



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politique des transports aériens

Question orale n° 1291

Texte de la question

M. Alain Marleix appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la desserte aérienne de l'Auvergne. D'une part, il souhaite l'interroger sur les retards, les annulations de dernière minute des vols sur Clermont-Ferrand, la multiplication des problèmes sur cette ligne et, d'autre part, sur la desserte d'Aurillac. Il lui demande comment il entend résoudre pour l'avenir les problèmes posés pour la desserte de la ligne Paris-Aurillac, ligne dite d'aménagement du territoire.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Alain Marleix a présenté une question, n° 1291, ainsi rédigée:

«M. Alain Marleix appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la desserte aérienne de l'Auvergne. D'une part, il souhaite l'interroger sur les retards, les annulations de dernière minute des vols sur Clermont-Ferrand, la multiplication des problèmes sur cette ligne et, d'autre part, sur la desserte d'Aurillac. Il lui demande comment il entend résoudre pour l'avenir les problèmes posés pour la desserte de la ligne Paris-Aurillac, ligne dite d'aménagement du territoire.»

La parole est à M. Alain Marleix, pour exposer sa question.

M. Alain Marleix. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, le désenclavement aérien du Massif central est un enjeu majeur pour le développement économique et touristique du centre de la France. L'alternative «SNCF» est obsolète et les régions du Grand Massif central demeurent déshéritées du point de vue ferroviaire: à une époque où - et c'est formidable - Marseille est à moins de trois heures de Paris, Lyon à moins de deux et Lille à moins d'une heure quinze, les meilleurs trains, dits «rapides», et avec supplément, mettent près de quatre heures pour rejoindre Clermont-Ferrand et plus de six pour Aurillac, Le Puy ou Cahors ! Ainsi, monsieur le ministre, malgré vos efforts méritoires pour sauver le Paris-Béziers, cher à Mme la présidente puisqu'il traverse l'Aveyron (Sourires), le constat ferroviaire n'est pas brillant.

Dans ces conditions, la desserte aérienne par la compagnie nationale Air France et par ses sociétés satellites, telle Proteus, est un enjeu incontournable de développement. Or, depuis quelques mois, la situation de la desserte du Massif central par la compagnie nationale s'est dangereusement dégradée.

Absence de concurrence oblige, Air France semble indifférente aux signaux d'alarme tirés par ses clients, par la population, par l'ensemble des élus de tous bords. Le concept de client a-t-il d'ailleurs encore un sens, là où il n'y a pas de concurrence ? Le concept d'aménagement du territoire, malgré la loi de 1995, a-t-il encore un sens pour la compagnie nationale ?

Vols constamment retardés, souvent de plus d'une heure, répétition des incidents techniques, record des annulations pures et simples des vols, sans explication: la situation devient intenable. Mes collègues de cette région et moi-même avons ainsi été victimes, ces dernières semaines, sur une vingtaine de voyages entre Paris et Clermont-Ferrand, de quatre annulations de vols de dernière minute, annoncés à Orly à onze heures du soir - ce qui ôtait toute solution alternative -, de neuf retards supérieurs à une heure et de bien d'autres dysfonctionnements ! Tout cela sans explication sérieuse, sans prise en considération des clients et pour des motifs non crédibles, voire ridicules.

Monsieur le ministre, le personnel d'Air France, qui est remarquable - à Paris comme à Clermont-Ferrand -, s'indigne de la situation faite à cette ligne dont le taux de remplissage est remarquable et dont le seul tort semble être le manque de concurrence au sol !

Est-il normal que les avions d'Air France soient trois fois plus souvent en panne sur Paris-Clermont-Ferrand que sur Paris-Marseille ou Paris-Toulouse ? C'est tout à fait extravagant ! Est-il normal que les contrôleurs aériens, certes surchargés, le soient davantage pour contrôler les vols Paris-Clermont-Ferrand que les vols Paris-Nice, Paris-Bordeaux ou Paris-Marseille ? On pourrait multiplier les exemples...

Cette ligne nous paraît avoir été sacrifiée alors même que le site de Clermont-Ferrand s'est considérablement développé, qu'un «hub» aérien - comme on dit en Auvergne (Sourires) - international a été créé et que des investissements très lourds viennent d'être engagés sur la plate-forme ?

Les autres lignes, dites secondaires, elles aussi gérées par Air France et ses appendices - par exemple Paris-Aurillac, «aux mains» de Proteus -, sont également moribondes.

Multiplication des incidents graves, retards phénoménaux, pannes inquiétantes sur les appareils, manque de pilotes, équipages récupérés à la hâte à l'étranger... Pourtant, une liaison directe entre Paris et le Cantal est indispensable au développement du département et de son économie - ce qui est vrai aussi pour les autres départements du Massif central comme la Haute-Loire ou l'Aveyron. Alors qu'elle est cofinancée par le conseil général, qui consent un effort, par l'Etat via la communauté d'agglomération d'Aurillac, par la chambre de commerce, par l'Etat via le fonds de péréquation prévu par la loi de 1995, cette ligne est ouvertement menacée. L'Etat verse de l'argent à fonds perdus.

