité se fait du trafic aérien vers le PIB. Une augmentation de 1% du trafic aérien de passagers se traduit par une augmentation de 0,943% du PIB réel.	Transport vers économie	Pour long terme relation Bidirectionnelle, et court terme la direction allant du trafic aérien au PIB.
B. Mehmood, A. Shahid (2014)	La relation entre transport aérien et la croissance économique	1970-2010/ République Tchèque	Économétrique-données de panel, Test de la causalité-Granger long et court terme (Nombre de passagers aériens PAX, et PIB)	Nationale	Le PIB tend à augmenter/renforcer le nombre de passagers aériens, alors que l'inverse n'est pas vrai. Cependant cette augmentation du nombre de passagers conduit à des impact directs et indirects. Enfin, Il existe une relation positive entre la croissance économique et l'aviation.	Transport vers économie	Le trafic aérien et la croissance économique sont Co intégrées à long terme. Courte terme : unidirectionnelle transport aérien au PIB
H.Küçükönal, G.Sedefoğlu(2017)	La relation entre transport aérien et la croissance économique	2000-2013/ OECD	Économétrique-données de panel, Test de la causalité-Granger long terme et courte (Nombre de	Nationale/ 28 pays	Les résultats indiquent que la relation de cause à effet unidirectionnelle se retrouve à court terme entre PIB, emploi, et tourisme du transport aérien. Les facteurs socio-économiques sont efficaces sur le transport aérien à court terme	Bidirectionnelle	Unidirectionnelle vers PIB et emploi en tourisme u trafic aérien

			passagers aériens PAX, Indice de développement humain et PIB)				
T.T.R. Koo et al 2017	Le flux touristique et transport aérien LCC	2007- 2013/Australie.	Modèle de régression linéaire à variables instrumentales données panel / Variable dépendante (Arrivées touristiques, Départs australiens) - variables indépendantes (revenu, taux de change, migration, Services aériens directs) Variable instrumentale Air lib. index (ALI), nombre total des vols disponibles	Nationale	Il existe un faible impact du service aérien sur le tourisme entrant. Alors qu'il y a un fort effet du service aérien sur le tourisme émetteur en Australie. Il y a des impacts économiques considérables sur les flux touristiques émetteurs. Ce qui nous conduit à réfléchir sur le rôle des migrants en Australie. Ce document souligne le rôle du service aérien sur la demande touristique en Australie.	Transport vers économie	Transport vers économie
Santos, A (2018)	La demande touristique et les compagnies aériennes à bas coûts (Bruxelles)	2000/2015 Belgique (Bruxelles)	Modèle de régression avec de données chronologique/ Variable dépendante (nombre de nuitées	Régionale (études de cas- Bruxelles)	La concentration des institutions politiques et économiques à Bruxelles joue un rôle important favorisant le secteur du tourisme. Les voyageurs pour le motif de loisir sont sensibles aux prix (transport, hébergement) plus que les voyageurs d'affaires.	Transport vers économie	Transport vers économie

			<p>touristiques, loisir et affaires), variables indépendantes (les revenus des touristes, prix comme un indicateur, taux de change monétaire, la part de marché des LCC)</p>		<p>Il existe un lien positif entre l'augmentation des revenus des touristes (Salaires) et la durée des séjours à Bruxelles.</p> <p>Il y a un effet positif des compagnies LCC sur les voyageurs d'affaires plus que les touristes de loisir.</p> <p>Les résultats finaux nous indiquent une augmentation de 10% dans le trafic aérien des LCC conduisant à amplifier de 1,07 % la demande touristique à Bruxelles (nombre de nuitées touristiques)</p> <p>Plus de 70% du nombre total de nuitées à Bruxelles sont pour raisons professionnelles. L'accès à Bruxelles pour les vacanciers se fait principalement en voiture (41%) et par avion (34%)</p>		
B. Rey et al (2011)	La demande touristique et les compagnies aériennes à bas coûts	2000-2009/ Espagne	<p>Économétrie-données de panel (le nombre de touristes pour 15 pays européens, Pib par habitant, prix des services touristiques ex transport, hôtels, restaurants -pays d'origine et destination, distance en KM,</p>	6 régions Les communautés autonomes	<p>Apparemment, l'émergence des compagnies à bas coûts en Espagne depuis 2000 donne un effet positif en terme d'augmentation du nombre de passagers (touristes) dans les communautés autonomes, 90% des voyageurs de compagnies LCC ont un impact positif sur l'économie régionale en Espagne.</p>	Transport vers économie	Transport vers économie
A. Alivernini et al (2015)	L'effet des compagnies LCC sur le tourisme	1998-2010 / Italie	<p>Économétrie / données de panel, dépenses touristiques dans la province, temps de voyage,</p>	Régionale (Provinces italiennes)	<p>Les résultats finaux indiquent que les compagnies LCC favorisent la demande touristique, notamment dans les provinces ayant une présence de chemins de fer faible.</p>	Transport vers économie	Transport vers économie

			PIB par habitant, Dummy variable 1 si l'aéroport n'est desservi que par des compagnies LCC, variable catégoriale (parking)		Il existe un effet positif des vols LCC sur les dépenses touristiques mais seulement dans le sud de l'Italie. Le tourisme est un secteur important pour le développement régional du moins pour l'Italie Les LCC pourraient générer une demande touristique supplémentaire pour améliorer l'accessibilité des petites villes présentant des attractions touristiques loin des grandes villes.		
C. ALMEIDA (2011)	Les aéroports le tourisme	1996-2010/Italie	Une analyse statistiques simple repose sur le nombre de passagers par des compagnies charter, traditionnelles et à bas coûts, Nombre de passagers par Easyjet et Ryan air entre 2006 et 2010	Régionale Faro aéroport/2 études de cas	La relation entre un aéroport et les compagnies aériennes a été changée après la déréglementation du transport aérien, car les aéroports préparent leurs stratégies afin d'attirer le maximum de compagnies aériennes. Ce qui entraîne les aéroports à entrer en concurrence les uns avec les autres dans le but d'augmenter leur nombre de passagers. Le rôle d'un aéroport a aussi changé après la déréglementation car dans les années 90, son rôle ne reposait que sur le mode de voyage rapide alors qu'aujourd'hui un aéroport est perçu comme un moteur de développement régional d'aménagement du territoire.	Transport vers économie	Transport vers économie
Domenico Campisi et al (2010)	Les impacts de la croissance des compagnies à bas coûts dans les aéroports secondaires	1995-2010/Italie	Une analyse statistique de l'évolution du trafic à bas coûts en Italie (nombre des liaisons, nombre de passagers, la part du marché de chaque compagnie aérienne)	12 aéroports régionaux	La croissance de trafic à bas coûts dans les aéroports secondaires en Italie favorise et augmente le nombre de passagers ce qui conduit pour les acteurs publics et privés (Décideurs de l'aviation) à un inventaire plus précis des infrastructures routières.	Transport vers économie	Transport vers économie

Delaplace Marie (2011)	Les effets de TGV et le rôle des acteurs publiques et privées	France	Une analyse des revues de la littérature sur la relation entre TGV et développement régional (acteurs publics)	Plusieurs villes Régionale	<p>La relation entre TGV et développement régional est fort hétérogène et différent entre les pays et aussi au cœur de ces pays.</p> <p>L'émergence des lignes à grande vitesse peut générer un développement économique sous certaines conditions comme les stratégies mises en œuvre par les acteurs publics et privées.</p> <p>Le rôle des lignes à grande vitesse dans le développement économique local se corrèle avec la taille des villes.</p> <p>Avec le temps les activités ferroviaires peuvent changer les caractéristiques des prix de l'immobilier. Il peut générer une nouvelle demande de constructions.</p> <p>Les acteurs publics et privés peuvent profiter du TGV dans le but de promouvoir leur région afin d'augmenter le nombre des arrivées touristiques.</p>		
Sylvie Bazin et al (2010)	Les effets du TGV sur le tourisme le cas de l'agglomération rémoise	Étude du cas de l'agglomération rémoise	Une analyse de la littérature sur le rôle des acteurs publics et privées dans le but de valoriser les aspects positifs de l'émergence d'une nouvelle ligne de LGV.	Étude du cas de l'agglomération rémoise	<p>La nouvelle ligne de LGV rémoise peut générer et valoriser la présence des touristes ce qui conduit à un développement économique régional.</p> <p>Ce document met l'accent sur la relation entre les acteurs publics comme CCI, CDT, office de tourisme, SNCF, SFF et les acteurs privés (restauration, hôtellerie). Cette relation nécessite une coopération entre différents acteurs dans le but de valoriser les retombées économiques par la présence de LGV dans la région.</p> <p>Le projet de LGV et les ressources patrimoniales ne suffisent pas au développement car on doit activer ces ressources soit par des vecteurs endogènes soit par des vecteurs exogènes.</p> <p>Une bonne coopération est un concept simple, chaque acteur devant prendre conscience que son avenir est étroitement lié à celui des autres.</p>	Transport vers économie	Transport vers économie

Luis Moreno et al (2015)	LCC et développement touristique	4 mois (juin-septembre) 2011/ L'Espagne, La Grande-Bretagne	Analyse descriptive – Données de panel	Régionale, divisé les aéroports en 5 zones) A (Alicante, Valence, Murcie et Almería), la zone B (Barcelone, Gérone et Reus), la zone C (Londres, Stansted, Luton, Bournemouth et Gatwick), la zone D (Manchester, Liverpool, Leeds, Birmingham, Sheffield, Nottingham et Blackpool) et la zone D (Dublin).	<p>Les compagnies LCC ont la capacité de modifier leurs tarifs en fonction des caractéristiques des destinations (routes)</p> <p>Les auteurs observent l'évolution du prix des billets aériens 60 jours avant le voyage. Ryan air est la compagnie la moins chère parmi les 5 compagnies LCC.</p> <p>Dans certain cas, le secteur du transport aérien est considéré comme un élément intégrant du tourisme, ou du moins joue un rôle complémentaire dans le secteur du tourisme. Dans ce contexte, les auteurs considèrent le tourisme comme un élément complémentaire pour développer le transport aérien.</p> <p>L'émergence du LCC oblige les compagnies traditionnelles à changer leurs stratégies dans certains de leurs aspects tels que les pratiques tarifaires, le choix des routes, l'exploitation de nouvelles destinations.</p>	Transport vers économie	Transport vers économie
Oscar Saladié et al (2011)	L'effet de LCC sur la décision de visiter un lieu touristique	2010/ Espagne	Enquête, 445 passagers étaient interrogés avant l'embarquement- 19 vols/ l'approche de la chaîne causale	Régionale – Reus aéroport	<p>80% des personnes interrogés déclarent avoir organisé leur voyage par eux-mêmes. La durée moyenne de séjour est d'environ 7 nuits, Concernant l'hébergement, les hôtels sont les plus utilisés par les personnes interrogées à hauteur de 60%. Ainsi, 85% des personnes interrogées sont venues 7 fois en moyenne dans la région.</p> <p>71% de passagers indiquent que la disponibilité de vols influe sur leur décision de visiter la région, Dans un autre sens, les LCC augmentent la</p>	Transport vers économie	Transport vers économie

