



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Maintien de la liaison Toulouse-Orly et avancement de la ligne Carcassonne-Orly

Question orale n° 194

Texte de la question

M. Julien Rancoule attire l'attention de M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur deux sujets cruciaux pour la connectivité de la région Occitanie et du département de l'Aude. En octobre 2023, Air France a annoncé son intention de cesser ses vols entre Toulouse et Paris-Orly d'ici 2026, transférant cette liaison à sa filiale *low-cost* Transavia. Cette décision suscite de vives inquiétudes quant à la pérennité et à la qualité du service, des précédents transferts similaires ayant entraîné des réductions de fréquences et des horaires moins adaptés. La liaison Toulouse-Orly est essentielle pour les déplacements professionnels, touristiques et commerciaux, notamment en raison de la meilleure accessibilité d'Orly pour le sud de Paris. Par ailleurs, depuis plusieurs années, les acteurs locaux plaident pour l'ouverture d'une liaison aérienne entre Carcassonne et Paris-Orly. Bien que le projet ait été validé en janvier 2022 par la direction générale de l'aviation civile comme une obligation de service public, sa mise en œuvre tarde à se concrétiser. Cette connexion est d'autant plus nécessaire que la suppression de la ligne Toulouse-Orly risque d'accroître l'isolement de l'Aude, déjà dépourvue de liaison ferroviaire à grande vitesse avec la capitale. Il lui demande donc s'il entend intervenir pour maintenir la liaison Toulouse-Orly sous l'égide d'Air France afin de garantir un service de qualité et si le Gouvernement envisage d'accélérer l'ouverture de la ligne Carcassonne-Orly, indispensable au désenclavement et au développement économique du territoire.

Texte de la réponse

LIAISONS AÉRIENNES ENTRE PARIS-ORLY ET TOULOUSE ET ENTRE PARIS-ORLY ET CARCASSONNE

M. le président . La parole est à M. Julien Rancoule, pour exposer sa question, no 194, relative aux liaisons aériennes Orly-Toulouse et Orly-Carcassonne.

M. Julien Rancoule . Je souhaite vous interpellier sur deux préoccupations majeures, qui ont un impact considérable sur l'attractivité et l'accessibilité de ma région, l'Occitanie, et de mon beau département de l'Aude.

En octobre 2023, Air France a annoncé son intention de quitter la plateforme d'Orly et, par conséquent, de cesser ses vols entre Toulouse et Paris-Orly d'ici à 2026, transférant cette liaison à sa filiale *low cost* Transavia. Cette liaison est pourtant essentielle pour les déplacements professionnels, touristiques et commerciaux, notamment en raison de la meilleure accessibilité d'Orly depuis le sud de Paris, par rapport à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Cette décision aura également un impact fort sur le personnel de la compagnie, qui a souvent investi depuis longtemps à proximité de l'aéroport et qui devra bousculer sa vie personnelle et familiale pour garder son emploi. Enfin, au-delà des répercussions internes, il y aura des effets inexorables sur le territoire. Nous sommes la région métropolitaine la plus éloignée de la capitale et, très certainement, la moins bien desservie. Le basculement vers Transavia entraînera une importante diminution de la fréquence des vols comme cela a été le cas à Montpellier.

Principal actionnaire d'Air France, à hauteur de 28,6 %, l'État a versé près de 7 milliards d'euros d'aide publique

durant la crise sanitaire. C'est donc à vous d'entamer un rapport de force avec la direction, afin d'apporter des solutions concrètes. Je ne peux imaginer qu'un gouvernement ait pu valider, voire encourager, cette décision qui va à rebours des intérêts de la population. Vous n'êtes pas sans savoir que nous sommes actuellement dépourvus de ligne à grande vitesse. Contrairement à d'autres villes, nous n'avons pas d'alternatives efficaces à l'avion pour aller vers la capitale. Il faut donc être responsables et conserver les navettes Air France, gages de qualité et de fiabilité, au moins jusqu'à la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) Toulouse-Bordeaux.

Je souhaite aussi vous interroger sur l'ouverture – ou plutôt la réouverture – de la ligne aérienne Carcassonne-Orly. Bien que le projet ait été validé en janvier 2022 par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) comme une obligation de service public, sa mise en œuvre tarde à se concrétiser. Cette connexion est d'autant plus nécessaire que la suppression de la ligne Toulouse-Orly risque d'accroître l'isolement du département de l'Aude, lui aussi dépourvu de liaison ferroviaire à grande vitesse avec la capitale. Voici un exemple concret : il faut en moyenne six heures trente pour accéder à la capitale en train depuis Carcassonne, contre quatre heures trente par avion depuis Toulouse. Avec une ligne Carcassonne-Orly, cette durée serait ramenée à trois heures.

