ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

aéroport de Saint-Étienne-Bouthéon

Question orale n° 766

Texte de la question

M. Pascal Clément appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la survie de l'aéroport de Saint-Étienne Bouthéon, actuellement menacé par deux dangers. Un premier danger est lié à l'exploitation de la ligne Saint-Étienne-Paris. Suite au départ d'Air France, en mars 2002, un appel d'offres a été lancé pour désigner la compagnie qui exploiterait cette ligne. À la suite de pressions d'Air France, la compagnie Twinjet a retiré son offre quelques jours avant l'ouverture des plis. L'appel d'offre ayant été rendu infructueux, une nouvelle consultation doit être organisée, retardant d'autant la reprise de l'exploitation d'une ligne indispensable au développement économique de l'aéroport et, plus généralement, de la région. Un second danger est lié aux difficultés de l'aéroport à obtenir la reconnaissance internationale. Celle-ci dépend de son rattachement au code régional LYS (aire métropolitaine de Lyon). À cet effet, une demande a été déposée le 18 novembre 2003 auprès de l'IATA. L'avis devait être rendu le 27 avril 2004. Le 24 mars, la DGAC indiquait qu'elle ne se prononcerait pas, décision équivalent à un accord tacite. Cependant, le 27 mars, la DGAC intervenait auprès de IATA pour obtenir un délai supplémentaire de trente jours, compte tenu du désaccord d'Air France, la compagnie ne souhaitant pas voir l'aéroport de Saint-Étienne bénéficier du rattachement au LYS. Ces graves difficultés le conduisent à lui demander d'accorder la plus grande vigilance aux décisions susceptibles d'être prises dans les tout prochains jours afin que la survie de l'aéroport de Saint-Étienne soit assurée.

Texte de la réponse

PERSPECTIVES DE L'AÉROPORT
DE SAINT-ÉTIENNE-BOUTHÉON

M. le président. La parole est à M. Pascal Clément, pour exposer sa question, n° 766, relative aux perspectives de l'aéroport de Saint-Étienne-Bouthéon.

M. Pascal Clément. Monsieur le secrétaire d'État à l'aménagement du territoire, votre présence, parce qu'il s'agit d'aménagement du territoire, est judicieuse.

Air France a un comportement pour le moins choquant. La ligne Saint-Étienne-Paris transportait environ 70 000 voyageurs par an. En mars 2002, il nous a été annoncé sans aucun préavis sa suppression d'ici à deux ou trois mois. La chambre de commerce, après un appel d'offres, a trouvé une autre compagnie, qui a cessé son activité au bout d'un an, faute d'avoir pu trouver un équilibre, du fait de la suppression du système " Fréquence Plus " après le départ d'Air France. Comme vous le savez, la plupart des cadres ne paient pas le billet et sont très sensibles à " Fréquence plus ". Un deuxième appel d'offres a été lancé et s'est également soldé par un échec. Depuis plusieurs mois, cette agglomération de 400 000 habitants et ce département de 730 000 habitants n'ont plus de desserte aérienne. Ils doivent donc joindre Lyon, à soixante-dix kilomètres, après environ deux heures de trajet, l'autoroute A 47 étant en réfection. Cet enclavement est donc extrêmement important. Hier, un nouvel appel d'offres a été lancé par la chambre de commerce de Saint-Étienne et de Montbrison. Deux opérateurs se sont présentés, l'un proposant un avion de vingt-huit places, l'autre de quarante-huit places. La DGAC - Direction générale de l'aviation

civile - a fait savoir à la chambre de commerce de Saint-Étienne que, compte tenu d'une directive européenne, la Commission européenne estime que le niveau de compensation doit être le principal critère de sélection. Ce n'est que dans des cas exceptionnels dûment justifiés que le transporteur choisi pourrait être autre que celui qui requiert la compensation financière la plus faible. En l'occurrence, vingt-huit places coûtant moins cher que quarante-huit, la compensation financière est moindre. Nous serions donc obligés de prendre l'avion le plus petit, alors qu'il ne nous permettra pas à terme de parvenir à un équilibre financier que seul l'ATR 42, donc le choix d'une autre compagnie, nous garantirait. Je rappelle que l'aide du FIATA nous permettant de l'atteindre ne dure que trois ans.
Compte tenu de cette directive européenne, compte tenu que le FIATA se fait sous arbitrage européen, pourrons-nous opter pour la ligne légèrement plus chère et donc pour l'avion de quarante-huit places qui permettra d'équilibrer la ligne, ou sommes-nous condamnés, du fait d'une règle totalement aveugle, à retenir la solution la moins chère, mais économiquement la moins viable ? Cette question est fondamentale, car la commission d'appels d'offres de la chambre de commerce est actuellement suspendue. De la réponse du Gouvernement dépend le choix de la chambre de commerce de Saint-Étienne-Montbrison.
M. François Rochebloine. Très bien !
M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État à l'aménagement du territoire.
M. Frédéric de Saint-Sernin, *secrétaire d'État à l'aménagement du territoire*. Monsieur le président Clément, M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, des transports, du tourisme et de la mer, m'a chargé de vous apporter les éléments de réponses suivants.
La Commission, garante *in fine* de la bonne application de la réglementation communautaire, a publié, en décembre 1994, des lignes directrices relatives aux procédures de sélection des transporteurs aériens appelés à percevoir des compensations financières en contrepartie du respect d'obligations de service public. Elle a, à cette occasion, fortement privilégié l'offre la moins disante, sans exclure la possibilité de ne pas la retenir dans des cas exceptionnels dûment justifiés.
J'en déduis que le rejet d'une offre moins disante doit s'appuyer sur des justifications objectives permettant le classement des offres entre elles. Je ne peux qu'inviter, à travers vous, la chambre de commerce et d'industrie de la Loire à bien établir les bilans entre avantages et inconvénients des deux offres et à les valoriser par rapport à la différence de compensation financière demandée au terme des discussions que celle-ci estimera utile de mener, en vous inspirant de la jurisprudence du Conseil d'État. Vous avez vous même développé des arguments qui incitent à pousser les analyses au-delà du seul critère du moins-disant.
Je connais votre engagement pour améliorer la desserte de Saint-Étienne et je mesure toute l'importance en matière de transport et d'aménagement du territoire que ce projet représente. Depuis dix ans environ que ces procédures communautaires existent dans le secteur du transport aérien, il est déjà arrivé, certes de rares fois, que le moins-disant ne soit pas retenu. Je ne doute pas qu'un dossier bien argumenté sera réalisé rapidement pour défendre la meilleure solution pour Saint-Étienne et son aéroport, dans le respect des procédures.
M. le président. La parole est à M. Pascal Clément.
M. Pascal Clément. Je vous remercie de votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Si je comprends bien, vous nous encouragez à choisir la solution économiquement viable, considérant qu'en l'esprit, nous répondons au voeu de la Commission, puisque le but est d'équilibrer une ligne. L'aide du FIATA n'étant pas éternelle, je serais tenté de demander à l'État, si elle est condamnée à l'échec au bout de trois ans, de garder son argent.
Monsieur le secrétaire d'État, je m'appuierai sur cette parole gouvernementale qui permettra à la chambre de commerce d'étayer son choix.

Données clés

Auteur : M. Pascal Clément
Circonscription : Loire (6e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question orale

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/12/questions/QANR5L12QOSD766

Numéro de la question : 766
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : équipement
Ministère attributaire : équipement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 25 mai 2004, page 3735
Réponse publiée le : 26 mai 2004, page 4015
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 mai 2004