

Connectivité aérienne dans l'Europe du nord-ouest

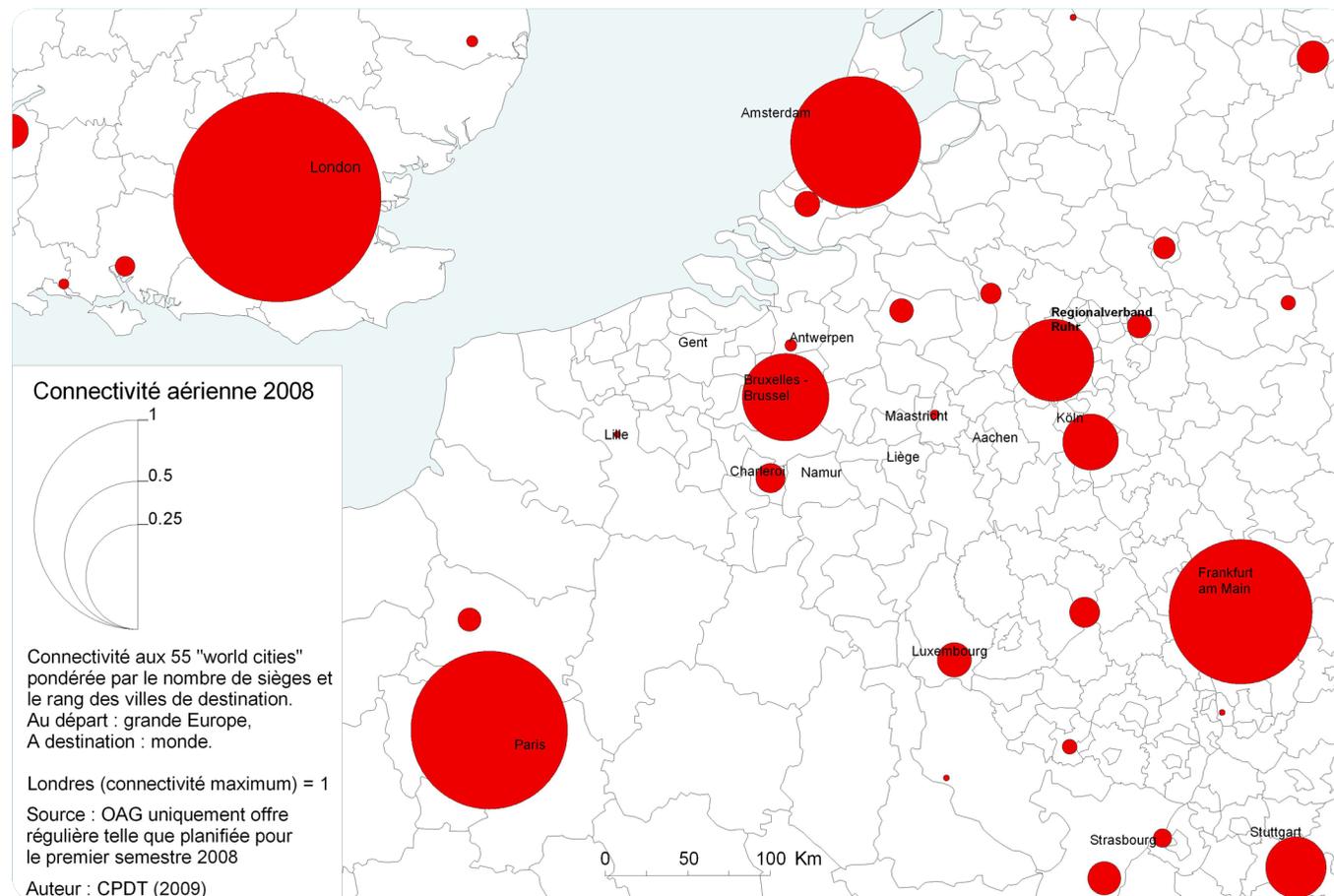
La connectivité aérienne des villes est rendue par la somme des liaisons aériennes de chaque ville avec les cinquante-cinq principales villes de niveau mondial (du point de vue des réseaux de firmes), pondérées par le nombre de places offertes. Les connectivités des différents aéroports d'une même ville ont été additionnées (les différents aéroports de Londres ; Charles-de-Gaulle et Orly pour Paris) sauf pour Beauvais (non additionné à Paris) ou Charleroi (non additionné à Bruxelles).

