



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>15564</b>	<b>De M. Frédéric Cabrolier ( Rassemblement National - Tarn )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; transports aériens</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Arrêt total des vols d'Air France depuis l'aéroport de Paris-Orly</b>	<b>Analyse &gt; Arrêt total des vols d'Air France depuis l'aéroport de Paris-Orly.</b>
Question publiée au JO le : <b>20/02/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Frédéric Cabrolier interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le retrait total de la compagnie Air France de l'aéroport Paris-Orly au profit de la filiale *low-cost* du groupe Air France-KLM, Transavia. En effet, le 18 octobre 2023, la direction de la compagnie Air France a annoncé le retrait total de ses opérations aériennes de l'aéroport de Paris-Orly pour transférer et regrouper toutes ses activités à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Cette décision n'est pas sans conséquence et représente un risque considérable pour l'avenir de cet aéroport. Deuxième aéroport français et douzième aéroport européen, Orly est l'aéroport le plus dynamique d'Île-de-France et la passerelle avec les outre-mer. Cette dynamique fragile repose sur une diversité d'activités : présence d'Air France, industries à proximité dont Air France Industrie qui œuvre dans la maintenance et la réparation des moteurs, croissance des vols à bas coût et développement des vols longs courriers, notamment vers le continent américain. Ce transfert acterait le départ de près de 1 000 emplois, sans compter les emplois induits, qui sont estimés à 1 pour 5, et fait craindre de nombreuses suppressions de postes au sein de l'aéroport de Paris-Orly. Certains arguments avancés par la direction d'Air France pour justifier ce regroupement sont contestables. Il est d'abord défendu que les capacités seront assurées à 90 % par Transavia après le départ d'Orly. Or Transavia ne reprendrait que partiellement les liaisons de manière limitée et inappropriée tout en créant des lignes non-rentables et non-viables qui seront donc abandonnées. Un exemple significatif est donné avec la desserte de Montpellier avec le passage de 8 à 10 vols par jour en 2019 avec Air France à 1 à 3 vols par jour avec Transavia en 2023. Le choix de nouvelles fréquences conjuguées à des horaires inadaptés présente le risque de faire fuir les voyageurs et ainsi justifier l'abandon de plusieurs dessertes. Le transfert de lignes par Air France à sa filiale Transavia a déjà fait état de résultats négatifs que l'on peut observer aujourd'hui sur nos territoires : fermeture de dessertes ; annulation de vols à la dernière minute, sans report possible ; diminution du nombre de fréquences quotidiennes qui pénalisent fortement les acteurs économiques locaux et aggrave l'enclavement de certains territoires. Il est également soutenu que le réseau national s'est effondré, or les chiffres sur lesquels s'appuie la direction d'Air France datent de 2019, soit la période de la crise de la covid-19. Or sur les trois premiers trimestres de l'année 2023, Orly a enregistré une hausse de 14,5 % de passagers par rapport à l'année précédente. Des compagnies privées, sans mission de service public, sont avides de récupérer des lignes aériennes sans tenir compte de la situation difficile de certains territoires. Ce risque doit être anticipé. L'État est un actionnaire majeur d'Air France avec 28,6 % des parts. Il lui alloue de surcroît des subventions au titre de sa mission de continuité territoriale. Pour toutes ces raisons, il lui demande de lui préciser les mesures que compte prendre le Gouvernement pour garantir le maintien d'Air France et de ses lignes au sein de l'aéroport de Paris-Orly.