ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroports

Question écrite n° 60779

Texte de la question

M. Rudy Salles attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères et du développement international sur le régime des droits de trafic et la concentration de la desserte aérienne de la France sur les aéroports parisiens. Le Gouvernement s'est engagé dans une nouvelle étape de décentralisation et de réforme de l'action publique menée par Mme Marylise Lebranchu, ministre de la décentralisation et de la fonction publique. Parallèlement il a affiché sa volonté de stimuler l'activité du tourisme avec des objectifs de « 100 millions, 120 millions, 150 millions » de visiteurs étrangers par an. La desserte aérienne de la France souffre cependant d'un grave handicap. Elle reste essentiellement concentrée sur la capitale, les aéroports des grandes métropoles françaises sont en effet sous-développés comparés à leurs homologues européens. En France, le deuxième aéroport après Paris, Nice-Côte d'azur a accueilli 11,5 millions de passagers en 2013. Juste derrière Nice, Lyon-Saint-Exupéry en a accueilli 8,5 millions. En Allemagne, la répartition est radicalement différente. Francfort fait 58 millions de passagers, Munich en traite 38,5 millions, Berlin 26 millions, Düsseldorf 21 millions, Hambourg 13 millions, etc. En Italie Rome a traité 41 millions de passagers et Milan, juste derrière, 36 millions. En Espagne, Madrid 39,5 millions, Barcelone 35 millions, Palma 23 millions et Malaga 13 millions. Il y a bien sûr le poids de plusieurs siècles de centralisation en France mais il y a aussi la limitation des droits de trafic sur de nombreuses destinations et provenances qui conduit toujours les transporteurs à les utiliser en priorité sur les aéroports parisiens. Il y a donc un paradoxe certain entre la volonté politique de continuer le processus de décentralisation et également celle de développer l'activité touristique, qui est un des atouts de notre pays, et en même temps, de maintenir les aéroports de région, alors qu'ils ont pour un certain nombre d'entre eux, des potentiels de dessertes internationales directes, dans un état de sous-développement comparé à ceux des grandes métropoles d'Europe. Il y a bien sûr la volonté louable de protéger Air France mais l'efficacité de la limitation des droits de trafic sur la rentabilité des acteurs nationaux du transport aérien est loin d'être démontrée notamment dans le contexte de l'ouverture totale du ciel pour les liaisons intra européennes ainsi que celles avec l'Amérique du nord. Dans le même temps, il demeure certain que, faute de droits de trafic suffisants et donc de liaisons directes vers les grandes régions touristiques françaises, une partie non négligeable du potentiel d'échange avec l'Asie et le Proche-Orient est perdue au profit de destinations du monde plus accessibles que les régions françaises en ce qui concerne le tourisme. Le trafic affaires en pâtit encore davantage car il exige simplicité et rapidité des déplacements. L'impact de la limitation des droits de trafic n'a, en fait, jamais fait l'objet d'une réelle évaluation ni sur la rentabilité des compagnies françaises qu'elle est censée protéger, ni de ses impacts négatifs sur le développement des régions, et pas davantage sur ses incidences en émissions de gaz à effet de serre du fait du transit par les grands hubs européens qu'elle induit. Il souhaiterait donc connaître ses intentions en la matière, et s'il entend mettre en cohérence la volonté du Gouvernement de poursuivre la décentralisation territoriale, les objectifs ambitieux qu'il s'est fixés pour le développement du tourisme, et le régime de limitation des droits de trafic actuels qui accentue le déséquilibre entre les régions et Paris et dissuade pour une part non négligeable les échanges touristiques et affaires entres les régions de France et le reste du monde.

Texte de la réponse

Les services aériens internationaux desservant la France sont relativement plus concentrés sur les aéroports de la capitale que dans les autres grands marchés européens du transport aérien, notamment l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie, auxquels peut être ajouté le Royaume-Uni. En 2013, 108 millions passagers ont emprunté des liaisons internationales de ou vers la France métropolitaine, dont 70 millions à Paris (65 %) et 38 millions sur les aéroports de province (35 %). Cette forte concentration du trafic sur Paris s'atténue toutefois, le trafic international ayant plus augmenté en 2013 en province (+ 4,2 %) qu'à Paris (+ 1,8 %). Ce constat ne peut pas s'expliquer par la politique menée en matière de droits de trafic. En effet, plus de 85 % de ce trafic international est effectué avec des pays avec lesquels les accords aériens n'imposent aucune restriction quant aux aéroports français pouvant être desservis et pour lesquels des capacités restent inutilisées. Parmi les pays représentant le reste du trafic international, nombreux sont ceux pour lesquels les accords aériens permettent la desserte d'un ou plusieurs aéroports de province, sans que ces droits soient utilisés par les transporteurs aériens. En revanche, il est exact que les accords aériens avec les pays du Golfe comportent des limitations qui peuvent restreindre les possibilités de développement des services. Ces limitations découlent de la nécessité de garantir les intérêts du transport aérien français, incluant le pavillon national et les aéroports, ainsi que le maintien et le développement de la connectivité de l'économie française par des vols directs vers l'Asie. D'une façon générale, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), dans la conduite des négociations de droits de trafics entre la France et les pays tiers, s'efforce depuis de nombreuses années de favoriser le développement d'une desserte équilibrée du territoire national, en prenant en compte l'intérêt de l'ensemble des parties prenantes, compagnies aériennes françaises et étrangères, aéroports, économie des collectivités desservies, flux touristiques, etc.

Données clés

Auteur : M. Rudy Salles
Circonscription : Alpes-Maritimes (3e circonscription) - Union des démocrates et indépendants
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 60779
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : Affaires étrangères
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 15 juillet 2014, page 5907
Réponse publiée au JO le : 23 septembre 2014, page 8126