

Frédéric Dobruszkes

---

**Libéralisation et desserte  
des territoires :  
le cas du transport  
aérien européen**



Frédéric Dobruszkes

---

**Libéralisation et desserte  
des territoires :  
le cas du transport  
aérien européen**



## INTRODUCTION

### **Libéralisation des industries en réseau et desserte des territoires**

Pendant longtemps, divers services furent contrôlés par les États, qui en assuraient également la production et la distribution. Plusieurs motivations conduisaient à une forte implication de l'État : instauration de services publics dans la foulée des acquis sociaux du XX<sup>e</sup> siècle (desserte d'un maximum de citoyens, meilleures conditions de travail) puis de la montée en puissance de l'aménagement du territoire (desserte d'un maximum d'espace, soutien au développement régional), modernisation du pays en le dotant d'infrastructures modernes et efficaces, objectifs industriels et volonté de contrôle national de secteurs jugés stratégiques. Si des motivations « idéologiques » ne sont pas absentes, force est de constater que l'État a souvent dû pallier les insuffisances du secteur privé pour garantir une relative égalité de desserte et de traitement des habitants et des territoires. Pour faire simple, seul un service postal érigé en service public peut relever et distribuer le courrier partout dans un pays, tous les jours ouvrables, en un temps acceptable et selon un tarif uniformisé et raisonnable quel que soit le lieu de résidence.

Le contrôle du transport aérien renvoie, à des degrés divers selon les époques et les pays, à l'ensemble de ces facteurs. Mais dans le même temps, celui-ci n'a jamais été un véritable service public. Les lignes planifiées ou demandées par les États, et à ce titre éventuellement financées, ont toujours cohabité avec une activité commerciale. Ce n'est pas pour autant que le marché était cependant libre d'accès aux compagnies : celles-ci étaient, et demeurent dans bien des pays, tributaires de l'autorisation des États quant à l'accès au marché. Classiquement, le marché domestique est réservé à l'une ou l'autre compagnie nationale tandis que le marché international fait l'objet d'accords bilatéraux qui énoncent ce qui est autorisé, étant entendu que tout le reste est interdit.

Ce cadre qui offrit au service public et à l'intervention publique leur heure de gloire doit maintenant pour partie s'écrire au passé. Nous vivons en effet une période de mutation importante des régulations étatiques. Qu'il s'agisse de la libéralisation des échanges à l'échelle d'ensembles régionaux (ALENA, ASEAN, Mercosur, Union européenne) ou mondiale (OMC), ou de l'intrusion de la concurrence et du

libre marché dans plusieurs services publics traditionnels (téléphone, gaz, électricité, chemins de fer internationaux, poste, etc.), se déroule en effet sous nos yeux un recul de l'État régulateur et redistributeur au profit des « forces » du marché. Par libéralisation, nous entendons un assouplissement voire une abolition des restrictions de mise sur le marché et, partant, la fin des éventuels monopoles préexistants (Eberlein, 1999). Le changement de paradigme s'appuie bien entendu sur des théories dites scientifiques, connues mais que l'on utilise le jour où elles deviennent utiles. Il suscite aussi une vaste production tant dans le champ scientifique que dans son auto-promotion, pas toujours de très bonne foi d'ailleurs<sup>1</sup>. Dans le champ scientifique, l'analyse de l'évolution du droit et de la redéfinition du rôle des pouvoirs publics l'emporte clairement<sup>2</sup>. *A contrario*, les impacts des libéralisations sur la couverture territoriale des secteurs concernés sont peu étudiés. Pourtant, dans un système où le profit a remplacé les motivations étatiques comme finalité, on peut supposer que le rapport au territoire n'est plus le même : un service public vise à couvrir un maximum d'*usagers* alors qu'un service privé agissant en économie de marché vise à capter les *clients* rentables.

Le transport aérien n'a pas échappé à cette évolution. À l'échelle européenne et parmi ce que l'on nomme les « services publics en réseau » (eau, énergie, télécommunications, transport), c'est même un des premiers services jadis régulés par la puissance publique à avoir été libéralisé.

