

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>9344</b>	De <b>Mme Liliana Tanguy</b> ( La République en Marche - Finistère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> > Mise en œuvre d'une stratégie nationale de délestage aéroportuaire	<b>Analyse</b> > Mise en œuvre d'une stratégie nationale de délestage aéroportuaire.
Question publiée au JO le : <b>12/06/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>02/10/2018</b> page : <b>8906</b> Date de signalement : <b>25/09/2018</b>		

### Texte de la question

Mme Liliana Tanguy attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la saturation du trafic aéroportuaire et l'opportunité de la mise en œuvre d'une stratégie nationale de délestage aéroportuaire. Le secteur stratégique du transport aérien contribue fortement à l'attractivité économique et touristique de la France. La progression rapide du transport aérien de passagers en France et dans l'UE est, d'ailleurs, l'une des caractéristiques les plus marquantes du développement du secteur des transports de ces dernières années. Le trafic devrait ainsi atteindre 14,4 millions de vols en 2035 en Europe, soit 50 % de plus qu'en 2012 et compter plus de 145,9 millions de passagers aériens en France en 2016 contre 103 millions en 2004. Cette croissance génère une surconcentration et une saturation des principales plateformes aéroportuaires françaises et par conséquent, une mauvaise qualité d'accueil dans les aéroports. L'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (128ème dans le classement ; 138ème pour Orly) est ainsi le second aéroport le plus fréquenté d'Europe et la région d'Île-de-France a enregistré, avec celle du Grand Londres, le plus grand nombre de passagers de l'Union européenne en 2015. Ces évolutions n'ont fait qu'accentuer les problèmes liés à la pollution, aux nuisances sonores et à l'accès aux infrastructures. Elle l'alerte sur la politique actuelle se limitant à renforcer des sites aéroportuaires existants et attire son attention sur l'opportunité de la mise en œuvre d'une stratégie nationale complémentaire de délestage aéroportuaire. Une telle stratégie permettrait le transfert des flux de passagers sur des aéroports de délestage (pré)existants (Colmar, Châteaudun, Carcassonne, Angers), généralement sous-utilisées et porteurs de développement économique local dans les différents territoires français. En segmentant la demande, la France pourrait, à l'image d'autres pays européens (Allemagne, Suisse, Belgique, Royaume-Uni), renforcer son maillage aéroportuaire et son acceptabilité environnementale tout en équilibrant les flux touristiques et soutenant le développement et le désenclavement des territoires au moment où ils en ont le plus besoin. Consciente que l'enjeu des assises du transport aérien est de conduire une réflexion en profondeur sur l'ensemble de ces sujets, elle insiste sur l'intérêt d'une politique nationale de délestage aéroportuaire nationale en vue d'une croissance forte de passagers à l'horizon des jeux Olympiques 2024. Elle souhaiterait donc connaître ses intentions sur cette question.

### Texte de la réponse

Le maillage aéroportuaire français est dense. Ramené aux aéroports ayant eu une activité de transport commercial de passagers au cours des vingt dernières années, il se concentre sur 120 plateformes en métropole. 55 d'entre elles offrent des services aériens réguliers en accueillant plus de 10 000 passagers par an. En deux décennies, le trafic de



passagers en France métropolitaine a presque doublé, profitant à l'ensemble des régions mais dans des proportions différentes. Ainsi, l'Ile-de-France est largement bénéficiaire, puis la région PACA et, dans des proportions voisines, l'Occitanie, l'Auvergne-Rhône-Alpes, le Grand Est et la Nouvelle Aquitaine. La part des aéroports régionaux dans la croissance du trafic aérien a augmenté sensiblement, permettant une desserte équilibrée du territoire national en complément des plateformes franciliennes. En effet, les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, ainsi qu'une dizaine de grands aéroports de province qui relèvent essentiellement de l'État, sont particulièrement dynamiques. Ces aéroports sont en capacité de répondre aux évolutions prévisibles du transport aérien à court, moyen et long termes par l'engagement des investissements nécessaires au rythme de l'augmentation du trafic. Ainsi, la répartition du trafic entre les aéroports parisiens et ceux de province bénéficie-t-elle d'un rééquilibrage, les aéroports de province proposant une offre croissante de lignes directes, y compris à l'international, sans nécessiter de correspondance par un aéroport parisien. Quant aux aéroports parisiens, ils seront en mesure de répondre à la demande de trafic annoncée, dans le respect des contraintes environnementales encadrant leur activité. Les services aériens étant libéralisés au sein de l'Union européenne, et même au-delà vers de nombreux pays, les compagnies aériennes européennes peuvent choisir librement les plateformes aéroportuaires qu'elles souhaitent desservir. Toutefois, conscient de l'importance d'accompagner le développement économique des territoires et d'œuvrer à leur désenclavement, l'État a décidé d'engager avec les collectivités une réflexion sur les enjeux et les contraintes en matière de lignes aériennes d'aménagement du territoire, en vue d'esquisser collectivement une nouvelle politique en la matière. L'ensemble de ces problématiques sera abordé lors du colloque Aéroports et territoires qui sera organisé en octobre prochain, dans le cadre des Assises du transport aérien.