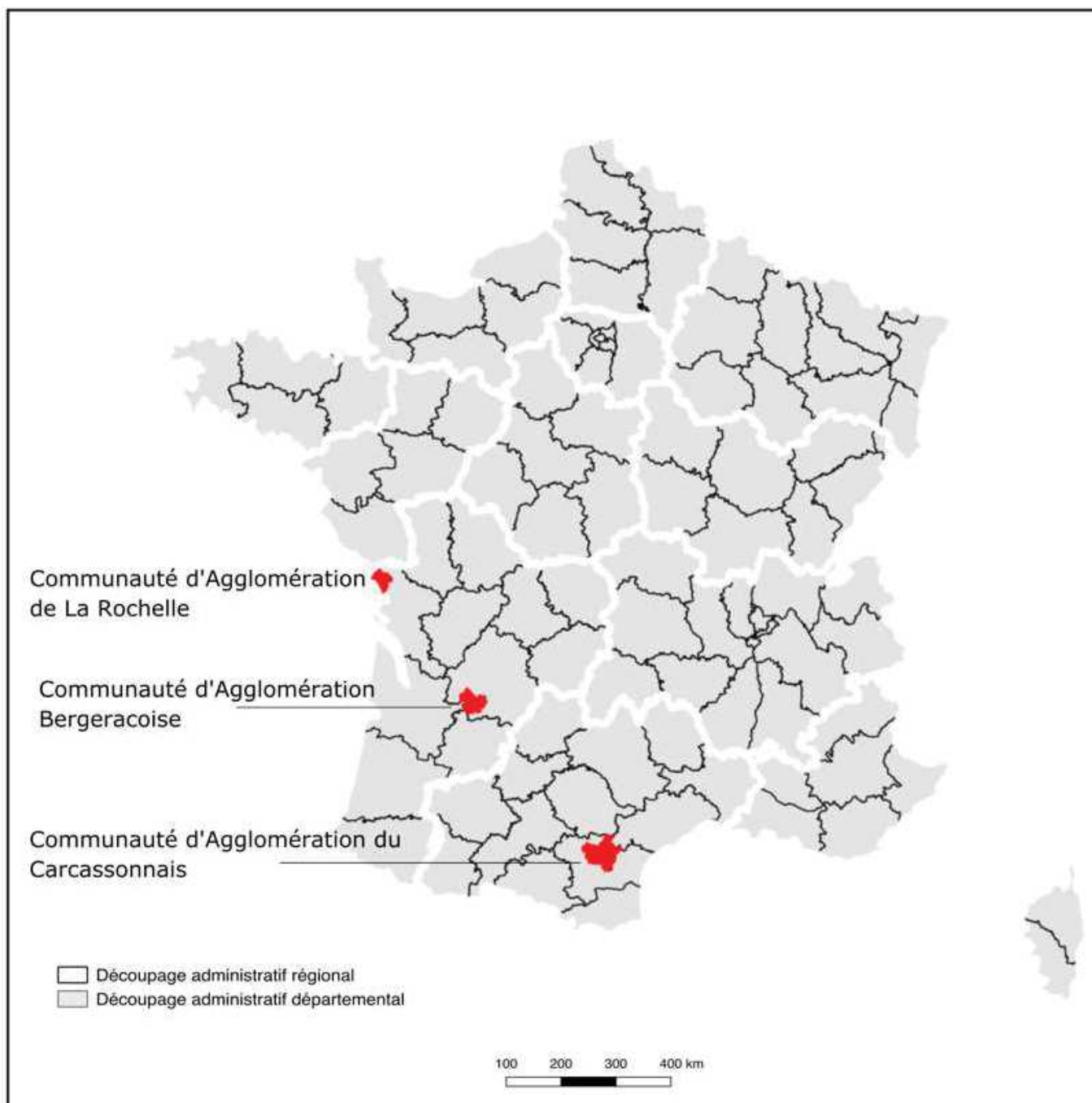
					probabilité de visiter la région. Mais on doit savoir que le service LCC ne débute qu'en 2009. Le même document nous montre que la majorité des voyageurs sont venus en moyenne 8 fois dans la région. Donc, Ils voyageaient souvent à Reus même avant l'émergence des LCC.		
Qiu, Wanling et al (2017)	L'effet des LCC sur le tourisme au Royaume-Uni	2011, 2012, 2013, 2014 et 2015/ Royaume-Uni	Enquête avec les passagers par LCC et FCS(TC)	Nationale	Une comparaison faite entre les passagers de LCC et FCS nous montre leurs différences en termes de dépenses et lde durée des séjours. Les résultats nous montrent que les passagers des LCC tendent à rester plus longtemps en dépensant moins que leurs pairs voyageant par des transporteurs traditionnels. 200 livres en moyenne entre LCC et FCS.	Transport vers économie	Transport vers économie
T.T.R. Koo et al. (2017)	L'effet du transport aérien sur le tourisme	2007 et 2013	Analyse statistique (données liées au tourisme récepteur et tourisme émetteur, liaisons aériennes directes et indirectes	Régionale	Les auteurs confirment qu'il existe un effet de causalité circulaire en distinguant entre les effets de vols directs et indirects / Touristes récepteur et tourisme émetteur. Leurs résultats confirment que la disponibilité des vols aériens directs peut être considérée comme une variable exogène notamment pour le tourisme récepteur australien. Il existe un impact négligeable des vols directs sur le tourisme récepteur. En revanche, ce n'est le cas pour les touristes émetteurs pour lesquels la disponibilité de vols directs est statistiquement significative.	Relation Bidirectionnelle	Relation Bidirectionnelle

Annexe n°2 : Codes d'aéroports français

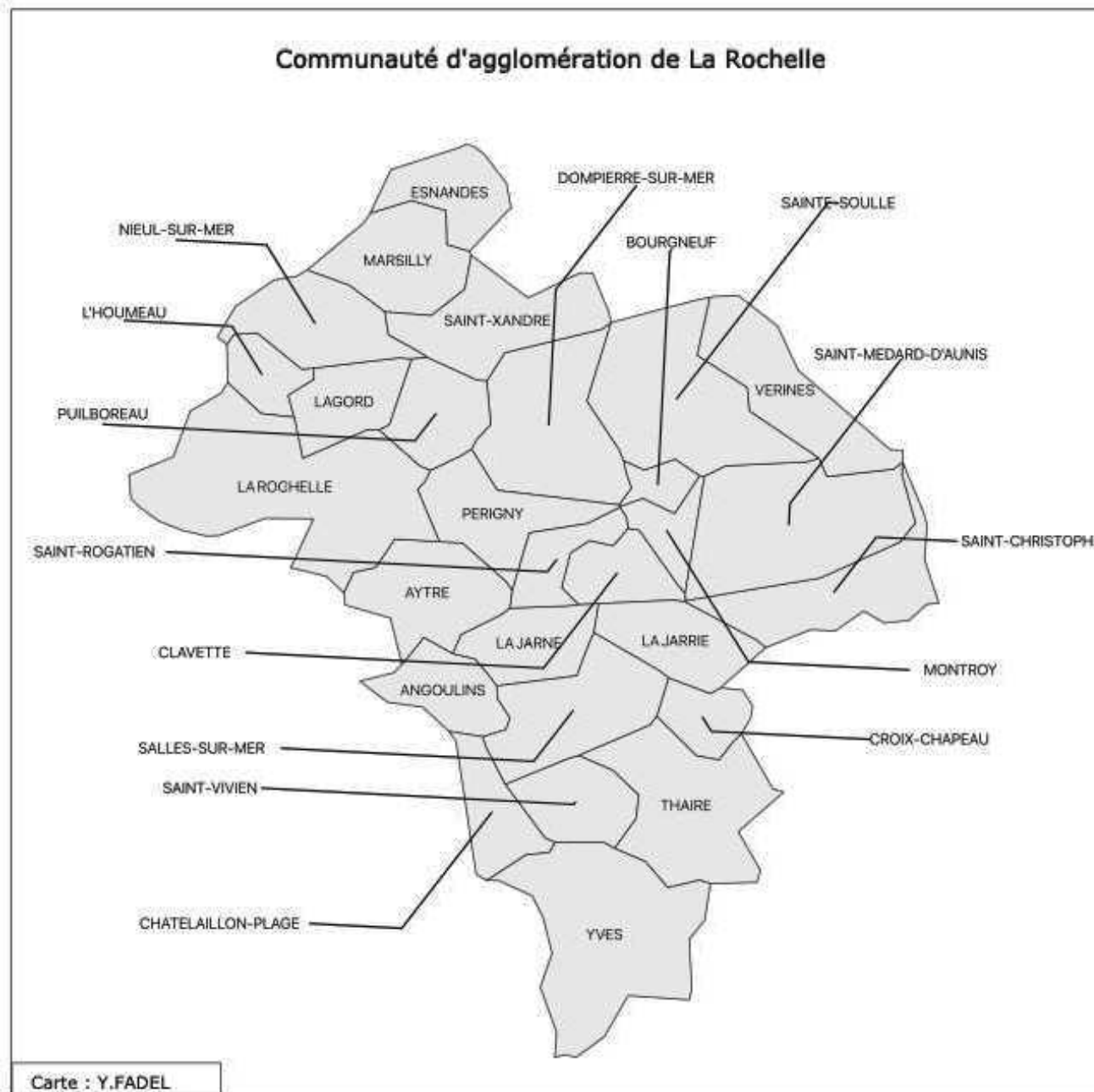
Code	Aéroport
AGF	Agen
AJA	Ajaccio
ANE	Angers-Loire
AUR	Aurillac
AVN	Avignon Chaumont Airport
BES	Brest-Bretagne
BIA	Bastia-Poretta
BIQ	Biarritz
BOD	Bordeaux
BSL	Bâle-Mulhouse
BVA	Beauvais-Tillé
BVE	Brive Vallée de la Dordog
BZR	Béziers-Cap d'Agde
CCF	Carcassonne Sud de France
CDG	Paris-Charles de Gaulle
CER	Cherbourg
CFE	Clermont-Ferrand - Auvergne
CFR	Caen
CHR	Châteauroux-Centre
CLY	Calvi - Sainte-Catherine
CMF	Chambéry/Aix-Les-Bains
DCM	Castres
DIJ	Dijon
DLE	Dole - Jura
DNR	Dinard
DOL	Deauville-Normandie
EBU	Saint-Etienne
EGC	Bergerac Dordogne Périgord
EPL	Épinal-Mirecourt
ETZ	Metz/Nancy Lorraine
FNI	Nîmes-Alès-Camargue-Céven
FSC	Figari-Sud Corse
GNB	Grenoble-Isère
LAI	Lannion
LDE	Tarbes Lourdes Pyrénées
LEH	Le Havre
LIG	Limoges
LIL	Lille-Lesquin
LPY	Le Puy

