



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports aériens

Question écrite n° 39777

Texte de la question

M. Rudy Salles attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le problème de la limitation des droits de trafic et ses impacts indirects particulièrement pénalisants pour l'aménagement du territoire. En effet, cette limitation conduit à privilégier les aéroports parisiens au détriment de la compétitivité des régions. L'Île-de-France concentre la majeure partie de l'activité économique, et notamment du trafic aérien. Le régime des droits de trafic faisant l'objet d'accords bilatéraux entre États, ils conduisent naturellement les compagnies à desservir par priorité les aéroports parisiens au détriment des aéroports des métropoles régionales. La limitation des droits est naturellement encore plus pénalisante pour les métropoles enclavées et « oubliées du TGV ». En outre, la concentration du trafic sur les aéroports parisiens, au-delà du fait qu'elle constitue un frein au développement des régions, comporte également d'autres inconvénients majeurs (saturation annoncée des aéroports parisiens, surconsommation de kérosène du fait du préacheminement, perte de temps pour les voyageurs privés de liaisons directes). Dans ce contexte, il paraîtrait souhaitable que, pour les métropoles non desservies par la grande vitesse (Paris en moins de 4 heures), la question des droits de trafic puisse bénéficier d'un principe ou d'un objectif préalable d'ouverture totale. Il souhaiterait donc connaître sa position sur le sujet.

Texte de la réponse

Dans la conduite des négociations de droits de trafic entre la France et les pays tiers, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) veille à favoriser le développement d'une desserte équilibrée du territoire national. La DGAC veille à un équilibre dans le traitement des aéroports français, ce qui ne permet pas une logique de « ciel ouvert » ne concernant que certains des grands aéroports de province. Une telle politique menée en fonction de la connexion des territoires au réseau ferré à grande vitesse viendrait accentuer de manière inéquitable et discriminatoire la concurrence entre plateformes, alors que l'existence de services aériens directs est un levier économique pour l'ensemble des territoires concernés. De plus, les aéroports non desservis par le TGV ont en général une liaison très dense avec Paris et, dans ce cas, la concurrence est plus forte entre une desserte long-courrier au départ de l'aéroport régional et celles offertes au départ de Paris. En outre, en tant que régulateur de l'ensemble des composantes du transport aérien, la DGAC prend en considération l'ensemble des intérêts français en jeu à l'occasion des négociations de droits de trafic. Il est en particulier essentiel de tenir compte de l'équilibre entre les pavillons, indépendamment des paires de points qu'ils desservent. Il paraît dès lors peu opportun, dans des négociations à enjeux multiples, de garantir sans contrepartie des droits de trafic aux transporteurs étrangers sur certains aéroports alors que ces droits constituent une monnaie d'échange précieuse pour satisfaire les demandes d'autres acteurs du transport aérien français. Pour ces raisons, il est préférable d'aborder la question des droits de trafic de manière pragmatique et au cas par cas, sur la base notamment des projets des compagnies aériennes établies en France ou à l'étranger, pour aboutir aux meilleurs compromis possibles entre les intérêts des compagnies des deux pavillons concernés ainsi que des plateformes aéroportuaires françaises.

Données clés

Auteur : [M. Rudy Salles](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (3^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39777

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 octobre 2013](#), page 10524

Réponse publiée au JO le : [10 décembre 2013](#), page 12986