



3èmes Rencontres Francophones Transport Mobilité

Du 2 au 4 juin 2021, Marne-la-Vallée (France)



Gouvernance aéroportuaire régionale et inertie institutionnelle. L'exemple de la région Occitanie

Guillaume Carrouet

Maître de conférences en Géographie
Laboratoire Art-Dev (Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement)
Université de Perpignan Via Domitia



Session générale 11 - Gouvernance et prises de décision, stratégies d'acteurs, régulation
MER 2 JUIN, 13:30 - 15:00

Introduction

Éléments de contexte

- ▶ Période d'avant Covid
- ▶ Doublement du trafic tous les 15 ans depuis 1977 avec maintien de ce rythme à l'horizon 2030
- ▶ Perspective : transport de 6 milliards de passagers empruntant 60 millions de vols (OACI, 2014)
- ▶ Marché très concurrentiel et avènement des compagnies low cost (Carrard, 2016)
- ▶ A l'échelle de la France : un paysage complexe issu des lois de décentralisation
- ▶ Une intervention limitée de la puissance publique à l'exception des OSP

Introduction

- ▶ Le terrain d'étude : la région Occitanie
- ▶ Née de la fusion des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées
- ▶ Une nouvelle région avec des points communs avec d'autres régions françaises :
 - ▶ Nombre de plateformes élevée et concurrence initiée par les compagnies low cost
 - ▶ Modèle en termes de propriété et de gestion qui se réplique

Introduction

Problématiques

- ▶ Quelle est la place de la région dans le secteur aéroportuaire et les limites de son intervention ?
- ▶ Quel(s) effet(s) de la fusion en matière de politique aéroportuaire régionale ?

Méthodologie

- ▶ Entretiens semi-directifs au nombre de 5 : représentants des aéroports de Toulouse et Perpignan, Région Occitanie et DREAL
- ▶ Littérature grise : rapports, données chiffrées etc.

Introduction

Plan de la présentation

Partie 1 - Analyse du paysage aéroportuaire en Occitanie

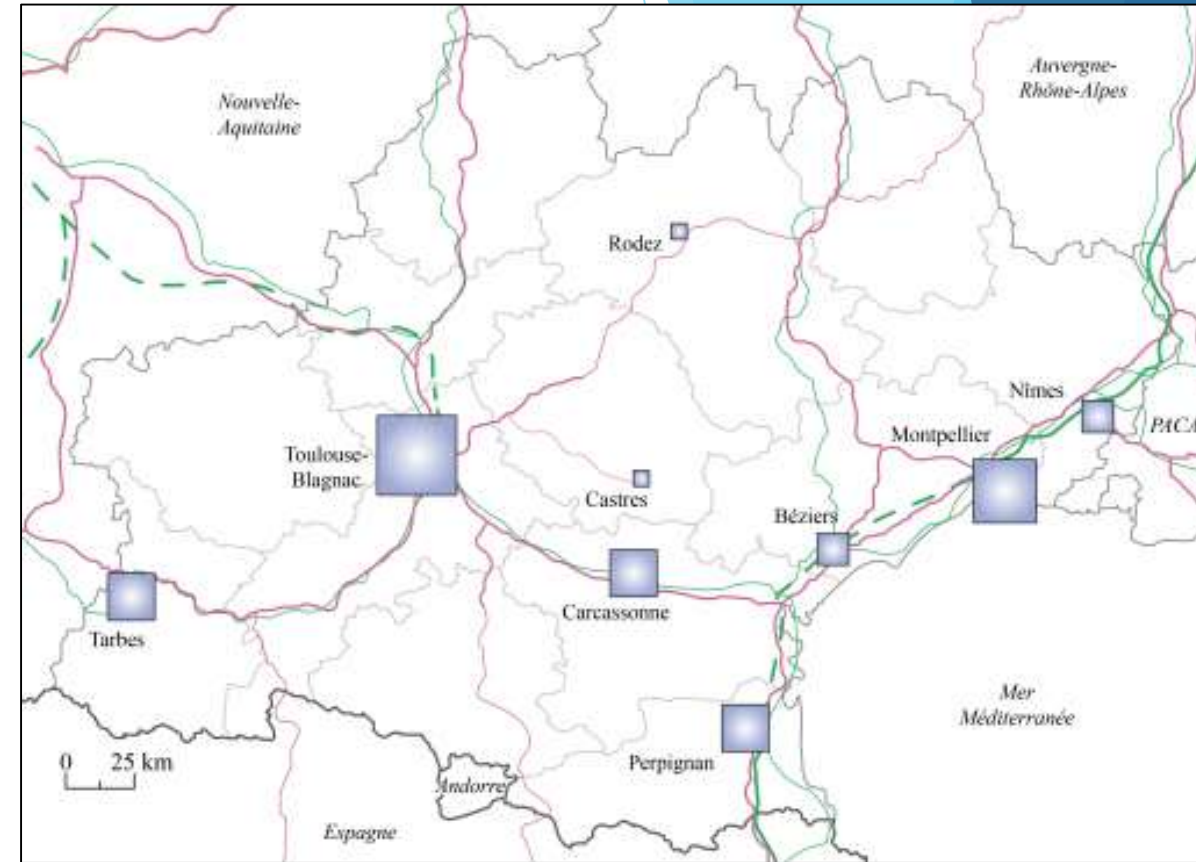
Partie 2 - Analyse du cadre institutionnel dans lequel évolue la région