LRH	La Rochelle-Ile de Ré
LRT	Lorient-Bretagne Sud
LTQ	Le Touquet
LTT	La Môle-Saint-Tropez
LYS	Lyon-Saint Exupéry
MPL	Montpellier
MRS	Marseille
NCE	Nice Côte d'Azur
NTE	Nantes Atlantique
ORY	Paris-Orly
PGF	Perpignan-Sud de France
PGX	Périgueux
PIS	Poitiers-Biard
PUF	Pau
RDZ	Rodez-Aveyron
RNS	Rennes-Saint-Jacques
SNR	St-Nazaire
SXB	Strasbourg
TLN	Toulon Hyères
TLS	Toulouse-Blagnac
TUF	Tours-Val-de-Loire
UIP	Quimper
URO	Rouen
XCR	Paris-Vatry

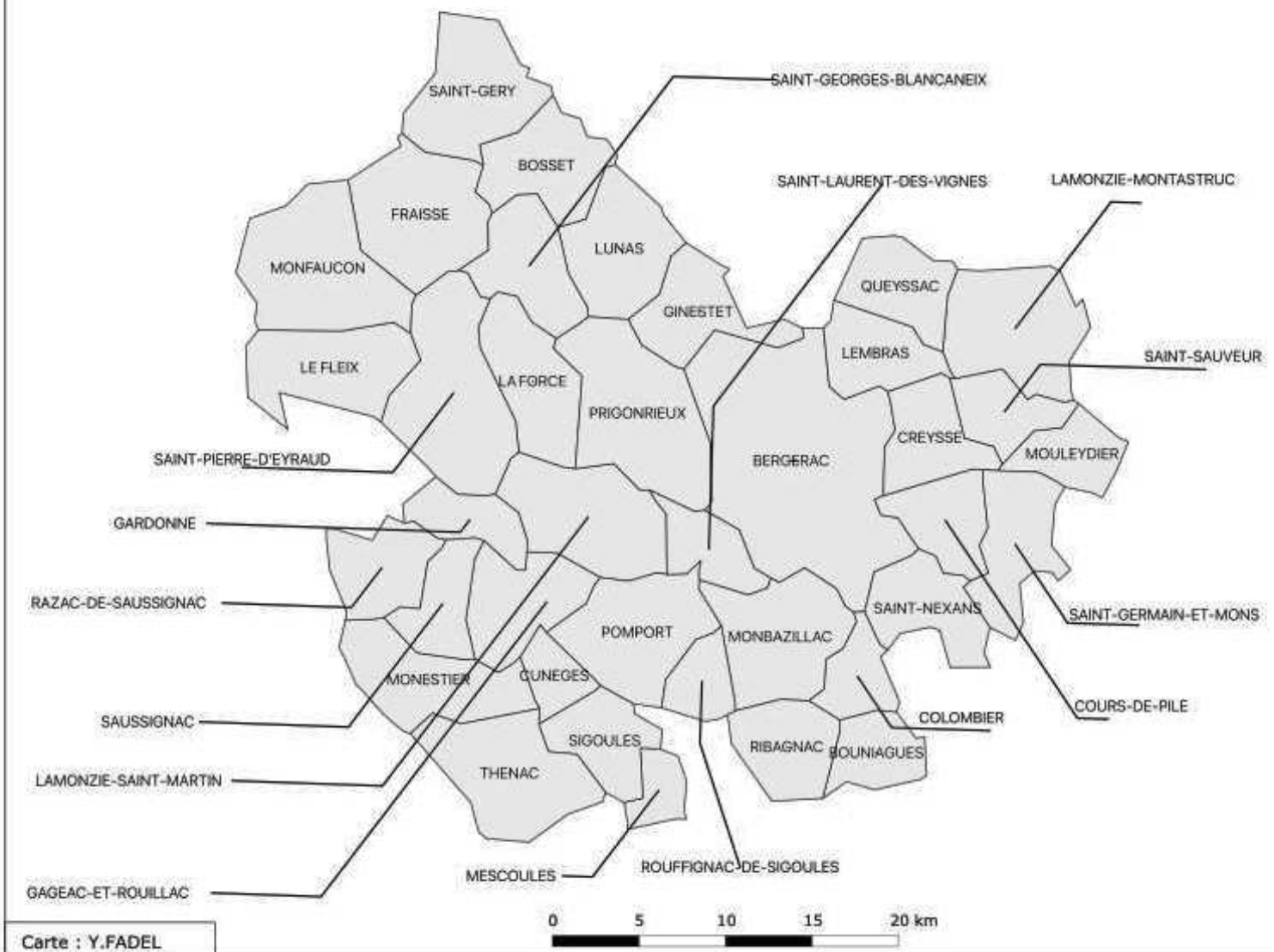
Annexe n°3 : Localisations des terrains d'études à l'échelle d'agglomération



Annexe n°4 : cartes de villes



Communautés d'agglomération de Bergerac – CAB – 38 communes



Annexe 5 : Guide d'entretien

Questions pour les gestionnaires des aéroports

Questions principales	Questions complémentaires	Questions de clarification
1. Pouvez-vous m'expliquer en quoi consiste votre fonction par rapport développement touristique local ?	Depuis quand occupez-vous cette fonction ?	Quels postes avez-vous occupés précédemment ?
2. Comment voyez-vous cette transformation de nombre de passagers entre 2003 à 2019	Depuis quand les LCC sont-elles implantées ?	
3. À quoi pensez-vous spontanément lorsque vous entendez « compagnies aériennes LCC »?	Comment décririez-vous les compagnies LCC ?	
4. Quelles sont les compagnies actuelles de LCC dans votre aéroport ?	Comment expliquez-vous l'augmentation du nombre de passagers à partir de 2003 ?	Pensez-vous que le développement des LCC aura des répercussions sur le développement territorial ?
5. Dans quel contexte la décision d'accueillir les compagnies LCC a-t-elle été prise ?	Quels sont vos plans pour poursuivre vos liaisons existantes à destination de la Grande Bretagne, si cette dernière sorte de l'UE ? (Brexit)	Pouvez-vous nous en dire plus ?
6. Nous avons noté qu'il y avait une chute du nombre de passagers en ()	Comment pouvez-vous expliquer cette diminution du nombre de passagers ?	Pouvez-vous me donner un exemple ?
7. Quelles sont les liaisons les plus fréquentées ?	Quelle est la typologie de clientèle de votre aéroport ?	Pouvez-vous me donner des exemples ?
8. Qui a pris l'initiative de créer les liaisons ?	Comment ?	Pouvez-vous me donner des exemples ?
9. Comment décrivez-vous la relation actuelle entre votre aéroport et les compagnies LCC ?	Quels sont les aspects qui influencent votre relation avec les compagnies LCC ?	Pouvez-vous nous en dire plus ?

10. Quelles sont les stratégies mises en place afin d'attirer les compagnies LCC ?	Prévoyez-vous des investissements afin d'augmenter la capacité de l'aéroport (nombre de passagers) ?	
11. Concernant les subventions actuelles, quelle somme / passager cela représente-t-il ?	Que pensez-vous de la décision de la commission européenne de 2014 concernant les nouvelles règles de subvention des liaisons LCC ?	Pouvez-vous nous en dire plus ?
12. Quelles sont les stratégies de marketing mises en place entre LCC et les gestionnaires des aéroports ?		Pouvez-vous me donner un exemple ?
13. Comment décririez-vous les stratégies des LCC dans votre aéroport ?		Pouvez-vous donner un exemple ?
14. Quels sont, selon vous, les avantages et inconvénients de la présence de compagnies LCC ?	Est-il possible d'établir une stratégie à long terme avec les LCC ?	Pour quelle raison ?
15. Existe-t-il des différences entre les LCC ?		Pouvez-vous donner un exemple ?
Au niveau relationnel		
16. Quelles relations entretenez-vous avec d'autres aéroports de la région ? Ou des aéroports proches ?		Quel type de coordination ?
Êtes-vous en contact avec les acteurs publics ou privés pour tirer profit conjointement de cette augmentation de nombre de passagers ?		Si oui/ Pensez-vous que cette coordination permette de tirer avantage de l'offre des compagnies LCC ? Pourquoi ?
17. Quelles relations entretenez-vous avec les différents territoires à l'échelle : agglo,	<ul style="list-style-type: none"> • Vous coordonnez-vous ? • Menez-vous des projets en commun ? • Sur quoi portent ces projets ? 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pouvez-vous donner un exemple ? <ul style="list-style-type: none"> • Évolution du projet ?

