



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Paris Nice

Question orale n° 413

Texte de la question

M. Bernard Brochand attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la nécessité de remédier aux difficultés posées aux professionnels du secteur touristique azuréen, ainsi qu'aux nombreux congressistes et estivants désireux de se rendre dans le département des Alpes-Maritimes en général et à Cannes en particulier, suite à la redistribution inégalitaire des créneaux horaires d'Air Lib Express sur la liaison Nice-Orly. Compte tenu de l'impact des décisions de redistribution de ces créneaux sur l'économie locale du bassin cannois (seconde ville de congrès française), du manque d'infrastructures notamment ferroviaires à grande vitesse pour la desserte de notre département, des tarifs commerciaux prohibitifs actuellement pratiqués par certaines compagnies sur cette liaison et enfin d'une demande croissante sur cette rotation, il lui demande quelles mesures concrètes il entend prendre pour remédier à cette situation et sa position quant au réexamen de l'attribution de créneaux supplémentaires sur cette destination notamment à partir de septembre.

Texte de la réponse

DESSERTE AÉRIENNE DE NICE

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Brochand, pour exposer sa question, n° 413, relative à la desserte aérienne de Nice.

M. Bernard Brochand. Monsieur le secrétaire d'Etat, aujourd'hui, la liaison aérienne Nice-Orly nous préoccupe particulièrement. L'insuffisance alarmante des vols journaliers pose un problème majeur à l'économie du département des Alpes-Maritimes.

Je me permets donc d'appeler votre attention ce matin sur la nécessité de remédier aux difficultés nées de la redistribution inégalitaire des créneaux horaires d'Air Lib sur cette desserte.

En effet, tant pour les professionnels du secteur touristique azuréen que pour les nombreux congressistes et estivants désireux de se rendre dans notre département en général, et à Cannes en particulier, ou encore pour les amateurs de week-ends prolongés, la situation n'est plus acceptable.

Monsieur le secrétaire d'Etat, dans son rapport sur les grandes infrastructures, la DATAR écrit : « La mise en place de nouvelles liaisons aériennes ne se décrète pas, elle dépend d'abord de l'existence d'un marché » - page 220. Or, à l'aéroport Nice-Côte d'Azur, ce marché existe mais force est de constater que la redistribution inégalitaire - quatre vols aller-retour quotidiens accordés à EasyJet contre onze vols Air Lib précédemment -, décidée par le Comité pour la coordination des horaires, le COHOR, et le Gouvernement, n'en tient pas suffisamment compte. Ainsi, malgré une forte demande, ni Aérïs ni EasyJet n'ont aujourd'hui les moyens de poursuivre, ni *a fortiori* d'intensifier leur développement à l'arrivée du programme d'hiver, le 26 octobre prochain. En effet, pour ouvrir trois lignes au départ d'Orly sur Nice, Marseille et Toulouse, EasyJet utilise son quota de

créneaux annuel en le concentrant sur cinq mois d'activité et devra abandonner deux vols quotidiens en octobre. Aëris, pour sa part, souhaite passer à six vols par jour à l'automne sur la ligne Nice-Orly mais ne dispose pas des créneaux suffisants. Cette possibilité permettrait pourtant à la Côte d'Azur de retrouver quarante vols par jour, comme en juin 2002. Il s'agit de l'objectif minimal pour la desserte de notre département et du bassin d'activité cannois.

Or, si les compagnies désirant exercer sur Nice - Orly ne récupèrent pas de créneaux pour l'automne, le maire de Cannes que je suis craint le pire pour la seconde ville de congrès en France, au moment des grands marchés internationaux qui se déroulent sur la Croisette : le MipCom du 10 au 14 octobre, le Tax Free du 23 au 27 octobre, le Mapiç du 19 au 21 novembre, sans parler des grands événements de l'hiver tels que le Midem, du 19 au 23 janvier, le GSM en février ou encore le Mipim en mars.

Pourtant, il existe des solutions pour répondre à la demande des entreprises du département.

Premièrement, les obligations de service public représentent 17 % de la totalité des créneaux d'Orly et 40 % d'entre eux occupent les heures de pointe qui constituent un créneau à haute valeur ajoutée. La DGAC apparaît ainsi comme le second transporteur sur Orly devant Iberia et comme un coordonnateur majeur des créneaux horaires aux côtés du COHOR. Quand on sait que, dans le cadre de l'aménagement du territoire, cinq destinations au départ d'Orly - Carcassonne, Roanne, Saint-Brieuc, Chambéry, notamment - ont été abandonnées depuis longtemps et que les créneaux correspondants seraient disponibles, notre demande d'obtenir à très court terme quelques créneaux supplémentaires ne paraît pas du tout incongrue pour desservir une région, la Côte d'Azur, qui rassemble tout de même deux agglomérations parmi les 180 villes européennes les plus importantes.

Deuxièmement, il existe un projet européen voté par le Parlement européen, mais apparemment bloqué depuis deux ans par le Conseil. Le coordonnateur pourrait tenir compte, pour une destination donnée, de l'ensemble des moyens de transport alternatifs à l'avion - rail, route -, afin de favoriser les plus démunies d'entre elles, comme Nice et la Côte d'Azur qui ne bénéficient pas, de surcroît, d'une ligne à grande vitesse. N'y aurait-il pas moyen de faire aboutir ce projet au plus vite ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous serais très reconnaissant de nous soutenir dans notre démarche et je vous rappelle qu'il y a deux ans à peine Nice bénéficiait de cinquante vacations par jour. Aujourd'hui, elle en est réduite à trente-quatre.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Brochand, votre question est tout à fait légitime et nous avons déjà, avec vous-même et vos collègues du département des Alpes-Maritimes, évoqué ce point.

