ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Financement des lignes aériennes d'aménagement du territoire

Question écrite n° 13343

Texte de la question

M. Jean Terlier interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports sur le financement des lignes aériennes d'aménagement du territoire (LAT). Un nouvel appel d'offres a permis, début 2023, d'attribuer le désenclavement aérien du Tarn au moyen de la ligne reliant l'aéroport de Castres-Mazamet à Paris-Orly à une nouvelle compagnie pour 3 ans. Boucler le financement de la subvention d'équilibre qui compense les pertes d'exploitation fut complexe. Les collectivités territoriales ont accepté de relever leur participation. L'État, la veille du début de l'exploitation de la ligne par le nouvel opérateur, a consenti une exonération fiscale d'environ 400 000 euros par an à la compagnie lui donnant les garanties nécessaires à la reprise du service dès le lendemain. À ce jour, le financement par l'État d'une 4e année d'exploitation de la ligne n'est toujours pas assuré. Une enquête de la Chambre régionale des comptes vient d'être publiée sur le maillage aéroportuaire de la région Occitanie. Elle rappelle que 57 % de la population métropolitaine française située à plus de quatre heures de route ou de train de Paris réside en Occitanie. Les liaisons entre Paris et Castres-Mazamet ou Rodez-Aveyron y sont décrites comme correspondantes aux impératifs de désenclavement des territoires. Alors que la ligne Castres-Paris est plus empruntée que celles d'Aurillac, Brive ou Rodez, que ce trajet ne peut pas être réalisé *via* le TGV, comme c'est désormais le cas pour rallier Agen, Quimper ou Lorient, la ligne castraise est moins bien financée par l'État que d'autres lignes sous obligation de service publique (OSP). De trop grandes disparités existent entre les financements par l'État alloués aux différentes LAT sans que cela ne fasse l'objet de contractualisations. De 2015 à 2017, la participation de l'État pour l'aéroport de Castres s'élevait à moins de 10 % de la compensation financière totale. De 2020 à 2023, l'État s'est repositionné à hauteur de 31 %. Sur la même période, l'État prenait en charge 55 % de la compensation financière pour la ligne Paris-Rodez. Ainsi, il s'interroge sur la stratégie de financement de l'État de ces lignes LAT et les règles expliquant de telles disparités. Le manque de visibilité sur le positionnement de l'État constitue une contrainte pour les petits aéroports et notamment la plateforme de Castres. Celle-ci ne peut se diversifier *via* des activités commerciales de prestataires à bas coût, mais elle demeure une infrastructure stratégique pour le premier employeur de la ville, le 8e RPIMa, qui a besoin des pistes et de l'aéroport pour l'entraînement parachutiste. La viabilité des LAT dépend des aides publiques. Le syndicat mixte qui gère l'aéroport demande évidemment plus de moyens à l'État, mais aussi et surtout une clarté, une stabilité et une équité entre les territoires à désenclaver. C'est pourquoi au-delà de sa pérennisation, il souhaite savoir si une clarification du financement par l'État des lignes aériennes d'aménagement du territoire est à l'étude.

Texte de la réponse

Depuis la crise sanitaire, le trafic aérien du marché domestique, et des liaisons d'aménagement du territoire en particulier, a connu des évolutions structurelles. Les moyens de communication actuels ont bouleversé les habitudes de travail et entraîné la baisse du trafic lié au voyage d'affaires surtout sur les liaisons de et vers Paris. Tandis que, en novembre dernier, le trafic aérien en France a rejoint son niveau de 2019, la fréquentation sur ces lignes dépassait à peine 75% de son niveau d'avant crise. Ce contexte exigeant affecte l'économie de

toutes les lignes aériennes de service public auxquelles l'Etat contribue financièrement. La baisse constatée du trafic et l'augmentation de certains postes de coûts, comme ceux du carburant, de l'entretien des avions ou des pièces détachées, ont fait augmenter les compensations financières demandées par les compagnies aériennes qui opèrent ces lignes sous délégation de service public. Face à cette réalité, l'État reste au soutien des collectivités qui renouvellent les contrats de délégation de service public. En 2023, 22 millions d'euros y ont été consacrés dont plus de la moitié pour les liaisons d'aménagement du territoire métropolitaines. Pour chaque liaison, la participation financière de l'État est définie dans le respect des critères règlementaires relatifs au niveau d'enclavement de la région concernée et en fonction de l'offre de service qui aura été sélectionnée au niveau local. Sur la ligne Castres-Paris, l'État a porté son engagement à près de 1,45 million d'euros par an sur les trois premières années de la convention en cours ; c'est une augmentation de 40% par rapport à la convention précédente. Ce niveau de participation est cohérent avec les conditions d'enclavement de l'agglomération castraise, au regard de celles d'autres collectivités desservies par des liaisons aériennes d'aménagement du territoire. L'Etat œuvre par ailleurs pour réduire cet enclavement ; la réalisation de l'A69 permettra ainsi d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport de Toulouse-Blagnac et à son offre de services aériens dense et diversifiée.

Données clés

Auteur : M. Jean Terlier
Circonscription : Tarn (3e circonscription) - Renaissance
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 13343
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 19 février 2024
Question publiée au JO le : 28 novembre 2023, page 10661
Réponse publiée au JO le : 30 avril 2024, page 3488