



## 16ème législature

<b>Question N° : 488</b>	De <b>M. Jean Terlier</b> ( Renaissance - Tarn )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> >Financement des lignes aériennes d'aménagement du territoire	<b>Analyse</b> > Financement des lignes aériennes d'aménagement du territoire.
Question publiée au JO le : <b>09/01/2024</b> Question retirée le : <b>30/01/2024</b> ()		

### Texte de la question

M. Jean Terlier interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le financement des lignes aériennes d'aménagement du territoire (LAT). Un nouvel appel d'offres a permis, début 2023, d'attribuer le désenclavement aérien du Tarn au moyen de la ligne reliant l'aéroport de Castres-Mazamet à Paris-Orly à une nouvelle compagnie pour 3 ans. Boucler le financement de la subvention d'équilibre qui compense les pertes d'exploitation fut complexe. Les collectivités territoriales ont accepté de relever leur participation. L'État, la veille du début de l'exploitation de la ligne par le nouvel opérateur, a consenti une exonération fiscale d'environ 400 000 euros par an à la compagnie, lui donnant les garanties nécessaires à la reprise du service dès le lendemain. À ce jour, le financement par l'État d'une 4e année d'exploitation de la ligne n'est toujours pas assuré. La chambre régionale des comptes vient de publier une enquête sur le maillage aéroportuaire de la région Occitanie. Elle rappelle que 57 % de la population métropolitaine française située à plus de quatre heures de route ou de train de Paris réside en Occitanie. Les liaisons entre Paris et Castres-Mazamet ou Rodez-Aveyron y sont décrites comme correspondant aux impératifs de désenclavement des territoires. Alors que la ligne Castres-Paris est plus empruntée que celles d'Aurillac, Brive ou Rodez, que ce trajet ne peut pas être réalisé *via* le TGV, comme c'est désormais le cas pour rallier Agen, Quimper ou Lorient, la ligne castraise est moins bien financée par l'État que d'autres lignes sous obligation de service public (OSP). De trop grandes disparités existent entre les financements par l'État alloués aux différentes LAT sans que cela ne fasse l'objet de contractualisation. De 2015 à 2017, la participation de l'État pour l'aéroport de Castres s'élevait à moins de 10 % de la compensation financière totale. De 2020 à 2023, l'État s'est repositionné à hauteur de 31 %. Sur la même période, l'État prenait en charge 55 % de la compensation financière pour la ligne Paris-Rodez. Ainsi, M. le député s'interroge sur la stratégie de financement de l'État de ces lignes LAT et les règles expliquant de telles disparités. Le manque de visibilité sur le positionnement de l'État constitue une contrainte pour les petits aéroports et notamment la plateforme de Castres. Celle-ci ne peut se diversifier *via* des activités commerciales de prestataires à bas coût, mais elle demeure une infrastructure stratégique pour le premier employeur de la ville, le 8e RPIMA, qui a besoin des pistes et de l'aéroport pour l'entraînement parachutiste. La viabilité des LAT dépend des aides publiques. Le syndicat mixte qui gère l'aéroport demande évidemment plus de moyens à l'État, mais aussi et surtout une clarté, une stabilité et une équité entre les territoires à désenclaver. C'est pourquoi, au-delà de sa pérennisation, il souhaite savoir si une clarification du financement par l'État des lignes aériennes d'aménagement du territoire est à l'étude.