



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Politique des transports aeriens

Question écrite n° 45388

Texte de la question

M. Jean-Louis Masson appelle l'attention de Mme le secretaire d'Etat aux transports sur la redistribution complete des parts de marches sur les lignes aeriennes interieures. Il lui expose en particulier que le groupe Air France et la principale filiale d'un groupe anglais rachetent les petites compagnies qui etaient jusqu'a present independantes. Si cette concurrence peut avoir des effets benefiques pour les consommateurs, elle peut egalement marginaliser la desserte des petits aeroports provinciaux au profit des liaisons les plus frequentees telles que Paris-Marseille ou Paris-Toulouse. Aussi, lui demande-t-il de lui indiquer les mesures qu'il envisage de prendre pour assurer la continuite du service public du transport aerien vers les petits aeroports regionaux.

Texte de la réponse

L'entree en vigueur, au 1er janvier 1993, du troisieme paquet de liberalisation du transport aerien communautaire a rendu necessaire l'evolution du dispositif permettant au transport aerien de contribuer a l'amenagement du territoire, dispositif base, d'une part, sur l'exclusivite d'exploitation et la perequation interne de la compagnie Air Inter, d'autre part, sur les subventions accordees par certaines collectivites territoriales ou autres personnes publiques dans le cadre de conventions d'exploitation de liaisons aeriennes conclues avec des transporteurs regionaux. Des mesures ont ainsi ete prises, tant au niveau communautaire qu'au niveau national, pour maintenir ou creer les liaisons aeriennes qui concourent de maniere significative aux objectifs d'amenagement du territoire ou au desenclavement de regions peripheriques, alors meme que ces liaisons ne peuvent trouver leur equilibre financier par le seul jeu du marche. Au plan communautaire, le reglement CEE no 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992, concernant l'acces des transporteurs aeriens communautaires aux liaisons aeriennes intracommunautaires, dispose qu'un Etat membre peut, premierement, edicter des obligations de service public sur une liaison desservant une zone peripherique ou de developpement, ou sur une liaison de faible trafic desservant un aeroport regional, des lors que ladite liaison est consideree comme vitale pour le developpement economique de la region concernee, et deuxiemement, en cas de carence des transporteurs, lancer un appel d'offres, au terme duquel un transporteur est retenu pour exploiter une telle liaison, transporteur auquel pourra etre versee une compensation financiere, dont le montant doit tenir compte des depenses et des recettes engendrees par le service. Au plan national, l'Etat a cree le fonds de perequation des transports aeriens, instaure comme le sait l'honorable parlementaire par la loi no 94-1162 du 29 decembre 1994, portant loi de finances pour 1995, et la loi no 95-115 du 4 fevrier 1995 d'orientation pour l'amenagement et le developpement du territoire. Plusieurs textes d'application ont complete ces dispositions legislatives pour permettre la mise en place effective du fonds. Outre des criteres d'eligibilite assurant la coherence nationale du dispositif, ces textes fixent, entre autres, le taux d'intervention du fonds qui peut atteindre 80 % de la compensation financiere requise. Le fonds de perequation des transports aeriens est alimente par une taxe emise sur tous les passagers au depart d'un aeroport de France continentale.

Données clés

Auteur : [M. Masson Jean-Louis](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 45388

Rubrique : Transports aeriens

Ministère interrogé : transports

Ministère attributaire : transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 25 novembre 1996, page 6107

Réponse publiée le : 21 avril 1997, page 2132