<p>départemental, régionale ou EU ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Comment décririez-vous ces expériences de collaborations ? • Quelles sont les difficultés rencontrées dans ces initiatives de collaboration ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles retombées pour vous ? pour le territoire ?
<p>18. Nous arrivons au bout de cette entrevue. Avant de clore cette entrevue, j'aimerais vous demander si vous souhaitez ajouter quoi que ce soit sur votre rapport au développement touristique local et à la présente de l'aéroport. Cela peut porter sur des aspects de votre expérience vécue, des aspirations que vous auriez à ce sujet, des réflexions personnelles que vous souhaiteriez partager avec moi ?</p>		

Annexe n°5 : Guide d'entretien

Questions liées aux acteurs publics et privés.

Questions principales	Questions complémentaires	Questions de clarification
1. Pouvez-vous m'expliquer en quoi consiste votre fonction en qui a trait au développement touristique local ? Quel service offrez-vous ?	Depuis quand occupez-vous cette fonction ?	Quels postes avez-vous occupé précédemment ?
2. À quoi pensez-vous spontanément lorsque vous entendez « compagnies aériennes LCC ». ?	Comment décririez-vous les compagnies LCC ?	Quels sont, selon vous, les avantages et inconvénients de la présence de compagnies LCC ?
3. Selon votre expérience, quel sont les changements observés dans l'offre touristique depuis le début des années 2000 ?	Qu'en est-il de la fréquentation touristique ?	Comment expliquez-vous ces changements ? A quoi sont-ils dus ?
4. Comment décririez-vous le de logement Air Bnb et les clients de Air Bnb?	Combien de logement avez-vous ?	Vos clients sont-ils des Français ou des étrangers (Locaux)
5. Quelles sont les nationalités les plus représentées en termes de fréquentation touristiques dans votre offre des logements ?	Quelle est la part de touristes qui arrivent par avion et restent sur votre territoire ?	
6. Quels types de pratiques touristiques observez-vous ?	Parmi ces pratiques, pensez-vous que l'investissement immobilier soit notoire ?	Quel est le rôle joué par l'afflux touristique sur le secteur des résidences secondaires ?

<p>7. Quelles relations entretenez-vous avec le gestionnaire de l'aéroport ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vous coordonnez-vous ? • Menez-vous des projets en commun ? • Sur quoi portent ces projets ? • Comment décririez-vous ces expériences de collaborations ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont vos motivations à mener ces projets ? • Quelles sont les retombées de ces projets sur votre territoire/sur votre organisation ? • Quelles sont les difficultés rencontrées dans ces initiatives de collaboration ?
<p>8. Quelles autres initiatives existent-ils sur le territoire en vue de capter les flux de touristes en passage à l'aéroport ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dans quelle mesure vous sentez-vous concernés par ces initiatives ? • Y participez-vous activement ? • Pouvez-vous m'en dire plus sur les projets dans lesquels vous participez ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les autres acteurs impliqués ? • Comment le projet a vu le jour ? • Début ? contexte ? initiative de qui ? • Évolution du projet ? • Difficultés rencontrées ? • Quelle forme de coordination ? A quelle échelle : locale, département, région ? Pourquoi à cette échelle-ci ? • Quelles retombées pour vous ? pour le territoire ?

<p>9. Quelles sont les stratégies et actions de développement touristique local mises en place pour tirer profit de l'augmentation du nombre de touristes ?</p>		<p>Pour quelle raison ?</p>
<p>10. Nous arrivons au bout de cette entrevue. Avant de clore cette entrevue, j'aimerais vous demander si vous souhaitez ajouter quoi que ce soit sur votre rapport au développement touristique local et à la présente de l'aéroport. Cela peut porter sur des aspects de votre expérience vécue, des aspirations que vous auriez à ce sujet, des réflexions personnelles que vous souhaiteriez partager avec moi ?</p>		

Annexe n°6 : Extrait de l'entretien Camille BOURON

1	Entretien n°3 Nom de la interviewée: Date de l'entrevue: 10/07/2019 Durée de l'entretien: 01:40:46 Lieu de l'entretien : Syndicat mixt CDA Code de l'entretien : LRH- BC-aé 2019
2	I: Êtes-vous considéré comme un acteur privé ou public ?
3	R : La communauté d'agglomération est membre du syndicat mixte, il s'agit d'un acteur public sachant que l'aéroport de la Rochelle, le syndicat mixte, gère ce qu'on appelle un SPIC ; des acteurs publics Service Public Industriel et Commercial, donc on est bien sûr sur ces puisque la CCI qui est membre du syndicat mixte est un acteur public mais qui gère une activité qui est dans le domaine privé donc industriel et commercial.
4	I: Pouvez-vous m'expliquer en quoi consiste votre fonction en qui a trait au développement touristique local ?
5	R : Alors, la communauté d'agglomération de la Rochelle a une compétence depuis le premier janvier 2016 sur le développement touristique. La communauté a élaboré une charte de développement touristique. Mais, dans le cadre de sa compétence de développement économique. Même si on est sûr une compétence pleine et entière on découle bien de la stratégie et du développement économique local. Cette compétence est relativement nouvelle, cela dit, au titre du développement économique, l'agglomération soutient l'aéroport de la Rochelle depuis de très nombreuses années. Depuis environ 2004, peut-être avant sachant qu'il y a eu deux types de soutien : un soutien aux infrastructures, à leur amélioration. A ma connaissance elle n'est pas complète sur le sujet. On avait participé au début des années 2000 au financement de l'allongement de la piste de l'aéroport pour permettre d'accueillir des avions un peu plus gros.
6	I: Mais il est possible ce projet parce que j'ai lu que ce n'était pas possible d'un point de vue technique ?
7	R : Alors là je parle d'un projet qui a été réalisé en 2001 ou

1/15



2002 je crois. Donc la piste a été allongée. Aujourd'hui techniquement, la piste elle a un seuil, techniquement il n'y a pas d'intérêt à allonger la piste parce qu'elle est suffisamment longue. Par contre sa longueur utile est plus faible que sa longueur réelle. Car il y a en bout de piste un bosquet d'arbre mais qui sera éliminé et qui permettra d'allonger la longueur utile de la piste. Mais on est plus sûr une question de sécurité que de capacité puisque les avions qui atterrissent à la Rochelle, les plus gros sont les avions des compagnies Lowcost, ne nécessitent pas une piste plus longue que sa longueur actuelle et je ne pense pas qu'on est des avions plus gros que des A320 ou équivalent chez Boeing qui n'ont pas besoin de piste plus longue que l'actuelle. Donc on avait un soutien au développement d'infrastructure, on a financé l'allongement de la piste, on a financé l'aérogare. Donc, ça c'était avant la constitution du syndicat mixte sur les volets infrastructures. Et puis sur le volet fonctionnement on a financé effectivement des actions destinées à renforcer l'attractivité de l'aéroport pour certaines compagnies aériennes ; les Lowcost, et on a également financé des campagnes de promotion du territoire. Ça s'est fait de manière évolutive en fonction de l'évolution de la réglementation Européenne. Le financement a démarré dans la deuxième partie des années 2000. On a financé les compagnies et ensuite on a financé des compagnies de promotion du territoire, action de marketing. Charente Maritime Tourisme avait répondu à un appel d'offre pour faire ces campagnes de promotion du territoire, les montages ont pu évoluer de manière à être conforme à la réglementation européenne. Nous avons financé également la ligne obligation de service public entre La Rochelle et Lyon. C'est une ligne d'aménagement du territoire. On n'a pas financé Paris, mais ensuite la Rochelle - Clermont ferrand, et ensuite La Rochelle Lyon. Maintenant avec l'avènement du Syndicat mixte ce sera lui qui financera et nous, nous financerons le syndicat mixte.

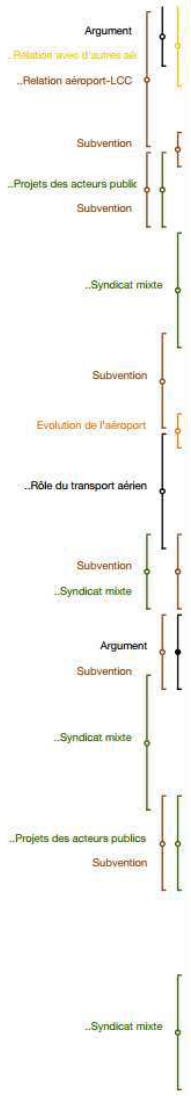
8 **I: Et le syndicat mixte c'est un regroupement des acteurs publics ?**

9 **R:** Oui.