Partie 1 – Une densité aéroportuaire favorable aux concurrences

► La situation aéroportuaire en Occitanie

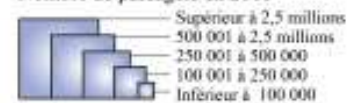
Caractéristiques des plateformes :

- Nombre élevé
- Hétérogénéité des plateformes pour le critère de la fréquentation
- Dynamiques disparates (2009-2018)



Aéroports

Nombre de passagers en 2018



Infrastructures ferroviaires

- Ligne à grande vitesse
- - - LGV en projet (Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Perpignan)
- Réseau ferré principal

Infrastructures routières

- Autoroute
- Réseau routier principal

Limites administratives

- Frontière
- Région
- Département de la région Occitanie

Partie 1 – Une densité aéroportuaire favorable aux concurrences

- ▶ Caractéristiques de la desserte : présence des compagnies low cost

Plateformes secondaires intéressantes : faible niveau de congestion, taxes faibles et marge de négociation (Dobruszkes, 2005)

Intérêt également pour des plateformes de rang supérieur (Dziedzic, et al., 2016, Dobruszkes et al., 2017, Edgar Jimenez et al., 2020). Exemple de Toulouse avec easyJet et Ryanair.

En Occitanie: dépendance forte des plateformes

Exemples : Béziers (Croissance de la fréquentation entre 2009 et 2018 : +168%; Part de voyageurs internationaux : 73% ; Part de compagnie low cost : 99,7)

Carcassonne (Diminution de la fréquentation entre 2009 et 2018 : -17% ; Part de voyageurs internationaux : 99,7% ; Part des compagnies low cost : 99,8%)

Partie 1 – Une densité aéroportuaire favorable aux concurrences

▶ Caractéristiques de la desserte : les relations radiales

Disparités dans le niveau d'offre de/vers la capitale, avec parfois une situation de dépendance (respectivement 65% et 93% de desserte radiale pour Rodez et Castres).

Des liaisons pour lesquelles la relation est rentable.

Exemples : Toulouse (1/3 du trafic annuel, 80 vols par jour en moyenne) ;
Perpignan (4 vols par jour)

Des liaisons sous le statut d'OSP.

Exemples : Castres, Rodez et Tarbes

Partie 1 – Une densité aéroportuaire favorable aux concurrences

▶ Proximité des plateformes et concurrences

Présence des compagnies low cost rime avec nomadisme d'opportunité à des fins de gains de compétitivité (Carrard, 2016).