Au nom de mes collègues, et notamment de M. Yves Coussain, député de la première circonscription du Cantal, je vous demande, monsieur le ministre, quelles directives vous comptez donner à la compagnie nationale pour remédier à cette situation calamiteuse, catastrophique pour le développement et l'image du Massif central ?

N'y voyez surtout pas une critique globale à l'encontre d'Air France, qui est l'une des meilleures compagnies mondiales et dont les performances sont tout à fait exceptionnelles tant au plan financier qu'en matière de politique commerciale à l'étranger. Reste que nous reprochons présentement à Air France de très peu s'occuper de certaines lignes secondaires, intérieures, non soumises à concurrence, privant ainsi des pans entiers du territoire de moyens aériens et ferroviaires.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je vous remercie d'avoir souligné les efforts méritoires que nous consentons en matière ferroviaire. Vous auriez pu évoquer également ceux que nous consentons en matière d'autoroutes; la réalisation prochaine du viaduc de Millau facilitera elle aussi ces liaisons, qui sont absolument indispensables.

En matière de transport aérien, de manière générale, c'est-à-dire tant au niveau français que européen, nous cherchons à améliorer la fiabilité et la ponctualité, après une année 1998 rendue particulièrement difficile, non seulement par la guerre du Kosovo, mais par le développement très intense de la navigation aérienne.

Nous avons été amenés à étudier comment renforcer les capacités du contrôle aérien. A ce sujet, un deuxième protocole d'accord vient d'être signé pour trois ans entre les pouvoirs publics et les organisations syndicales professionnelles. Il devrait permettre d'éviter tout conflit majeur dans le secteur et il se traduira par de nouvelles embauches, qui viendront renforcer encore l'efficacité du contrôle aérien sur notre territoire.

Mais venons-en à l'aéroport de Clermont-Ferrand. Celui-ci est relié à Charles-de-Gaulle par quatorze rotations par semaine et à celui d'Orly par vingt-quatre rotations par semaine. Tous ces vols sont exploités par la compagnie Air France. Et d'après les chiffres qui m'ont été fournis, et qui vont peut-être vous faire bondir, 1,4 % seulement des vols ont été annulés sur ces deux lignes entre avril et décembre 2000, 40 vols supprimés sur 2 895 programmés.

Selon le critère communément retenu par les transporteurs et la Commission européenne, la ponctualité est appréciée en pourcentage de vols partis à l'heure ou ayant été retardés de moins de quinze minutes. Sur ces deux lignes elle est de 84 % pour cette période, contre 76 % pour l'ensemble des vols de la compagnie dans toute l'année 2000: Clermont ne fait donc pas l'objet d'une discrimination !

Les retards constatés sur la liaison Paris-Clermont-Ferrand s'expliquent pour moitié par des causes internes à Air France et aux compagnies qu'elle affrète et pour moitié par des causes externes liées à la météo, aux infrastructures ou encore à la circulation aérienne. Au demeurant, même si les retards sur la liaison Clermont-Ferrand-Paris restent très inférieurs à ceux qui sont constatés sur l'ensemble de son réseau, Air France, que j'ai contactée, entend poursuivre ses efforts pour les réduire encore.

La ligne Orly-Aurillac est exploitée par la compagnie Flandre Air sous la franchise Air France, à raison de douze fréquences hebdomadaires en avion de trente places. La desserte d'Aurillac a connu des irrégularités d'exploitation qui ont amené récemment les services de la direction générale de l'aviation civile à appeler l'attention de la compagnie sur la qualité des prestations assurées sur cette ligne dont le bilan d'exploitation fait en effet apparaître une baisse de la régularité des vols depuis juillet 2000.

Les causes principales d'annulation des vols sont liées à l'indisponibilité de la flotte d'Embraer 120 pour raisons techniques. La compagnie s'est engagée à résoudre le problème de manière efficace et rapide. Des chantiers spécifiques de maintenance sont en cours de réalisation afin de retrouver le plus vite possible le niveau de fiabilité de l'exploitation requis dans le transport aérien.

Par ailleurs, des améliorations devraient être apportées à l'issue de la réorganisation des compagnies Regional Airlines et Proteus-Flandre Air, dans le cadre de la fusion en cours.

Une telle perspective d'amélioration s'explique par une prise de conscience réelle des problèmes que vous avez évoqués de la part des compagnies intéressées et l'aviation civile, et par leur souci de les régler.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Marleix.

M. Alain Marleix. Je prends acte de la réponse de M. le ministre et des chiffres intéressants qu'il a cités concernant la ligne Paris-Clermont.

S'agissant de la liaison Paris-Aurillac, mes chiffres ne sont pas très différents des siens: sur 1 000 vols programmés au cours de l'année 2000, presque 250 ont été annulés à la suite de très sérieux problèmes.

Cependant, je suis rendu confiant par la prochaine réorganisation des petites compagnies satellites d'Air France avec, notamment, le projet de fusion entre Regional Airlines et Proteus-Flandre Air.

Données clés

Auteur : [M. Alain Marleix](#)

Circonscription : Cantal (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1291

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 janvier 2001, page 356

Réponse publiée le : 24 janvier 2001, page 635

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 janvier 2001