10 **I: Est-ce que vous avez une idée de quels sont ces acteurs publics ?**

11 **R :** Alors c'est un syndicat mixte à la carte qui gère deux aéroports, celui de la Rochelle Île de Ré et de Rochefort Charente Maritime. L'Aéroport de Rochefort n'est pas fermé mais il n'a aucune activité commerciale. Le pourquoi de cet aéroport c'est le département de la Charente Maritime qui a développé pendant de nombreuses années une stratégie visant à avoir un aéroport plus central dans le département, soit plus proche du barycentre. Et Rochefort est plus de barycentre. Mais ce n'est pas là que ce déroule l'activité

2/15



économique et touristique du département . Elle est davantage au niveau de La Rochelle et de l'île de Ré , plutôt que vers Rochefort . Notamment la clientèle des compagnies aérienne . Les compagnies aériennes Lowcost n'ayant jamais eu la volonté de s'installer à Rochefort . Malgré des démarches qui avaient pu être engagées elles n'ont jamais voulu. Donc le département a souhaité que dans ce syndicat mixte on ait les deux plates formes. Quand je dis à la carte c'est que l'on a des membres qui vont financer exclusivement l'aéroport de la Rochelle Île de Ré et des membres qui vont financer exclusivement Rochefort. On a donc dans le syndicat mixte ; l'agglomération de la Rochelle, le département de la Charente Maritime, la région NA, la Chambres de commerce et d'industrie de LR, et la communauté de commune de l'île de Ré, qui elles, sont membre financeur de la plateforme La Rochelle de Ré dans le syndicat mixte , et de l'autre côté on a le département de la Charente Maritime une deuxième fois, et la communauté d'agglomération de Rochefort océan qui eux financent l'activité de l'aéroport de Rochefort Charente Maritime . Dans l'aéroport de Rochefort il y a une activité uniquement de loisir et un peu militaire. Ce sont des avions privés et il y a aussi à côté des vols de loisir et des aéro-clubs il y a aussi quelques vols privés non commerciaux mais d'affaire notamment lié aux entreprises qui sont sur Rochefort, je pense à STELIA, une société qui fabrique des sièges d'avion . Donc chaque actionnaire du syndicat mixte n'est pas actionnaire au même niveau. Le département de la Charente Maritime et l'agglomération de la Rochelle sont toutes les deux actionnaires à 32,5% du syndicat mixte. L'objectif est d'arriver à un équilibre économique sur l'aéroport. Le syndicat mixte son objectif, c'est de s'équilibrer. Mais un aéroport à 200 000 passagers, ce n'est pas possible . Donc le déficit d'exploitation , ou les gros investissements supplémentaires qui ne sont pas financés par l'emprunt , vont être financés par les membres du syndicat mixte et les membres du syndicat mixte vont financer en proportion de leur part et cette part détermine également le nombre de voix décisionnaire qu'elles ont dans le comité du syndicat . Je peux vous transmettre les statuts qui sont publics. Vous verrez que l'aglo de la Rochelle 32,5%, L'aglo CM 32,5%, Région nouvelle aquitaine 25%, Chambres de commerce et d'industrie 5%, CCIDR 5%, et la on arrive à 100% de part côté LRIDR.

13 I: Vos actions sont des actions pour soutenir l'aéroport ?

14 R :En participant à la création de ce syndicat mixte, on exerce une compétence sur la gestion de l'aéroport . Aujourd'hui on ne finance pas directement l'activité aérienne, c'est le syndicat mixte qui va le faire. Nous, l'agglomération, on est actionnaire du syndicat mixte, le syndicat mixte étant un outil de gestion de l'aéroport.



15 I: Depuis quand occupez-vous cette fonction ?

16 R : Alors , depuis le premier janvier , on a créé le syndicat mixte donc depuis cette date à travers le syndicat mixte, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle exerce cette compétence . On était dans le cadre de la procédure organisée par la loi NOTRE (Nouvelle Organisation Territoriale de la République , datant du 5 août 2015) qui pour la gestion d'un certain nombre d'infrastructures dont les aéroports avaient demandé aux collectivités locales de se positionner pour exercer la compétence . Je parle d'exercice de compétence je ne parle pas de financement.

17 I: Quel poste avez-vous occupé précédemment ?

18 R : Pendant longtemps le suivi des dossiers aéroportuaires était fait directement par le directeur général des services de l'agglomération . Ce n'est qu'en 2016 que j'ai hérité du dossier . J'ai pris mes fonctions de directeur du service stratégique opération territoriale au premier Juin 2016. Et c'est à partir de cette date qu'on m'a transféré petit à petit ces dossiers car j'ai historiquement dans ma musette le suivi des grands dossiers d'infrastructure qui contribue à l'accessibilité du territoire, notamment les dossiers ferroviaires, portuaire, et le dernier que j'ai récupéré ; l'aérien. C'est à partir de ce moment-là qu'on a commencé à construire la stratégie d'agglomération vis à vis de l'aéroport . Avant , on était dans de l'aide au coup par coup , dans du soutien mais transitoire. On était dans une politique de soutien au déficit. On subventionnait la Chambre de Commerce et d'Industrie de manière à équilibrer les comptes . Mais ça se faisait à la limite de la légalité , du soutien en dehors de nos compétences . On a pu avoir pas mal de remarques quant à nos subventions à une chambre de commerce . Il y a deux choses différentes entre le soutien aux compagnies aériennes et le soutien aux aéroports et à ses gestionnaires . On a vraiment deux actions bien distinctes . Et de 2016 à 2018 nous avons soutenu de manière très importante ; entre 600 et 700 mille Euros par an, le gestionnaire de l'aéroport qui était la Chambre de Commerce et d'Industrie jusqu'à cette date. C'est à dire que l'on contribuait à parité avec le département de la charente maritime à combler le déficit de la Chambre de Commerce et d'Industrie de manière que le budget soit équilibré. Ce financement, cette contribution, on la faisait au titre de notre compétence du développement économique, le département le faisait au titre de sa compétence du développement touristique mais nous avons eu un certain nombre de remarques du service du contrôle de l'égalité , de la préfecture de qui nous disait : le cadre de votre intervention n'est pas bon, créez un syndicat mixte. Mais on attendait que la région se positionne pour créer le syndicat mixte avec la

..Difficultés rencontrées

Subvention

..Difficultés rencontrées

..Syndicat mixte

Argument

..Difficultés rencontrées

..Obligation de service

..Rôle du train

..La Rochelle

région, 2016 ; nouvelle région, la région nouvelle aquitaine est créée en 2016. Elle a harmonisé ses politiques entre les 3 anciennes régions et cette harmonisation a donné lieu à l'écriture d'une stratégie pour le développement aérien qui a conduit la région à identifier un certain nombre de plateformes qu'elle considérait comme stratégiques et de prendre des parts à hauteur de 25% à terme, dans chacun des aéroports. Soit en augmentant sa participation, soit en la réduisant, soit en prenant dans des aéroports dans lesquels elle n'avait pas du tout de participation, par exemple l'aéroport de la Rochelle, la région avant n'avait aucune participation. Le syndicat mixte est le premier acte de mise en œuvre de la stratégie régionale aéroportuaire. Effectivement par exemple la région n'a pas souhaité prendre des parts dans le syndicat mixte qui gère l'aéroport de Poitiers, Elle jugeait que cet aéroport n'avait pas d'intérêt compte tenu de la concurrence du TGV Paris Poitiers Bordeaux. Aussi pour protéger la LGV. L'avion n'avait plus de sens à partir du moment où Poitiers se trouvait grâce à cette ligne, à moins de trois heures de Paris. La Rochelle est limitée car les meilleures offres sont à 2h30 mais en moyenne on est à 2h48 donc on est limité.

19 I: À quoi pensez-vous spontanément lorsque vous entendez « compagnies aériennes Lowcost » ?

R : Ryanair. Parce que dans mon esprit c'est la compagnie qui domine le marché. Celle qui a vraiment mis en place ce système à l'échelle Européenne. Ryanair peut défrayer la chronique sur sa politique sociale, sur ses guerres tarifaires. EasyJet est plus cher, mais aussi plus sûr.

21 I: Comment décrieriez-vous les Lowcost ?

R : Je pense que même pour les compagnies aériennes classiques, le prix du billet ne correspond pas à la réalité des coûts. Compte tenu du coût d'un avion, du coût des aéroports, j'ai du mal à imaginer qu'elles font du bénéfice. Ce n'est pas forcément lié aux taxes aéroportuaires, si on prend par exemple le Kérosène qui n'est pas taxé alors qu'il a un coût. Quand je dis que ce n'est pas la vérité des prix maintenant plusieurs compagnies vous proposent de compenser les gaz à effet de serre émis par l'avion et ça peut représenter une part significative du billet donc c'est bien que quelque part le coût global y compris le coût environnemental, il n'est pas assumé par les compagnies. Donc le modèle économique est de ce point de vue la déformé. Sur les Lowcost je pense effectivement que l'on doit avoir presque autant de différence entre Ryanair et easyjet d'un côté ou Easyjet et Air France. Ce qui me paraît important aussi c'est la volatilité. La compagnie peut du jour au lendemain plier ses avions et ne plus revenir.

23 I: Comment décrivez-vous les LCC en trois mots?

R : Service minimum, Flexibilité dans le mauvais sens du terme - Volatilité développement de marche.

25 I: Quels sont selon vous les avantages et inconvénients de l'émergence des compagnies aériennes Lowcost?

R : D'abord je constate, ce qu'il me semble intéressant sur l'aéroport de la Rochelle c'est qu'on est dans des rapports qui sont relativement proches entre 2004 et 2017. Dès le départ, on a bien gardé, c'est ce que je soulignais dans le soutien à la ligne obligation de service public la Rochelle Poitiers Lyon qui est excessivement importante. Entre les deux cartes ce que l'on constate c'est une augmentation du nombre de sièges occupés mais une répartition effectivement différente et on peut analyser que les Lowcost ont booster le trafic. Je parlais de volatilité, une Lowcost en fonction de ses changements de stratégie peut du jour au lendemain décider de partir donc c'est la nécessité de ne pas dépendre d'une seule compagnie aérienne par exemple, ce qui est le cas de la Rochelle, à la différence de Carcassonne qui doit dépendre à 80% de Ryanair si ce n'est pas plus. Alors que la Rochelle pour un aéroport de cette taille, est celui qui doit avoir le plus de diversité de Lowcost. On sent bien qu'il y a des compagnies sur lesquelles la relation peut être très fragile comme Ryanair.

27 I: Selon votre expérience, quel sont les changements observés dans l'offre aérienne depuis 2004?

R : On a l'expression de l'attraction de notre région pour l'ensemble des îles Britanniques. C'est quelque chose de fort. Cela étant, il faut distinguer certaines choses. Par exemple le lien avec Londres pourrait permettre de développer des correspondances et c'est vrai que les Lowcost sont pas tellement faites pour des correspondances. L'idée est d'avoir notamment sur Stansted le lien avec le reste de l'Europe. Je pense qu'il y a un élément que l'on maîtrise mal aujourd'hui c'est l'impact du Brexit et des conséquences qu'il peut y avoir dans cette logique de correspondance. Moi je crois que ce qui est important pour la Rochelle c'est de développer des lignes qui permettent d'accéder à des Hub internationaux. Alors est ce que c'est Londres, est ce que c'est Paris ou Lyon ? Et de pouvoir connecter la Rochelle au-delà de cette simple échelle Européenne qui est peut-être un peu limitée. Les avantages c'est l'augmentation du nombre de passagers mais c'est surtout par l'augmentation, de l'intérêt d'avoir un aéroport. Aujourd'hui si on avait que la ligne de Lyon je ne suis pas

Annexe n°7 : Les étapes nécessaires à la méthode MACTOR

La première étape consiste en la construction d'un tableau des stratégies mises en place par les acteurs qui font partie de notre analyse. Ce tableau a un double objectif : identifier le but de chaque acteur et les moyens mis en œuvre pour atteindre les buts fixés ainsi que les faiblesses pouvant constituer un obstacle à la réalisation de ses buts. Chaque cas d'étude a son propre tableau d'acteur de système différent les uns des autres (pour la Rochelle par exemple, le tableau compte 15 acteurs et seulement 12 pour Bergerac). Cette variabilité du nombre d'acteurs entre les trois cas d'étude est dû au nombre de personnes interrogées et à l'importance des informations obtenues au cours des entretiens effectués.

