ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Politique de la DGAC à l'égard des transporteurs aériens chinois

Question écrite n° 19513

Texte de la question

M. Lionel Causse interroge M. le ministre des transports sur la politique de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) en matière d'autorisation des vols opérés par les compagnies aériennes chinoises à destination de la France. Depuis la réouverture des frontières chinoises en 2023, les autorités françaises limitent strictement les droits de trafic accordés aux transporteurs chinois. Elles restent bien en deçà des possibilités prévues par l'accord aérien franco-chinois du 1er juin 1966, modifié en 2017, qui permettait de porter les fréquences à 126 vols hebdomadaires par pavillon. Le Gouvernement justifie cette position par la distorsion de concurrence liée à l'interdiction faite aux compagnies françaises de survoler l'espace aérien russe. Cette interdiction allonge de deux à trois heures les vols d'Air France vers la Chine. En conséquence, les demandes d'ouverture de lignes ou de fréquences supplémentaires présentées par les compagnies chinoises sont refusées ou très fortement encadrées. Protéger le pavillon national est un objectif légitime, mais cette politique a un coût. Elle pèse sur la relation bilatérale avec la Chine, très attachée au principe de réciprocité. Elle prive aussi le tourisme, le commerce et les aéroports régionaux d'une clientèle à fort pouvoir d'achat : en 2019, 2,2 millions de visiteurs chinois avaient dépensé 3,5 milliards d'euros en France. Surtout, les partenaires européens de la France n'appliquent pas une telle restriction. Pour la seule saison estivale 2026, les compagnies chinoises ont programmé près de 2 900 vols supplémentaires vers l'Europe. Elles ont ouvert ou renforcé des liaisons vers Francfort, Milan, Venise, Bruxelles, Vienne, Budapest, Madrid, Barcelone, Dublin ou Copenhague. Faute de capacités vers la France, les voyageurs et les marchandises passent par les plateformes voisines. Ce sont alors les aéroports et les économies de ces pays qui en profitent, sans qu'Air France en tire nécessairement avantage. Le fret aérien montre déjà la facilité de ces reports : selon la DGAC, une quarantaine de vols cargo hebdomadaires destinés au marché français se posent désormais en Belgique ou aux Pays-Bas. Il lui demande donc de préciser le nombre de fréquences hebdomadaires actuellement accordées aux compagnies chinoises, ainsi que le nombre de demandes refusées depuis 2023 ; d'indiquer si le Gouvernement a évalué l'impact économique, touristique et diplomatique de cette politique et notamment les reports de trafic vers les autres États membres ; de préciser les initiatives qu'il entend prendre au niveau européen pour harmoniser les positions des États membres, afin que la France ne supporte pas seule le coût d'une politique dont ses voisins tirent profit ; d'indiquer s'il envisage des solutions qui protègent le pavillon national tout en préservant l'attractivité du territoire, par exemple des fréquences réservées aux aéroports régionaux ou une réciprocité négociée.

Données clés

Auteur : M. Lionel Causse
Circonscription : Landes (2e circonscription) - Ensemble pour la République
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 19513
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/questions/QANR5L17QE19513

Question publiée au JO le : 3 novembre 2026, page 10269