Comptez-vous intervenir pour maintenir la liaison Toulouse-Orly sous l'égide d'Air France, afin de garantir un service de qualité ? Envisagez-vous d'accélérer l'ouverture de la ligne Carcassonne-Orly, indispensable au désenclavement et au développement économique du territoire ?

M. le président . La parole est à M. le ministre chargé des transports.

M. Philippe Tabarot, ministre chargé des transports . Le gouvernement soutient les territoires sur les sujets complexes de connectivité aérienne. Les évolutions structurelles de la demande sur le marché domestique depuis la crise sanitaire sont un élément central de la réflexion. Les organisations et les habitudes de travail ont profondément évolué, entraînant une baisse du trafic aérien lié aux voyages d'affaires, en particulier sur les liaisons depuis et vers Paris. En 2024, la fréquentation sur les lignes radiales du trafic domestique dépassait à peine 70 % de son niveau de 2019 et le trafic de la navette Orly-Toulouse a baissé de près de 60 % par rapport à cette même année. Les annonces de la compagnie Air France sur la navette Orly-Toulouse, qui n'est pas la seule concernée – je pense aux navettes de Nice et de Marseille, dans ma région –, de même que les annonces symétriques d'easyJet, doivent malheureusement s'analyser dans ce contexte.

Il est souhaitable que la compagnie mette en œuvre toutes les solutions permettant d'améliorer sa rentabilité, afin d'assurer sa pérennité face à la concurrence. Or sur les liaisons domestiques, les pertes d'Air France, qui existaient déjà en 2019, augmentent désormais rapidement.

Je vous rejoins sur le fait que ces évolutions ne doivent pas se faire au détriment des territoires et de leur connectivité. Le groupe Air France continuera de desservir Paris-Orly grâce à sa filiale à bas prix Transavia. Cette dernière fera tous les efforts nécessaires : je me suis entretenu avec son président à cet effet. En pleine croissance, Transavia pourra utiliser les nouveaux Airbus A320neo qui remplacent progressivement, depuis le début de 2024, les Boeing 737 d'ancienne génération. La connectivité de Toulouse sera toujours assurée vers Paris-Charles-de-Gaulle et directement vers plus de soixante destinations internationales.

Le marché européen est entièrement libéralisé pour les compagnies européennes. À l'heure actuelle, pour ce qui concerne la ligne Carcassonne-Paris, aucune compagnie n'a fait d'offre. Les collectivités locales ont envisagé la mise en place d'obligations de service public et le financement des services aériens. Si elles souhaitent délibérer en faveur d'un tel projet, le caractère vital de la ligne devra être démontré – vous avez donné quelques éléments sur ce point. Il faudra aussi définir des obligations de service public proportionnelles à la demande et, enfin, prouver l'absence de préjudice aux vols depuis les aéroports voisins, notamment celui de Toulouse. La DGAC a produit une étude en juillet 2023, afin d'accompagner les collectivités dans leur réflexion et de leur fournir des estimations de coût associé.

M. le président . La parole est à M. Julien Rancoule.

M. Julien Rancoule . J'entends que vous reprenez les éléments de langage d'Air France, mais j'aimerais avoir la position du gouvernement sur le sujet. L'intérêt de la population doit primer les considérations économiques et il aurait été pertinent d'attribuer les Airbus A320neo à la filiale Air France, plutôt qu'à Transavia.

Selon les mots de votre prédécesseur, aujourd'hui président du département de l'Essonne, la décision d'Air France était scandaleuse ; il parlait de faute et d'erreur. Je regrette que le gouvernement n'ait pas conservé le même langage. Je constate qu'il a été plus prompt à rétablir la ligne Pau-Orly (*Sourires*) que la ligne Carcassonne-Orly, pour des intérêts que l'on comprend bien. Dans l'Aude, nous nous sentons bien démunis – dommage que nous n'ayons pas un ministre venant de Carcassonne pour faire bouger les choses. Cela fait plus de trois ans que nous attendons, nous sommes très isolés et avons besoin que vous agissiez concrètement pour désenclaver le territoire.

Données clés

Auteur : [M. Julien Rancoule](#)

Circonscription : Aude (3^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 194

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 février 2025](#)

Réponse publiée le : 5 mars 2025, page 1681

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [25 février 2025](#)