Sans surprise, les quatre villes jouant un rôle de hub (\*) pour les liaisons intercontinentales s'imposent : Londres (avec Heathrow), Paris (avec Charles-de-Gaulle), Francfort et la Randstad (avec Schiphol).

Bruxelles, avec 18,5 millions de passagers par an à Zaventem (2008), reste un pôle secondaire mais l'aéroport est toutefois très bien desservi au niveau des relations directes intra-européennes, y compris avec de nombreuses villes non-capitales avec lesquelles il est possible de réaliser des allers-retours dans la journée.

Charleroi se positionne comme le deuxième aéroport belge pour le transport des passagers (4 millions en 2009), d'autant ...

Connectivité aérienne dans l'Europe du nord-ouest (2008)



## Connectivité aérienne dans l'Europe du nord-ouest

La connectivité aérienne des villes est rendue par la somme des liaisons aériennes de chaque ville avec les cinquante-cinq principales villes de niveau mondial (du point de vue des réseaux de firmes), pondérées par le nombre de places offertes. Les connectivités des différents aéroports d'une même ville ont été additionnées (les différents aéroports de Londres ; Charles-de-Gaulle et Orly pour Paris) sauf pour Beauvais (non additionné à Paris) ou Charleroi (non additionné à Bruxelles).

Sans surprise, les quatre villes jouant un rôle de hub (\*) pour les liaisons intercontinentales s'imposent : Londres (avec Heathrow), Paris (avec Charles-de-Gaulle), Francfort et la Randstad (avec Schiphol).

Bruxelles, avec 18,5 millions de passagers par an à Zaventem (2008), reste un pôle secondaire mais l'aéroport est toutefois très bien desservi au niveau des relations directes intra-européennes, y compris avec de nombreuses villes non-capitales avec lesquelles il est possible de réaliser des allers-retours dans la journée.

Charleroi se positionne comme le deuxième aéroport belge pour le transport des passagers (4 millions en 2009), d'autant qu'il est en croissance rapide, en se spécialisant dans le low-cost. Cet aéroport doit viser, pour mieux s'affirmer encore, à augmenter le nombre et la diversité des compagnies qui le desservent.

(\*) Une plate-forme de correspondance (en anglais hub) est un aéroport qui est choisi par une compagnie pour y faire transiter une partie notable de ses vols et y assurer des correspondances rapides et garanties. C'est un concept développé dans les années 1980 par les compagnies états-uniennes, destiné à optimiser le remplissage des vols.

## Connectivité aérienne dans l'Europe du nord-ouest

### Niveau spatial :

France : départements (NUTS 3) ; Royaume-Uni : comtés, local authority regions (NUTS 3) ; Allemagne : kreise (NUTS 3) ; Pays-Bas : COROP-Regio's ; Luxembourg : NUTS 0 ; Belgique : arrondissement (NUTS 3).

Les aéroports sont géocodés à leur adresse.

### Procédé utilisé pour l'élaboration de l'indicateur et mode de calcul :

1. Connectivité brute vers les « world cities » : on détermine pour chaque ville la somme des liaisons aériennes avec les 55 villes de niveau mondial suivant le classement Gawc. Celui-ci est déterminé suivant l'importance du réseau de firmes de services avancés de chaque ville.

On attribue la valeur 1 à la ville totalisant le plus de liaisons (Londres) et la valeur 0 aux villes n'ayant aucune liaison, afin d'établir une intervalle (0-1) dans laquelle se placent l'ensemble des villes.

2. Pondération par le nombre de vols et rang des villes mondiales de destination / idem intervalle 0-1

3. Pondération par le nombre de sièges et rang des villes mondiales de destination / idem intervalle 0-1

### Données nécessaires :

- Nombre de liaisons aériennes entre villes ;
- Rang des villes mondiales ;
- Nombre de vols / liaison ;

- Nombre de sièges / liaison.

Il s'agit d'une base de données prévisionnelle pour le premier semestre 2008.

### Source et origine des données :

OAG (Official Airline Guide ; oag.com)

Traitement des données : F Dobruszkes

### Auteurs :

Pablo Medina Lockhart (pmedinal@ulb.ac.be – 02.650.65.16)

et Prof. Christian Vandermotten (cvdmotte@ulb.ac.be).