En Occitanie, exemples de situation d'incertitude et de dépendance

Directeur de l'aéroport de Perpignan : « chaque année, on discute avec 50 compagnies avec peu de résultats »

*Des situations de concurrences multiples induites, principalement par Ryanair :
Exemple : Montpellier/Béziers, Perpignan/Béziers et Carcassonne/Toulouse*

Partie 2 – Les limites de l'intervention régionales dans le secteur aéroportuaire

▶ Un processus de décentralisation avancé

Une compétence forte : le transport ferroviaire (TER en particulier)

Dates marquantes dans le secteur aérien :

- 2004 pour les aéroports d'intérêt local
- 2005 pour les aéroports régionaux avec statut de Société aéroportuaire régionale

Décentralisation mais présence pérenne de l'Etat :

- Propriété : ADP, SAR, DROM, COM
- Normatif et taxes
- Interlocuteur privilégié (centralisation) : OSP, faible rôle de la DREAL

Partie 2 – Les limites de l'intervention régionales dans le secteur aéroportuaire

La région présente dans la majorité des plateformes (propriété/exploitation)

- Deux SAR : Toulouse Blagnac et Montpellier (Participation minoritaire)
- Carcassonne (Propriété exclusive)
- Perpignan et Tarbes (Actionnaire majoritaire)
- Béziers, Rodez et Castres (Actionnaire minoritaire, excepté Castres (30,4%).

Partie 2 – Les limites de l'intervention régionales dans le secteur aéroportuaire

▶ Trois registres en faveur de l'intervention de la région

- **Aménagement du territoire et équité territoriale**

« Si on enlève l'aérien de ces territoires, nous avons des activités qui vont partir. Par exemple, sans l'aéroport de Castres, les laboratoires Pierre Fabre vont aller dans des endroits plus accessibles »

Intervention également par le biais des OSP (Tarbes en particulier)

- **Développement économique**

« Un outil de développement économique au sens touristique »

- **Marketing territorial**

« Comme dans la plupart des aéroports, la compagnie Ryanair facture de la communication et de la promotion faite pour le compte des destinations, c'est-à-dire de l'import de passagers, sur ses propres outils (In flights magazine, site Internet etc.) »

Partie 2 – Les limites de l'intervention régionales dans le secteur aéroportuaire

- ▶ Les transports comme facteur favorable à une légitimité politique

Rappel du contexte de la fusion : « plus imposée de négociée » (Estèbe et Jaillet, 2019)

Lien entre politique de transport et légitimité constaté dans l'exemple du transport ferroviaire (Revelli, 2019)

Constat similaire dans le transport aérien à l'échelle régionale :

- Une stratégie aéroportuaire mettant au centre l'exécutif régional

« compte-tenu de cette variété de trafic, des différents types de gouvernance et de stratégies individuelles, la Région doit prendre le leadership de l'organisation du secteur aéroportuaire en Occitanie »

Partie 2 – Les limites de l'intervention régionales dans le secteur aéroportuaire

- ▶ Les transports comme facteur favorable à une légitimité politique
- La création du Conseil de développement aéroportuaire régional associant l'ensemble des plateformes
- Renforcement de la présence de la région dans les syndicats mixtes (Rodez, Castres et Béziers) ou subventions (Brive-Souillac et Nîmes)

Un cran supplémentaire d'intervention à travers la SPL (Carcassonne, Perpignan et Tarbes)

Un Directeur et des services communs aux trois aéroports

« L'interlocuteur des compagnies, c'est la SPL, et cela conduit à des négociations différentes »

Conclusion/Discussion

- ▶ L'exemple de l'Occitanie montre :
 - ▶ La complexité du paysage aéroportuaire français
 - ▶ Une intervention limitée de l'échelon régional : poids des compagnies, rôle permanent de l'Etat
- ▶ Une intervention à aller chercher notamment dans le registre de la légitimité politique dans un contexte post-fusion
- ▶ Les prolongements possibles :
 - ▶ Intérêt à comparer ces résultats avec d'autres contextes régionaux
 - ▶ Réinterroger ces résultats à l'aune de changements récents (crise de la Covid, réduction/disparition des trajets intérieurs inférieurs à 2h30)

Merci de votre attention