Les contenus saisis dans ce tableau seront identifiés grâce à l'étape précédant la thématisation. Ce "tableau de matrice présente le but, les moyens et les faiblesses de chaque acteur ainsi que les moyens d'influence entre acteur A1 sur A2.

Acteurs	A1	A2	A3	A4
A1	But : Problèmes : Moyens :	Moyens d'influence de A1 sur A2	Moyens d'influence de A1 à A3	Moyens d'influence de A1 à A4
A2	Moyens d'influence de A2 sur A1	But : Problèmes : Moyens :	Moyens d'influence de A2 sur A3	Moyens d'influence de A2 sur A4
A3	Moyens d'influence de A3 sur A1	Moyens d'influence de A3 sur A2	But : Problèmes : Moyens :	Moyens d'influence de A3 sur A4
A4	Moyens d'influence de A4 sur A1	Moyens d'influence de A4 sur A2	Moyens d'influence de A4 sur A3	But : Problèmes : Moyens :

Dans ce tableau nous allons identifier les enjeux stratégiques de chaque acteur, les problèmes, moyens et actions des différents acteurs permettant d'identifier certains problèmes stratégiques sur lesquels ces acteurs auront des points de vue convergents ou divergents par rapport à leurs buts. Il décrit le comportement actuel de chaque acteur pour chaque objectif, c'est-à-dire les différents positionnements entre les acteurs par rapport à leurs objectifs.

L'influence qu'un acteur A exerce sur un acteur B est appelée influence directe. S'il exerce une influence sur un acteur C qui lui-même influe sur l'acteur B, il s'agit d'une influence indirecte.

Les matrices d'influences directes

La première matrice MID correspond à une valorisation du tableau des stratégies des acteurs n° où l'influence potentielle d'un acteur sur un autre est notée sur une échelle allant de 0 à 4 :

Nous allons utiliser la version cloud du logiciel MACTOR. Dans cette étape nous créerons la liste des acteurs mobilisés dans cette analyse. Nous déterminerons le rapport de force directe entre les acteurs en créant le tableau de matrice d'influence direct MID avec une échelle de zéro à quatre. Selon la méthode MACTOR, les valeurs utilisées servent à décrire le rapport de force entre chaque acteur (le tableau MID est une valorisation de la tableau n°)

Chaque valeur numérique communique une information afin d'expliquer le type d'influence existant ainsi que ses impacts et son niveau.

La valeur zéro présente une absence d'influence directe entre l'acteur i sur l'acteur m.

La valeur un indique une influence sur le processus opératoire de l'acteur i sur l'acteur j.

La valeur deux : l'acteur « i » peut remettre en cause la réussite du projet de l'acteur « j » est important.

La valeur trois montre l'influence de l'acteur m sur l'accomplissement des missions de l'acteur K

(Par exemple, dans le tableau de n°, l'acteur, N a une influence de missions sur l'acteur l.

La cinquième valeur numérique est quatre : l'existence. Dans ce même tableau, l'acteur A a une influence sur l'acteur B qui met en cause l'existence de cet acteur.

MID : Matrice des influences directe

MID	i	j	k	l	m	n	Influence totale
i	0	1	1	3	0	2	7
j	2	0	3	2	1	1	9
k	1	2	0	1	1	0	5
l	2	3	3	0	3	2	13
m	0	2	3	1	0	2	8
n	0	1	1	3	2	0	7
Dépendance Totale	5	9	11	10	7	7	49

Matrices d'influences directes et indirectes entre acteurs

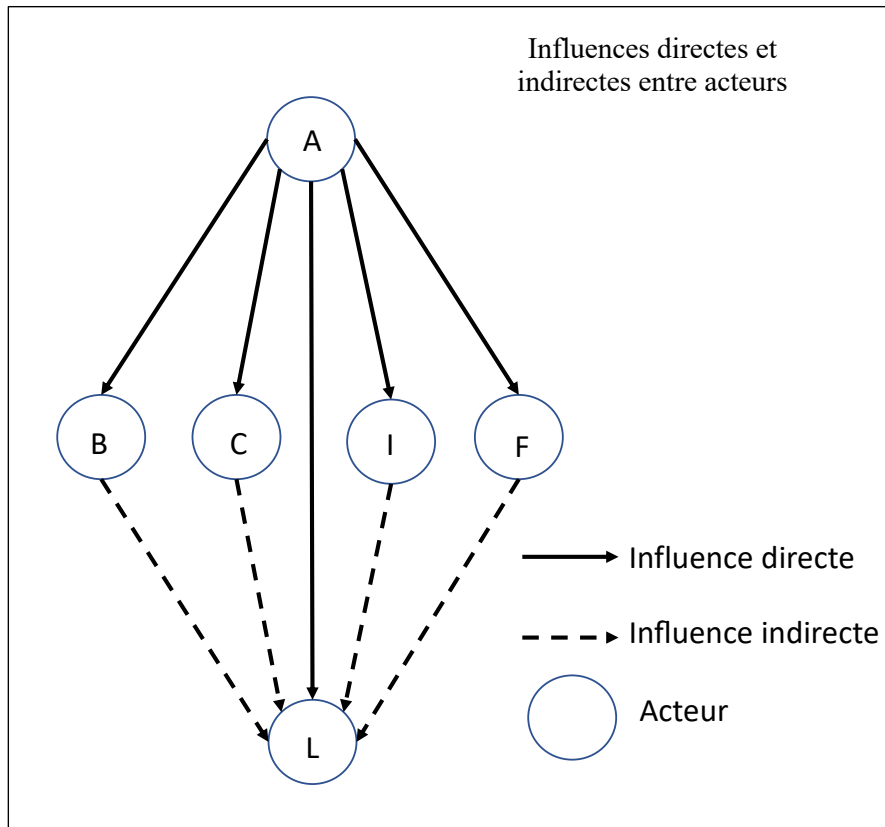
À partir de ce tableau nous pouvons calculer l'influence directe, mais ce n'est pas suffisant car nous devons calculer l'influence indirecte entre deux acteurs. Celle-ci peut passer par un intermédiaire. En effet, un acteur peut être en conflit avec d'autres. D'après M un acteur peut agir sur un autre par l'intermédiaire d'un troisième. Il convient donc d'examiner la matrice MIDI des influences directes et indirectes (d'ordre deux) pour tenir compte de ce type de relations. Pour cela, nous allons utiliser le tableau MID afin de calculer le MIDI Matrice des influences directes,

À partir de la matrice $MID = (ij)$, la méthode de calcul des influences directes et indirectes est basée sur l'équation suivante.

$$(MIDI)_{ij} = MID_{ij} + \sum_k \min(MID_{ik}, MID_{kj})$$

Le graphique n° présente la manière dont nous effectuons le calcul de de l'influence directe et indirecte entre ij, en sachant que l'acteur i peut avoir influencé j en passant par l'acteur l,n,k ou m. Dans ce contexte nous allons utiliser les valeurs indiquées dans le tableau MID n° afin de calculer l'influence directe et indirecte en appliquant l'équation suivante :

$$\begin{aligned} MIDI_{12} &= 1 + (\min(1,2) + \min(3,3) + \min(0,2) + \min(2,1)) = 1 + (1 + 3 + 0 + 1) = 6 \\ &= 1 + (1 + 3 + 0 + 1) = 6 \end{aligned}$$



MIDI : Matrice des influences indirectes

MIDI	i	j	k	l	m	n	Total
i	4	6	6	7	7	5	31
j	5	7	8	7	5	6	31
k	4	5	5	5	3	4	21
l	5	9	11	8	7	7	39
m	4	6	7	6	5	4	27
n	4	7	7	6	7	5	31
Total	22	33	39	31	29	26	180

Table des graphiques

Graphique 1 : Trois postulats d'une relation causale	28
Graphique 2 : Variables liées aux activités aéroportuaires	32
Graphique 3 : Variables liées au développement régional	33
Graphique 4 : Principaux résultats des publications analysées	40
Graphique 5 : Explication causale.....	43
Graphique 6 : Nombre de sièges offerts par les compagnies traditionnelles (FSC) et low cost (LCC) en France métropolitaine 1996-2018	71
Graphique 7 : Part des low cost (trafic supérieur à 0,1%) dans le total de l'offre low cost, 2018	72
Graphique 8 : % des trois compagnies aériennes FSC les plus représentées en nombre de sièges offerts en France-2018	73
Graphique 9 : Cercle de corrélation	85
Graphique 10 : Répartition des aéroports selon les axes 1 et 2 de l'ACP	86
Graphique 11 : Nombre optimal de cluster	88
Graphique 12 : Les individus colorés par groupe (factor map).....	89
Graphique 13 : Classification des aéroports (dendrogramme).....	90
Graphique 14 : Classement des aéroports français selon le document de F. Dobruszkes et al. (2017)	94
Graphique 15 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Effet de substitution	108
Graphique 16 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Effet de substitution et de création	109
Graphique 17 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Cumul de compagnies traditionnelles et low cost.....	111
Graphique 18 : Évolution du trafic entre 1997 et 2018 - Arrêt du trafic.....	112

