



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Air Inter

Question écrite n° 9998

### Texte de la question

A la veille de l'ouverture totale du ciel européen à la concurrence, M. Paul Quilès attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le devenir des lignes aériennes intérieures desservant les villes moyennes. Les compagnies aériennes préféreront alors porter leurs efforts vers les liaisons les plus fréquentées plutôt que d'exploiter des lignes régionales moins rentables. Alors que s'ouvre un débat sur l'aménagement du territoire, il est normal que chaque région, chaque département, réfléchissent aux moyens d'assurer son développement. Dans ces conditions, la suppression d'une desserte aérienne est vécue comme un retour à l'enclavement qui accroît le déséquilibre entre Paris et la province. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que l'ensemble des compagnies aériennes continue à assurer les dessertes locales indispensables à la cohésion sociale de notre pays.

### Texte de la réponse

Les engagements européens pris par les précédents gouvernements rendent inéluctables, depuis la conclusion du « troisième paquet » de libéralisation du transport aérien en 1992, une concurrence totale à compter d'avril 1997. Toutefois il a été décidé que sa concrétisation serait, jusqu'à cette date, progressive et limitée. C'est ainsi qu'en dehors des liaisons Charles-de-Gaulle - province et de la liaison Orly - Nice exploitée par Air Inter et depuis 1991, par la compagnie AOM, il n'est envisagé d'ouvrir à la concurrence des compagnies établies en France que les liaisons Orly - Marseille et Orly - Toulouse, respectivement en avril 1995 et avril 1996. Cette extension sera limitée, jusqu'à la fin mars 1997, à une seule compagnie établie en France qui, des lors, pourra consolider son exploitation en vue de la période qui suivra. De son côté, la compagnie Air Inter est encouragée à prolonger son activité au-delà des frontières nationales, comme elle le fait déjà en complément d'Air France pour les dessertes adaptées à ses capacités et à son savoir-faire (dessertes vers la péninsule Ibérique et le Maghreb en particulier). L'ouverture à la concurrence pose en particulier la question de la péréquation interne à Air Inter, qui la conduit à financer les déficits des liaisons les moins rentables par les excédents dégagés sur les autres liaisons, et l'honorable parlementaire redoute que l'avenir de ces dernières lignes ne soit compromis. C'est là un vrai problème qu'il convient de traiter au mieux avant l'échéance du 1er avril 1997. C'est la raison pour laquelle il a été demandé à un comité d'experts placé sous la présidence de M. Claude Abraham, de réfléchir sur cet important sujet et de faire des propositions pour garantir l'avenir de liaisons aériennes intérieures jugées essentielles à l'aménagement équilibré du territoire français. Il est d'ailleurs regrettable que ce travail n'ait pas été engagé auparavant par les gouvernements ayant accepté la libéralisation du transport aérien français.

### Données clés

**Auteur :** [M. Quilès Paul](#)

**Circonscription :** - SOC

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9998

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé** : équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire** : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

**Date de signalement** : Question signalée au Gouvernement le 25 avril 1994

**Question publiée le** : 10 janvier 1994, page 101

**Réponse publiée le** : 2 mai 1994, page 2211