



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 12ème législature

### aéroport de Clermont-Auvergne

Question écrite n° 22737

#### Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les difficultés rencontrées par l'aéroport régional Clermont-Ferrand - Auvergne. La région Auvergne avait bénéficié jusqu'à l'année dernière, d'un développement assez spectaculaire du trafic aérien depuis la mise en place du HUB Régional Airlines à Clermont-Ferrand. Sous l'impulsion de la chambre de commerce et d'industrie, avec la participation de l'Europe, de l'Etat, du conseil régional, du conseil général, de la ville et de l'agglomération de Clermont-Ferrand, les installations aéroportuaires avaient donné une véritable dimension européenne à cet aéroport. Lors de l'absorption de Régional Airlines par Air France, le doute avait cependant plané quant à la pérennisation du HUB. Or, à ce jour, et sans véritables justifications du groupe Air France, le trafic régional enregistre une baisse importante (environ - 25 % par rapport aux mêmes périodes de l'année précédente). La politique commerciale de la compagnie nationale semble vouloir privilégier la plate-forme lyonnaise au détriment de la desserte clermontoise. La chambre de commerce et d'industrie travaille pourtant à la mise en place de lignes subventionnées pour sauvegarder les liaisons avec les villes petites et moyennes dont le trafic est indispensable à l'équilibre du HUB, mais les villes concernées semblent découragées par les conditions déplorables de desserte actuelle, formant toutes l'espoir d'être raccordées à moindre frais à Lyon, à défaut de continuer à l'être dans de telles conditions, à la plate-forme clermontoise. On peut alors justement s'interroger sur l'intérêt qu'il y aurait à passer par la capitale régionale. La stratégie de démantèlement qui semble être mise en place par le groupe Air France risque d'être lourde de conséquences pour le développement économique de la région Auvergne et de sa capitale régionale. Il lui demande donc de lui préciser les mesures qu'il entend mettre en place pour maintenir l'activité et l'équilibre des dessertes aériennes régionales, préserver la pérennité de la l'aéroport Clermont-Ferrand - Auvergne et assurer ainsi un développement équilibré du territoire national.

#### Texte de la réponse

La compagnie Régional CAE fait face à d'importantes pertes d'exploitation liées à sa plate-forme de correspondances de Clermont-Ferrand. Elle souhaite cependant pérenniser sa présence à Clermont-Ferrand et cherche, dans cette perspective, à trouver des remèdes aux déficits structurels qu'elle a constatés sur certaines parties de son réseau clermontois. A cet égard, la compagnie Régional a engagé en 2002 une concertation avec les élus de Clermont-Ferrand, du département du Puy-de-Dôme et de la région Auvergne, ainsi qu'avec la chambre de commerce et d'industrie de Clermont-Ferrand - Issoire. Par ailleurs, à la demande du ministre chargé des transports, Air France et les services de la direction générale de l'aviation civile étudient, en liaison avec le préfet de la région Auvergne, les moyens de maintenir une activité élevée sur l'aéroport de Clermont-Ferrand. A ce stade, la compagnie Régional s'est engagée à maintenir un noyau dur de liaisons au départ de Clermont-Ferrand, vers les grandes villes françaises et européennes. Pour sa part, la direction générale de l'aviation civile étudie dans ses aspects réglementaires et financiers la possibilité de mettre en oeuvre des obligations de service public sur certaines liaisons de cette plate-forme de correspondances et l'éligibilité de ces liaisons au fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA). Les collectivités territoriales et

consulaires des villes connectées à Clermont-Ferrand doivent maintenant préciser des liaisons d'aménagement du territoire pour lesquelles elles souhaitent que des obligations de service public soient publiées. Ce choix devra évidemment prendre en compte les implications budgétaires qu'il comporte. En tout état de cause, une participation du FIATA au financement du déficit des liaisons éligibles ne pourra intervenir qu'à partir de 2004, en fonction des crédits disponibles sur le fonds, l'ensemble des crédits du fonds étant d'ores et déjà engagés en 2003. Pour prendre en compte la situation très déprimée du transport aérien au début de cette année, tant au plan mondial que domestique, la compagnie Régional a été amenée à réaménager, à compter du 12 mai dernier, son réseau clermontois. Les modifications apportées comprennent la suppression de la liaison vers Londres-Gatwick (une offre alternative a simultanément été mise en place vers Londres par une compagnie à bas coûts), le passage de trois à deux fréquences quotidiennes de la desserte de Strasbourg, ainsi que le couplage des liaisons Angoulême-La Rochelle, Marseille-Toulon, Angers-Poitiers et Montpellier-Perpignan, en remplacement des liaisons directes.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Paul Bacquet](#)

**Circonscription :** Puy-de-Dôme (4<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 22737

**Rubrique :** Transports aériens

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

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

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 28 juillet 2003, page 5931

**Réponse publiée le :** 13 octobre 2003, page 7850