Graphique 19 : Vols low cost, un pourcentage faible ou absente mais une forte internationalisation.....	114
Graphique 20 : L'importance de la destination Grande-Bretagne dans le trafic international en France - 1996 et 2018.....	134
Graphique 21 : Nombre d'heures d'entretien effectué avec les acteurs locaux pour les trois cas d'études.....	177
Graphique 22 : Compétence du tourisme au niveau des différents échelons.....	190
Graphique 23 : Itération de mots par les acteurs privés et gestionnaires d'aéroports.....	199
Graphique 24 : Perception des compagnies LCC par les acteurs publics	200
Graphique 25 : Itération de mots par les acteurs privés et gestionnaires d'aéroports.....	202
Graphique 26 : Perception des compagnies LCC par les acteurs privés et gestionnaires d'aéroports.....	202
Graphique 27 : Les acteurs subventionnant les structures aéroportuaires	205
Graphique 28 : La nature des subventions à l'aéroport de La Rochelle	221
Graphique 29 : Utilisation des subventions.....	222
Graphique 30 : Montant des subventions à l'aéroport de Carcassonne (toutes structures comprises)	223
Graphique 31 : Influences et dépendances entre acteurs à La Rochelle	226
Graphique 32 : Influences et dépendances entre acteurs à Bergerac	228
Graphique 33 : Plan des influences et dépendances entre acteurs à Carcassonne	230
Graphique 34 : Plan des convergences entre acteurs à la Rochelle	232
Graphique 35 : Plan des convergences entre acteurs à Bergerac	233
Graphique 36 : Plan des convergences entre acteurs à Carcassonne	234
Graphique 37 : La relation entre l'aéroport de La Rochelle et leur territoire	238
Graphique 38 La relation entre l'aéroport de Bergerac et leur territoire	240

Graphique 39 : La relation entre l'aéroport de Carcassonne et leur territoire	241
Graphique 40 : La relation entre les trois aéroports et leur territoire	243
Graphique 41 : La captation du flux de touristes à l'aéroport de La Rochelle	269
Graphique 42 : La captation du flux de touristes à l'aéroport de Bergerac	274
Graphique 43 : La captation du flux de touristes à l'aéroport de Carcassonne	278

Table des cartes

Carte 1 : La répartition géographique des publications analysées	38
Carte 2 : Nombre de sièges offerts par les FSC et les LCC dans l’Espace Économique Européen (EEE) en 2018	74
Carte 3 : Les propriétaires/gestionnaires et les exploitants des plateformes aéroportuaires en France - 2019.....	76
Carte 4 : Part du trafic des compagnies traditionnelles et low cost en 2004, 2010 et 2019....	78
Carte 5 : Classification Hiérarchique sur Composantes Principales - CHCP sur l'ensemble des aéroports français – 2016 croisé avec typologie établie par F. Dobruszkes et al. (2017)	95
Carte 6 : Liaisons aériennes métropolitaines sous obligation de service public (OSP) subventionnées par l’État entre 1995 et 2019 (hors Corse)	96
Carte 7 : Liaisons aériennes métropolitaines sous obligation de service public (OSP) subventionnées par l’État en 2000 et en 2019	98
Carte 8 : Liaisons aériennes métropolitaines sous obligation de service public (OSP) subventionnées par l’État en 2019	100
Carte 9 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de La Rochelle (LRH)-2004.....	129
Carte 10 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de Bergerac (EGC)-2004.....	129
Carte 11 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de Carcassonne (CCF)-2004.....	129
Carte 12 : Liaisons aériennes à partir de La Rochelle (LRH)-2018	130
Carte 13 : Liaisons aériennes à partir à partir de Bergerac (EGC)-2018	130
Carte 14 : Liaisons aériennes à partir de l'aéroport de l'aéroport de Carcassonne (CCF)-2018	130
Carte 15 : Liaisons aériennes entre les aéroports français et britanniques-1996	136
Carte 16 : Liaisons aériennes entre les aéroports français et britanniques-2018	136
Carte 17 : Évolution de la part des Britanniques dans la population entre 1990 et 2016	139

Carte 18 : Zones de séjours des voyageurs arrivant à l'aéroport de La Rochelle – 2018.....	145
Carte 19 : Zoom sur les zones de Charente-Maritime par regroupement de communes	145
Carte 20 : Zones de séjours des voyageurs arrivant à l'aéroport de Bergerac en-2014.....	147
Carte 21 : Zones de séjours des voyageurs arrivant à l'aéroport de Carcassonne-2017.....	149
Carte 22 : Les aéroports français et les découpages départementaux et régionaux	152
Carte 23 : Répartition des hébergements touristiques dans trois départements : la Charente-Maritime, la Dordogne et l’Aude en 2019	156
Carte 24 : Nombre de lits touristiques dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle en 2018.....	160
Carte 25 : Nombre de nuitées payantes dans la Communauté d'agglomération de La Rochelle en 2018	161
Carte 26 : Résidences secondaires en 2018.....	163
Carte 27 : Résidences secondaires en 2007.....	163
Carte 28 : Nombre de lits touristiques actifs dans la Communauté d'agglomération de Bergerac en 2018	164
Carte 29 : Nombre de résidences secondaires dans la Communauté d’agglomération de Bergerac 2018	165
Carte 30 : Nombre de lits touristiques actifs dans la Communauté d’agglomération de Carcassonne 2018.....	166
Carte 31 : Nombre de nombre de résidences secondaires dans la Communauté d’agglomération de Carcassonne -2018.....	167
Carte 32 : Part de subvention des aéroports de La Rochelle, de Bergerac et Carcassonne par les communautés d'agglomération.....	210
Carte 33 : Localisation des logements pour courts séjours à La Rochelle, Bergerac et Carcassonne.....	253

Carte 34 : Nombre de propriétaires étrangers et origine géographique en Dordogne et en Charente-Maritime en 2019	258
Carte 35 : Part des propriétaires britanniques parmi les propriétaires étrangers en Dordogne et en Charente-Maritime en 2019.....	260
Carte 36 : Part des propriétaires britanniques parmi les propriétaires étrangers en Dordogne et en Charente-Maritime en 2019.....	262
Carte 37 : Le prix du mètre carré en Dordogne et Charente Maritime	262
Carte 38 : Provenance des propriétaires allemands en Charente-Maritime et en Dordogne..	265
Carte 39 : Accessibilité à partir de l'aéroport de La Rochelle.....	271
Carte 40 : Accessibilité à partir de l'aéroport de Bergerac.....	275
Carte 41 : Accessibilité à partir de l'aéroport de Carcassonne	279

Table des frise chronologiques

Frise chronologique 1 : Aéroport de La Rochelle.....	118
Frise chronologique 2 : Aéroport de Bergerac	121
Frise chronologique 3 : Aéroport de Carcassonne	124

Table des photos

Photo 1 : Le premier vol Flybe entre Southampton et Bergerac en février 2003	193
Photo 2 : Première vol Bergerac-Bristol le 28 mars 2004 / Flybe	194
Photo 3 : Le premier anniversaire de la liaison entre Bergerac et Southampton	194
Photo 4 : Premier vol entre Bergerac et Liverpool en 2006.....	195
Photo 5 : Réunion publique de 19 septembre 2005 "Tout sur le désenclavement aérien à Bergerac".....	196
Photo 6 : Bergerac so british	198
Photo 7 : La ruée des Anglais à Bergerac	198
Photo 8 : Le rush des Anglais	198
Photo 9 : La rubrique de marketing dans le site internet de Ryanair	213
Photo 10 : La rubrique de marketing dans le site internet de Ryanair	214
Photo 11 : Les affiches d'action de marketing de la région Nouvelle-Aquitaine à Paris en 2017.....	216
Photo 12 : Aéroport de Bergerac en 2000	220
Photo 13 : Aéroport de Bergerac en 2020	220

Table des tableaux

Tableau 1 : Couverture spatiale des articles.....	37
Tableau 2 : Porosité entre les modèles des compagnies aériennes	59
Tableau 3 : Taxes aéroportuaires en France en 2019	69
Tableau 4 : Variables utilisées pour l'analyse CHCP	81
Tableau 5 : Matrice des corrélations	83
Tableau 6 : Valeurs propres	84
Tableau 7 : Variables caractéristiques.....	92
Tableau 8 : Le point en commun au sein de trois cas d'études.....	126
Tableau 9 : % passagers aéroportuaire dans l'ensemble des arrivées touristiques en 2019 ...	153
Tableau 10 : Caractéristiques touristiques des départements Charente-Maritime, Dordogne et Aude	155
Tableau 11 : L'offre en hébergement marchand	157
Tableau 12 : Entretiens effectués et caractéristiques des enquêtés	176
Tableau 13 : la liste de thèmes et sous-thèmes identifiés dans l'échantillon sélectionné.....	181
Tableau 14 : thème « Définition ».....	183
Tableau 15 : Sous-thème « Description des LCC »	184
Tableau 16 : Sous-thème « Inconvénients des LCC », « Avantages des LCC »	185

Table des matières

Introduction générale	9
Partie I - Fondements conceptuels empiriques.....	19
Chapitre I : Transport aérien et développement territorial : des relations complexes et mal comprises.....	21
1. <i>Notions et concepts au cœur de la réflexion</i>	21
1.1. Système d'acteurs et stratégies.....	22
1.2. Développement local et tourisme	24
2. <i>Interrelations du développement économique et trafic aérien : analyse des relations causales</i>	26
2.1. Conduite de l'état de l'art.....	26
2.2. Les quatre postures de recherche identifiées.....	27
3. <i>Analyse critique des publications et efficacité des méthodes impliquées.....</i>	31
3.1. Les types des données utilisées dans l'approche économétrique	32
3.2. Géographie d'une production.....	36
3.3. Principaux enseignements	38
4. <i>De la relation low cost et tourisme</i>	44
4.1. Une augmentation du trafic ?.....	44
4.2. La possible visite d'une destination	45
4.3. La durée de séjour des passagers	45
4.4. La dépense des passagers.....	47
5. <i>Faire un état de l'art pour penser un projet.....</i>	50
5.1. Analyser le ferroviaire pour penser l'aérien	50
5.2. Un impensé de l'économétrie : la complexité du jeu d'acteurs.....	53
5.3. Problématique et hypothèses.....	54
Chapitre II : Reconfiguration de la desserte aérienne française par les compagnies low cost.....	57
1. <i>Identifier et comprendre l'aérien</i>	58
1.1. Modèle de compagnies aériennes : similitudes et différences.....	58
1.2. Pourquoi soutenir les aéroports et subventionner les low cost ?	66
1.3. Les spécificités françaises	71
1.4. La hiérarchie des aéroports français redessinée par les compagnies low cost ?.....	74