Comme vous le savez, les transporteurs communautaires sont libres des services qu'ils offrent et des tarifs qu'ils pratiquent. Mais l'accès aux aéroports les plus saturés, comme c'est le cas de ceux de la région parisienne, est subordonné à l'attribution de créneaux horaires par le coordonnateur, le COHOR. Il nous faudra peut-être d'ailleurs réfléchir à une meilleure organisation mais, pour l'instant, il s'agit d'une autorité indépendante sur laquelle le Gouvernement n'a aucune possibilité d'instruction.

A la fin du mois de mars, après la disparition d'Air Lib - la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur les conditions de gestion de la compagnie se réunit à nouveau ce matin ; il s'agit donc d'un sujet d'actualité -, des créneaux horaires ont été attribués. Certains l'ont été - comme vous l'avez rappelé - à la compagnie EasyJet, lui permettant d'exploiter - ce qui est insuffisant à ses yeux - quatre fréquences quotidiennes Orly-Nice. La distribution intervenue fin mars n'a cependant pas permis de redistribuer sur la liaison Paris-Nice la totalité des créneaux horaires que détenait auparavant Air Lib sur cette même liaison.

Des transporteurs - déjà présents sur cette liaison ou nouveaux arrivants - ont manifesté leur intérêt pour compléter la desserte aérienne de Nice en utilisant des créneaux horaires dont ils disposent déjà.

Ainsi, Air France a ajouté des vols sur sa liaison Nice-Charles-de-Gaulle, notamment pendant les mois d'avril et de mai, pour satisfaire la forte demande de cette période riche, comme vous l'avez rappelé, en longs week-ends, en congrès et manifestations diverses : Grand Prix de Monaco, Festival de Cannes, auquel vous êtes naturellement attaché, monsieur le député-maire de Cannes.

Par ailleurs, la compagnie Aéris - nouvel arrivant parmi les compagnies de vols classiques - a décidé récemment d'utiliser une partie des créneaux qui lui ont été attribués pour exploiter une liaison Orly - Nice aux côtés d'Air France et d'EasyJet, à raison de dix-neuf allers et retours par semaine à compter de juillet prochain. Pour l'été, la desserte s'annonce convenable. Reste maintenant à organiser celle de la rentrée.

J'observe que les transporteurs réagissent de façon significative pour faire face à la demande sur la liaison Paris-Nice. Cela est compréhensible puisqu'il s'agit de la liaison intérieure au plus fort trafic. Cela ne peut que susciter leur intérêt. Je précise qu'ils peuvent mettre en ligne des avions de plus grosse capacité et développer des dessertes au départ de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, sur lequel le nombre de créneaux horaires n'est pas plafonné.

Le 4 juin dernier, le COHOR a procédé à une nouvelle distribution de créneaux. C'est ainsi que EasyJet a obtenu - comme d'ailleurs nous le souhaitons - de nouveaux créneaux qui vont lui permettre d'effectuer un aller et retour quotidien supplémentaire entre Orly et Nice.

Pour la rentrée, je vais, sur votre suggestion, monsieur le député, regarder si nous pouvons encore améliorer la desserte en prenant en compte les créneaux utilisés pour l'OSP. Je reparlerai avec COHOR et Gilles de Robien comme moi-même vous tiendrons au courant ainsi que vos collègues des Alpes-Maritimes.

Quelques mots, pour terminer, sur le ferroviaire. Les élus des Alpes-Maritimes sont très demandeurs d'une ligne ferroviaire à grande vitesse. Le sujet a été évoqué à l'Assemblée le 20 mai à l'occasion du débat sur les infrastructures et au Sénat le 4 juin.

Des études fonctionnelles et d'opportunité relatives à une ligne à grande vitesse, dite LGV Côte d'Azur, ont été réalisées par Réseau ferré de France. Ce dernier, comme Gilles de Robien l'a déjà indiqué, s'apprête à saisir la Commission nationale du débat public, en vue de l'organisation d'un débat public dès 2004. Un comité de pilotage du projet de ligne à grande vitesse a été constitué sous l'égide du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Au cours d'un comité interministériel d'aménagement du territoire, qui se tiendra vraisemblablement à l'automne, le Gouvernement se prononcera sur ce projet.

Je pense que, à côté de la question de la desserte aérienne, l'intérêt d'une ligne à grande vitesse pour desservir les grandes métropoles de la Côte d'Azur sera retenu par le Gouvernement. En tout cas, sachez, monsieur Brochand, que, conformément à votre demande et selon votre devise de « toujours plus, toujours mieux », nous allons nous atteler à l'amélioration de la liaison Paris-Nice.

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Brochand.

M. Bernard Brochand. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, pour le double espoir que vous nous laissez : à la fois sur la ligne à grande vitesse - je souhaite que le TGV Côte d'Azur puisse en effet être mis en route - et concernant la desserte aérienne ; je souhaite que nous puissions arriver à quarante vols par jour. C'est un seuil minimum pour faire face à la demande lors de nos congrès d'hiver.

Données clés

Auteur : [M. Bernard Brochand](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 413

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 9 juin 2003, page 4337

Réponse publiée le : 11 juin 2003, page 4902

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 9 juin 2003