



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

Air France

Question écrite n° 58122

Texte de la question

M. Alain Fabre-Pujol attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les difficultés rencontrées par l'aéroport de Nîmes-Arles-Camargue suite aux décisions de la compagnie Air France. La détérioration de la desserte de l'aéroport Nîmes-Arles-Camargue par la compagnie Air France s'est accentuée avec le choix unilatéral de transfert des vols d'Orly vers Roissy-Charles-de-Gaulle. Les chiffres transmis par la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes - Bagnols-sur-Cèze - Uzès - Le Vigan sont alarmants. Perte de 1 600 passagers par semaine, déficit de 35 % pour l'aéroport et l'économie locale rattachée, coefficient de remplissage à 51 % au lieu de 70 % présenté par le projet d'Air France, vingt vols annulés sur six semaines, fin 2000. Tous ces éléments prouvent de douter de la volonté du maintien de cette ligne par Air France. Il lui demande quelle mesure compte prendre le Gouvernement pour que la compagnie Air France prenne en compte l'avis des élus et décideurs locaux sur les dessertes et assure correctement les lignes confiées.

Texte de la réponse

La desserte aérienne de Nîmes au départ de Paris, dont le trafic stagne depuis plusieurs années, est maintenant concurrencée par le train à grande vitesse, mis en service en juillet 2001, qui met cette ville à moins de trois heures de trajet de Paris. Anticipant cette évolution, Air France avait pris le parti de desservir Nîmes à partir non plus d'Orly, mais de Roissy, afin de conforter sa position vis-à-vis de la clientèle des vols internationaux, tout en conservant celle des vols intérieurs. Toutefois, à la suite de la décision d'Air Littoral de reprendre, fin octobre 2001, l'exploitation de la ligne entre Nîmes et Orly, Air France s'est résolue à arrêter à la même date la desserte à Roissy. Le règlement (CEE) n° 2408/92 du conseil du 23 juillet 1992, mis en oeuvre progressivement de 1993 à avril 1997, a libéralisé le marché aérien communautaire. Air France est donc aujourd'hui en situation de concurrence avec les autres compagnies aériennes sur la quasi-totalité des liaisons qu'elle exploite. En particulier, sous réserve de disposer le cas échéant de créneaux horaires sur les aéroports coordonnés, une ligne peut être ouverte ou fermée par toute compagnie disposant d'une licence d'exploitation. Cette règle s'applique à Air France qui, dans le cadre de l'autonomie qui lui est légalement reconnue peut, comme toute autre compagnie, réorganiser son réseau en fonction de ses objectifs commerciaux et financiers. L'étroitesse du marché de Nîmes ne peut à l'évidence, assurer de façon pérenne la présence de deux compagnies. Les usagers de Nîmes préférant une liaison sur Orly à une ligne sur Roissy, une exploitation par Air Littoral apparaît comme la meilleure des solutions réalistes qui pouvaient se dégager.

Données clés

Auteur : [M. Alain Fabre-Pujol](#)

Circonscription : Gard (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 58122

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 26 février 2001, page 1196

Réponse publiée le : 26 novembre 2001, page 6789