Le cas du transport aérien est cependant original à plusieurs égards. Premièrement, comme nous l'avons dit plus haut, il n'a jamais constitué une activité pleinement instituée en service public. La couverture de l'espace et des citoyens n'a donc jamais été quasi absolue comme l'est celle de l'eau, du téléphone ou de la Poste. Deuxièmement, le transport aérien se contente d'infrastructures réduites – aéroports et couloirs aériens, tous deux très présents à l'échelle européenne – et ne pose pas la question de l'accès à des réseaux linéaires et matériels tels que tuyaux, rails ou fibres optiques. En y ajoutant la très forte standardisation de l'exploitation aérienne (procédures, universalité des licences de pilote, langue anglaise, etc.), il en découle que le transport aérien est un service potentiellement volatil ou, si l'on préfère, flexible dans l'espace. De ce fait, si une liaison entre deux villes ne donne pas les résultats escomptés, les avions et le personnel peuvent rapidement être affectés à une autre relation. Le passage d'un système régulé selon le bon vouloir ou les besoins de l'État à un système orchestré par les détenteurs du

---

<sup>1</sup> Pour un exemple très parlant, voir OCDE (1998).

<sup>2</sup> Voir par exemple les recueils de textes de Hénaff (2002) ou Henry et Quinet (2003).

capital porte donc en lui le germe d'une potentielle réorganisation de la géographie des réseaux aériens, et donc de la desserte des territoires.

Avant l'Union européenne qui libéralisa son transport aérien entre 1987 et 1997, seuls les États-Unis avaient fait de même sur un marché et un territoire importants. Les impacts de ce dernier cas sont relativement bien documentés. Il en va autrement du marché européen. Certes, beaucoup a été écrit à son propos. Cependant, on sait finalement peu de choses sur l'action résiduelle des États, d'une part, et sur l'évolution de la desserte des villes et régions européennes, d'autre part. Pourtant, si la dynamique de recomposition des réseaux qui en découle n'est pas achevée, nous disposons maintenant d'assez de recul pour dresser un bilan sur ces deux thèmes.

Le présent ouvrage a ainsi deux objectifs principaux qui le distinguent de la littérature scientifique existante. Premièrement, il ne s'intéresse pas qu'aux forces du marché dans la mesure où il propose également une analyse détaillée des actions résiduelles des États en matière de transport aérien, notamment quant aux services publics aériens qui n'ont pour l'instant intéressé que très peu de chercheurs. Deuxièmement, il analyse l'évolution de la desserte aérienne des villes et des régions européennes sur la longue durée (1991-2005) et sur une base exhaustive. Grâce à des bases de données très complètes, l'offre régulière de quasi tous les aéroports européens et toutes les compagnies nous est connue avec beaucoup de détail. Ceci permet de nombreuses analyses qui dépassent les études de cas certes utiles mais dont on ne mesure pas toujours le degré de représentativité.

Le livre est composé comme suit. Dans un premier chapitre, nous décrivons l'évolution du droit aérien, avec le passage du transport aérien fortement régulé sur une base nationale à un marché européen unifié et libéralisé. Nous nous interrogerons aussi sur les motivations d'une telle mutation. Le deuxième chapitre précisera rapidement les éléments méthodologiques nécessaires à la lecture de la suite du livre. Le troisième chapitre s'interrogera sur l'action résiduelle des pouvoirs publics. Seront plus particulièrement analysés et discutés le financement de certaines compagnies à bas prix et la mise en œuvre de services publics aériens sous couvert du nouveau droit européen du transport aérien. L'intervention de l'État dans les développements aéroportuaires sera également développée. Le quatrième chapitre présentera un éventail représentatif des stratégies en termes de réseaux européens des compagnies aériennes européennes agissant dorénavant en économie de marché. Les enseignements de ces deux chapitres nous conduiront alors au cinquième chapitre, qui propose une analyse géographique exhaustive de l'évolution de la desserte des territoires européens. Il sera alors temps

de conclure en nous interrogeant sur le caractère soutenable des évolutions induites ou rendues possibles par le libre marché.

C'est donc à un voyage où le moteur de l'action oscille entre pouvoirs publics et compagnies aériennes, sur fond de structures géographiques, que nous invitons le lecteur.