



14ème législature

Question N° : 69460	De M. Éric Ciotti (Union pour un Mouvement Populaire - Alpes-Maritimes)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > aéroports	Analyse > répartition. territoire. déséquilibre.
Question publiée au JO le : 18/11/2014 Réponse publiée au JO le : 13/01/2015 page : 257		

Texte de la question

M. Éric Ciotti attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la concentration de la desserte aérienne française sur Paris, au détriment des aéroports de région. Alors même que le Gouvernement a affiché sa volonté de faire de la France la première destination touristique du monde, la desserte aérienne demeure de plus en plus concentrée sur les aéroports parisiens. Ainsi, ces derniers reçoivent 90 millions de passagers par an, tandis que le deuxième aéroport de France, Nice-Côte d'Azur, reçoit 11,5 millions de passagers et Lyon-Saint-Exupéry - le troisième aéroport de France - 8,5 millions de passagers. Cette situation est unique en Europe. Cette situation est regrettable dans la mesure où une amélioration de la qualité de la desserte aérienne des aéroports des régions françaises constituerait un gisement de croissance pour les territoires, notamment en favorisant l'attractivité touristique. Cette concentration de la desserte aérienne française sur sa capitale est aggravée par le régime des droits de trafic, leur limitation conduisant les compagnies à choisir de desservir Paris, au détriment des aéroports de région. Afin de répondre aux objectifs que s'est fixé le Gouvernement en matière de tourisme, de croissance et de poursuite de la décentralisation, il conviendrait d'ouvrir les droits de trafic pour les grands aéroports de région.

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. En effet, en 2013, 108 millions de passagers ont emprunté des liaisons internationales de ou vers la France métropolitaine, dont 70 millions au départ ou à l'arrivée à Paris (65 %) et 38 millions au départ ou à l'arrivée des autres aéroports (35 %). Cet écart est toutefois en train de s'atténuer. En effet, en 2013, le trafic international a plus augmenté au départ des autres aéroports (+ 4,2 %) qu'à Paris (+ 1,8 %). Ce constat n'est pas le résultat de 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 ne soient utilisés par les transporteurs aériens. Le sujet des droits de trafic octroyés aux compagnies du Golfe constitue un cas particulier qui ne doit pas être généralisé à l'ensemble des destinations. Lorsque les négociations bilatérales consistent à renforcer réciproquement les échanges internationaux et à améliorer la desserte entre deux pays, les autorités parviennent aisément à s'accorder. La situation est en revanche différente lorsque les demandes consistent uniquement à alimenter des hubs à l'étranger. D'une façon générale, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), dans la conduite des négociations de droits de trafic entre la France et les pays tiers, s'efforce depuis de



nombreuses années de favoriser le développement d'une desserte équilibrée du territoire national prenant en compte l'intérêt de l'ensemble des parties prenantes : compagnies aériennes françaises et étrangères, aéroports, économie des collectivités desservies, flux touristiques, etc. C'est la raison pour laquelle, chaque fois que des négociations bilatérales seront engagées avec un État y compris pour des dessertes long-courriers, la DGAC proposera à ses partenaires la desserte d'aéroports autres que Paris.