



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroports

Question écrite n° 45765

Texte de la question

M. Christian Vanneste souhaite appeler l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur le développement et la compétitivité des aéroports régionaux français. Les aéroports constituent en effet un outil majeur d'aménagement du territoire. Ils créent entre 1 500 et 4 000 emplois en moyenne par million de passagers. Ils participent fortement au développement touristique en étendant les zones d'attraction des régions à des pays lointains et en apportant une clientèle touristique très contributive. Enfin ils aident les entreprises locales à s'exporter et le tissu local à attirer des entreprises étrangères. Aujourd'hui, les acteurs publics continuent de planifier le développement des infrastructures. En revanche, ils ont perdu la maîtrise de la stratégie des opérateurs qui ont été privatisés. Un déséquilibre apparaît alors dans la politique publique : la planification d'infrastructures n'est plus suffisante pour assurer le développement du trafic aérien et des aéroports. En effet, la France dispose de l'infrastructure aéroportuaire la plus développée d'Europe, et pourtant le trafic comme l'offre internationale au départ des régions sont faibles et se développent peu en comparaison de nos principaux voisins européens. Il lui demande si les acteurs publics ne doivent pas revoir en profondeur leur politique de soutien au transport aérien afin de tenir compte du changement majeur survenu avec la privatisation des opérateurs.

Texte de la réponse

Pour préserver son développement et stimuler son attractivité, la France doit disposer d'une desserte aérienne efficace et d'une infrastructure aéroportuaire à la hauteur de ses ambitions et de ses besoins, tout en conciliant cette efficacité économique avec la qualité de vie des populations riveraines. Pour réaliser cet objectif, le Gouvernement entend développer une desserte aéroportuaire équilibrée du territoire national s'appuyant, outre les plates-formes franciliennes, sur le réseau des grands aéroports régionaux et sur un troisième réseau de plates-formes de taille moyenne, existantes ou à créer, comprenant, notamment, des aéroports spécialisés pour le charter ou le fret comme Châlons-Vatry ou Châteauroux-Déols. Le Gouvernement accompagnera ce développement en favorisant notamment l'amélioration de la desserte terrestre de ces plates-formes. S'agissant de la politique de régulation que l'État peut mener envers les transporteurs aériens, il convient de préciser le cadre réglementaire dans lequel s'effectue cette activité. Le transport aérien est largement régi par les règlements communautaires de 1992 qui ont institué, entre 1993 et 1997, la liberté des services aériens entre aéroports de la Communauté européenne par des transporteurs communautaires. Ces derniers agissent en fonction des lois du marché quelle que soit la composition de leur capital. L'État conserve la possibilité de réserver des créneaux horaires pour des liaisons reconnues de service public, d'imposer des obligations de service public et d'accorder parfois des aides financières dans un cadre bien précis. La libéralisation du transport aérien en Europe a très largement profité aux aéroports régionaux, dont le trafic intra-communautaire a crû à un rythme de 9 % par an, à partir de 1993 ; elle a été plus rapide qu'à Paris, où l'augmentation n'a été que de 4 % par an. Depuis 2001, les aéroports régionaux, dont beaucoup sont de taille moyenne ou petite, bénéficient également de l'activité des compagnies à bas tarifs, notamment irlandaises ou britanniques. La libéralisation européenne a permis l'apparition de nombreuses liaisons directes, et les régions françaises se

trouvent ainsi mieux reliées aux grandes plates-formes de correspondance que sont Londres, Amsterdam et Francfort. Il est également observé un fort développement du trafic des grands aéroports régionaux vers le Maghreb et les pays riverains de la Méditerranée, notamment en vols à la demande. S'agissant des autres destinations internationales, le trafic est effectivement très concentré sur Paris, car l'Île-de-France représente à ce jour près de la moitié du marché du transport aérien français, et très peu d'aéroports offrent un marché suffisant pour permettre des vols long-courriers. Cela étant, le Gouvernement français offre systématiquement, lors de la négociation des accords aériens bilatéraux, la possibilité pour les transporteurs du pays partenaire d'accéder à des aéroports régionaux français. On doit observer qu'avec un pays comme les États-Unis la possibilité pour les transporteurs américains d'effectuer des vols aériennes vers tous les aéroports français existe depuis 1998. Les compagnies aériennes ne l'utilisent pas faute d'un marché suffisant et préfèrent recourir à des accords de pré-acheminement vers l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle avec Air France ou la SNCF. Trois destinations long-courrier ont une certaine importance au départ des régions françaises. Il s'agit de Dakar, New York et Montréal. Seule New York est desservie de manière quotidienne tout au long de l'année au départ de Nice, les deux autres destinations ne disposant que de liaisons saisonnières à caractère touristique. Le développement de la vocation internationale des aéroports régionaux est une des priorités de la politique des transports menée au niveau national. Il s'inscrit dans le renforcement du rayonnement des métropoles françaises en Europe, pour lequel des efforts particuliers doivent être faits. Ces efforts passent par l'extension des bassins de chalandise des aéroports, par l'amélioration de leur desserte terrestre. En effet, l'augmentation de la taille du marché potentiel constitue un puissant levier pour renforcer l'attractivité de ces aéroports auprès des transporteurs aériens et donc leur intérêt à y ouvrir des liaisons internationales viables.

Données clés

Auteur : [M. Christian Vanneste](#)

Circonscription : Nord (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 45765

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 août 2004, page 6180

Réponse publiée le : 28 septembre 2004, page 7572