

TRIBUNE LIBRE

Le transport aérien : un véritable facteur de développement régional ?

> par le professeur et chercheur Paul Chiambaretto

CE PROFESSEUR À LA MONTPELLIER BUSINESS SCHOOL ET CHERCHEUR ASSOCIÉ À L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE, SPÉCIALISTE DU TRANSPORT AÉRIEN, INTERVIENT DANS DE NOMBREUSES INSTITUTIONS COMME L'ENS CACHAN, L'ENAC ET CENTRALE LYON.

A l'approche de la saison estivale, les grandes plateformes comme les aéroports secondaires vont rentrer dans un pic d'activité. Chaque aéroport se sentira alors conforté dans la nécessité de son existence et sur son rôle en tant qu'acteur de développement incontournable pour sa région. Mais est-ce toujours le cas ? Le transport aérien favorise-t-il inconditionnellement le développement régional ?

AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES VILLES ET RÉGIONS.

A première vue, il semble relativement évident qu'une ville ou une région mieux connectée grâce au transport aérien devrait se développer. Une étude récente de l'ACI (2015) a essayé d'évaluer l'ampleur de ce phénomène et note qu'une augmentation de 10 % de la connectivité d'un aéroport améliore de 0,5 % le PIB de la région associée. Cet impact positif s'explique par plusieurs phénomènes. La présence de nombreuses lignes aériennes va avoir pour effet d'améliorer l'investissement des entreprises locales (Sellner & Nagl, 2010), de faciliter l'implantation d'entreprises et de sièges sociaux dans la région (Bel & Fageda, 2008), de développer le commerce international et les flux d'investissements étrangers (Banno & Redondi, 2014)

ou tout simplement de créer des emplois directs et indirects (Debbage, 1999). La réciproque semble tout aussi vraie puisque des travaux récents révèlent qu'au contraire l'absence d'une véritable connectivité aérienne est un vrai frein au développement économique et à la compétitivité d'une région (Ach & Pearce, 2009).

LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE : CAUSE OU CONSÉQUENCE DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL ?

Pour autant, la relation est-elle si simple que ça ? Liu et al. (2013) ont mis en évidence que si le transport aérien était facteur de développement économique, la relation inverse était tout aussi vraie. Concrètement, c'est aussi parce qu'une région a une forte activité économique que son aéroport va se développer et proposer de nombreuses destinations. Mukkala & Tervo (2013) précisent le raisonnement et montrent que le transport aérien va être un facteur de développement pour les régions périphériques. En revanche, pour les régions et villes centrales, c'est la forte activité économique qui sera à l'origine d'un niveau élevé de connectivité et d'activité aérienne. Cette capacité à attirer les flux aériens sera d'autant plus importante dans les régions centrales ayant une politique libérale vis-à-vis du transport aérien, expliquant ainsi le développement



des grands hubs internationaux comme Singapour ou Dubai (Van de Vijver et al., 2014).

CONNECTER UN TERRITOIRE : OUI, MAIS PAS N'IMPORTE COMMENT

Il faut cependant remarquer que le transport aérien a tendance à polariser les flux de passagers autour des villes les plus puissantes et donc à accroître les inégalités entre les régions (Yamaguchi, 2007). Paradoxalement, connecter une ville moyenne à une grande métropole avec une ligne aérienne peut avoir pour effet d'améliorer l'attractivité de la grande métropole au détriment de la ville moyenne (Baldwin et al., 2003). Le développement économique

d'une région périphérique ne doit donc pas se limiter à créer une liaison vers la capitale du pays car les effets seraient en réalité néfastes. Son développement économique passe au contraire par le développement de lignes aériennes la reliant à d'autres villes dans les régions périphériques et cela en complément de liaisons vers les grandes métropoles (Chiambaretto et al., 2013; Martin & Rogers, 1995).

Si le développement économique des régions passe par le développement de leurs aéroports, celui-ci ne pourra être efficace qu'avec une politique d'ouverture de lignes permettant d'améliorer l'attractivité de son territoire et non de la fragiliser. ■