



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Air Inter

Question écrite n° 8459

Texte de la question

M. Julien Dray souhaiterait connaître l'avis de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les conséquences des récentes décisions du Conseil supérieur de l'aviation marchande ouvrant la concurrence des lignes aériennes intérieures françaises des 1995. Ces décisions font peser de lourdes menaces sur l'entreprise Air Inter, l'aménagement du territoire et l'industrie aéronautique française. Il demande que ces décisions soient annulées ; qu'un débat soit engagé au Parlement sur l'avenir du transport aérien français et sur l'action de la France au sein de la CEE. Il y a urgence à faire reculer la logique dérégulatrice dont les effets négatifs ont été observés aux États-Unis. Il lui demande aussi que des garanties soient données aux salariés d'Air Inter quant au maintien de l'emploi - voire son développement - quant au respect du statut des salariés et à l'arrêt de la politique de fiscalisation et de transfert d'activité et de précarité.

Texte de la réponse

Le « troisième paquet » de libéralisation du transport aérien, adopté par les États-membres de la Communauté européenne en 1992, a libéralisé l'accès aux liaisons intracommunautaires depuis le 1er janvier 1993. En revanche, pour les transports domestiques, a été prévue une période de transition jusqu'au 1er avril 1997. La préoccupation du Gouvernement est de mettre en place une organisation du transport aérien intérieur qui permette de préparer et de dynamiser le transport aérien français en vue de cette échéance de 1997. En effet, il convient de permettre à Air Inter, qui a contribué efficacement à établir une desserte équilibrée du territoire, de se préparer progressivement à la concurrence, qui sera inéluctable en 1997. Par ailleurs, l'exploitation de l'Airbus A 330, que la compagnie vient de mettre en service au début de 1994, ne doit pas être compromise. C'est dans ce contexte qu'il a été décidé d'ouvrir à la concurrence l'ensemble des liaisons au départ de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle du réseau d'Air Inter. En ce qui concerne le réseau d'Air Inter au départ de l'aéroport d'Orly, les liaisons Orly-Marseille et Orly-Toulouse seront ouvertes à un deuxième transporteur français respectivement en avril 1995 et en avril 1996. Cette ouverture permettra de répondre aux attentes des usagers et de certaines collectivités locales qui souhaitent un service différencié. Au-delà de 1997, l'introduction de la concurrence généralisée sur les liaisons aériennes intérieures aura nécessairement des conséquences importantes sur la contribution qu'apporte le transport aérien à l'aménagement du territoire et sur les conditions de la péréquation spatiale qui est la cheville de la politique d'Air Inter. C'est pourquoi le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme a souhaité la création d'un comité de réflexion et de proposition, dont la présidence a été confiée à M. Claude Abraham, ancien directeur général de l'aviation civile. Ce comité devra, entre autres, réfléchir aux moyens de rendre les principes traditionnels d'organisation du transport aérien intérieur et tout particulièrement le rôle que doit jouer le transport aérien dans la politique d'aménagement du territoire, compatibles avec les règlements européens. Par ailleurs, Air Inter, dont la situation s'est dégradée depuis 1990, n'échappe pas aux difficultés générales que traverse le transport aérien actuellement du fait de la morosité de la conjoncture économique. Elle devra donc avoir pour objectif d'améliorer sa compétitivité, dans la concertation et le dialogue social.

Données clés

Auteur : [M. Dray Julien](#)

Circonscription : - SOC

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8459

Rubrique : Transports aeriens

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 novembre 1993, page 4215

Réponse publiée le : 14 mars 1994, page 1288