2.	<i>Méthodologie pour déterminer les cas d'études</i>	80
2.1.	Approche utilisée	80
2.2.	Résultats obtenus de l'ACP	83
3.	<i>Regroupement des aéroports français</i>	86
3.1.	Méthodologie pour déterminer les regroupements des aéroports français.	86
3.2.	Définition des groupes d'aéroport selon sept variables caractéristiques.....	91
3.3.	Croisement des résultats	93
3.4.	Une baisse de nombre des liaisons OSP au sein des quatre groupes- 1995-2019.....	96

Partie II : L'implantation de compagnies low cost dans trois territoires contrastés sur le plan touristique.....105

Chapitre III : Choix des terrains, sources, démarche analytique et implantation des low cost.....107

1.	<i>Analyse descriptive du premier groupe d'aéroports</i>	107
1.1.	Substitution des compagnies traditionnelles par les low cost.....	108
1.2.	Cumul de compagnies traditionnelles et low cost	110
1.3.	Arrêt du trafic	112
1.4.	Faible part des low cost mais une forte internationalisation	113
1.5.	Le choix de trois plateformes aéroportuaires.....	113
2.	<i>Analyse diachronique de trois plateformes choisies</i>	115
2.1.	Sources utilisées pour caractériser l'activité aérienne et touristique des trois territoires étudiés aux échelles départementales et locales	115
2.2.	Frise chronologique des trois aéroports	116
3.	<i>Observation de l'évolution des liaisons de 2004 à 2018</i>	126
3.1.	Aéroport de La Rochelle, diversification des lignes entre 2004 et 2018.....	126
3.2.	Bergerac, augmentation du nombre de lignes vers la Grande-Bretagne.....	127
3.3.	Carcassonne : une seule compagnie mais diversification du nombre de lignes	128
3.4.	Similitudes et différences entre les trois cas d'étude	131
4.	<i>La Rochelle, Bergerac, Carcassonne : des plateformes spécifiques au sein des aéroports français</i>	132
4.1.	Entre 1996 et 2018, une forte augmentation des liaisons vers la Grande-Bretagne.....	132
4.2.	Observation de l'évolution de la présence des Britanniques en France	138

Chapitre IV : Les passagers des low cost : leur usage touristique du territoire.....143

1.	<i>Zone de diffusion et caractéristiques des passagers dans les trois aéroports étudiés ..</i>	144
1.1.	Retombées économiques des passagers low cost	144
1.2.	Un écart de retombées et zones de chalandise	150
1.3.	Contribution des passagers aériens : un faible pourcentage des arrivées touristiques	153
2.	<i>Comparaison des hébergements de ces trois départements</i>	156
2.1.	Le type d'hébergement au sein des trois cas d'études.....	157
2.2.	Aperçu général de trois communautés de communes sur le plan touristique	158

Partie III : Stratégies des acteurs locaux à l'égard des plateformes aéroportuaires, des compagnies low cost171

Chapitre V : Cadres et méthodes d'analyse.....173

1.	<i>Construction du guide d'entretien</i>	173
1.1.	Choix des personnes interrogées et durée de collecte de données	175
1.2.	Description des données collectées.....	177
2.	<i>Choix méthodologique</i>	178
2.1.	La thématisation	178
2.2.	Les étapes nécessaires pour l'analyse thématique.....	179
2.3.	L'approche MACTOR.....	182
3.	<i>Limites de la méthodologie mise en œuvre pour collecter l'information et la traiter... ..</i>	187
3.1.	Données mobilisées	187
3.2.	Un nouveau découpage administratif.....	188

Chapitre VI : Intervention des collectivités publiques dans le soutien aux aéroports et aux compagnies low cost191

1.	<i>Installation des compagnies aériennes low cost.....</i>	191
1.1.	Des initiatives isolées et individuelles.....	192
1.2.	Perception des compagnies low cost par les acteurs publics, privés et gestionnaires d'aéroports	199
2.	<i>Les stratégies d'acteurs locaux</i>	204
2.1.	Les différents types de subventions	204
2.2.	Subvention directe.....	206
2.3.	Subventions indirectes.....	209
2.4.	Stratégie régionale.....	217
3.	<i>Compagnies aériennes et collectivités territoriales</i>	219
3.1.	Le prix à payer pour l'installation de compagnies low cost	219

3.2.	Un déséquilibre de force dans le système d'acteurs	223
3.3.	La Rochelle, Bergerac et Carcassonne, une influence déséquilibrée.....	225
3.4.	Les convergences des acteurs à La Rochelle, Bergerac et Carcassonne	231
4.	<i>La relation des aéroports avec les acteurs locaux.....</i>	<i>236</i>
4.1.	Aéroport de La Rochelle.....	237
4.2.	Aéroport de Bergerac	239
4.3.	Aéroport de Carcassonne	241
4.4.	Comparaison entre les trois cas d'étude	242
4.5.	Relation entre les aéroports des cas d'étude et d'autres plateformes.....	244
Chapitre VII : Capter le flux de passagers : les initiatives des acteurs locaux.....		247
1.	<i>Changements observés dans les trois cas d'étude</i>	<i>247</i>
1.1.	L'offre de transport aérien.....	247
1.2.	Offre de logements touristiques et prix de l'immobilier	248
1.3.	Déplacements en transport en commun dans nos cas d'étude.....	253
2.	<i>Impact de la structure aérienne dans le développement économique</i>	<i>256</i>
2.1.	Les propriétaires étrangers et leur origine géographique en Dordogne et en Charente-Maritime	256
2.2.	Installation des Britanniques dans les communes les moins chères	259
2.3.	Une réalité différente des arguments des acteurs locaux	264
3.	<i>Captation du flux de touristes dans les aéroports étudiés : les initiatives existantes ...</i>	<i>267</i>
3.1.	La Rochelle : une échelle d'accessibilité importante et de nombreuses initiatives.....	267
3.2.	Bergerac et Carcassonne : accessibilité versus initiatives limitées	273
3.3.	Limites et difficultés rencontrées par les acteurs locaux.....	279
Conclusion générale.....		285
Bibliographie.....		291
Annexes.....		307
Tables		349

Abstract

The relationship between development and accessibility to places is a fundamental question in geography. Analysis of the literature has enabled us to show the complexity of the relationships between local economic development and accessibility to territories, and more particularly by air. In addition, the air transport sector has undergone structural transformations over the past 20 years. The political will to move towards liberalization has been accompanied by a disengagement of States and a rise in the power of private companies, especially low-cost ones, motivated by economic profitability more than by a role in spatial planning. Decentralization laws have made it possible to transfer airport platforms to local communities (regions, departments, municipal groups).

Despite the wealth of scientific production on air transport, there is a lack of studies that explicitly address the role of public and private actors and their strategies on the relationship between air transport, in particular low cost, and local tourism development.

This doctoral thesis therefore proposes to question more specifically the strategies of local actors in order to take advantage of the increase in the number of air passengers generated by the advent of low cost and to see if these strategies are part of a development of territories. It is a question of knowing how these actors proceed to benefit from the effects of air transport on local tourism development. How do they encourage and promote the presence of low cost for tourism purposes?

We conducted semi-structured interviews with the actors involved in economic, tourist and airport development (airport managers, public and private actors in local tourism development). Regarding the choice the field of study, this thesis focuses on France. The choice of the case studies results from a quantitative analysis based on a PCA (Principal Component Analysis) and by HCPC (Hierarchical Classification on Principal Components) on all 57 French airports. which allows us to establish a typology of French airports (four groups) and finally a chronological analysis on the first group of airports, all of these analyses allow us to retain three airports: La Rochelle (IATA code: LRH), Bergerac (EGC) and Carcassonne (CCF)

Résumé

Le rapport entre développement et accessibilité aux lieux est une question fondamentale en géographie. L'analyse de la littérature nous a permis de montrer la complexité des relations entre le développement économique local et l'accessibilité aux territoires, et plus particulièrement par voie aérienne. Par ailleurs, le secteur du transport aérien a connu des transformations structurelles au cours de ces 20 dernières années. La volonté politique de tendre vers une libéralisation s'est accompagnée d'un désengagement des États et d'une montée en puissance des compagnies privées, notamment les low cost, motivées par la rentabilité économique plus que par un rôle dans l'aménagement territorial. Les lois de décentralisation ont permis le transfert des plateformes aéroportuaires aux collectivités locales (régions, départements, regroupements communaux).

Malgré la richesse de la production scientifique sur le transport aérien, il manque d'études qui traitent explicitement du rôle des **acteurs publics et privés et de leurs stratégies** sur la relation entre le transport aérien, notamment low cost, et le développement touristique.

Cette thèse de doctorat se propose donc de questionner plus spécifiquement **les interactions entre implantation des compagnies aériennes low cost dans les aéroports régionaux et les stratégies des acteurs locaux à des fins de développement territorial par le tourisme. Il s'agit de savoir comment ces acteurs procèdent pour bénéficier des effets du transport aérien sur le développement touristique local.** Nous avons procédé à des entretiens semi-directifs avec des acteurs impliqués dans le développement économique, touristique et aéroportuaire (gestionnaires des aéroports, acteurs publics et privés du développement touristique local).

Concernant le **choix du terrain**, cette thèse est axée sur la France. Le choix des cas d'études résulte d'une analyse quantitative fondée sur trois étapes, en première un ACP (Analyse en Composantes Principales) en seconde par CHCP (Classification Hiérarchique sur Composantes Principales) sur l'ensemble des 57 aéroports français ce qui nous permet d'établir une typologie des aéroports français (quatre groupes) et enfin une analyse chronologique sur le premier groupe d'aéroport. L'ensemble de ces analyses nous permet de retenir trois aéroports : **La Rochelle** (code IATA : LRH), **Bergerac** (EGC) et **Carcassonne** (CCF).