



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Marche unique

Question écrite n° 12487

Texte de la question

M François Leotard demande à M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer de lui indiquer la politique qu'il compte déployer afin de faciliter l'entrée du transport aérien dans le grand marché unique de 1993 qui, on le sait, exigera plus de souplesse et plus de rapidité d'adaptation.

Texte de la réponse

Reponse. - Dans le cadre des négociations européennes qui amèneront le Gouvernement français à définir, avec ses partenaires, le contenu de la politique communautaire du transport aérien au regard de la réalisation du marché intérieur, le Gouvernement s'efforcera d'adopter les mesures qui satisferont réellement les besoins des consommateurs et permettront de poursuivre le dialogue social dans le secteur. La définition d'une politique communautaire du transport aérien suppose bien évidemment la poursuite de l'évolution des règles régissant le transport entre pays membres de la CEE, engagée en 1988 avec pour objectif d'offrir aux compagnies aériennes la possibilité de mieux s'adapter à la demande des passagers en assurant une capacité suffisante, des tarifs adaptés et un niveau de service amélioré. Mais il faudra aussi engager très rapidement la négociation de mesures d'harmonisation des normes techniques et sociales sans laquelle un véritable marché intérieur ne saurait exister. Le Gouvernement s'attachera, à tout moment, et surtout en cours du second semestre 1989 dans le cadre de la présidence du conseil, à ce que les mesures d'harmonisation aillent de pair avec la réalisation d'un marché plus ouvert. Dans ces conditions le transport aérien français pourra bénéficier de cette ouverture. Nous sommes en effet dotés de compagnies aériennes fortes, qui ont toutes su développer un savoir-faire adapté au marché qu'elles ont eu à exploiter, et d'un réseau d'aéroports nous permettant de faire face à la croissance du trafic. S'agissant de l'organisation du transport aérien français, les orientations ont été définies fin 1988. Compte tenu des perspectives d'accroissement de la concurrence internationale, notamment en Europe, le Gouvernement a estimé que l'intérêt du pavillon français était plutôt de concentrer ses forces face aux concurrents étrangers que de se diviser dans une lutte interne qui créerait un handicap supplémentaire et un risque inutile pour nos compagnies. Les compagnies Air France et Air Inter ont été invitées à renforcer leur coordination technique de façon à améliorer leur productivité. C'est ainsi qu'un accord a été signé par les deux compagnies en mars 1989 en application duquel Air Inter assure sous pavillon Air France des vols en Europe et Air France sous pavillon Air Inter des vols domestiques. Dans ce nouveau cadre ainsi défini, UTA pourrait de même, si elle le souhaite, se rapprocher des autres compagnies françaises pour assurer une meilleure cohésion du pavillon dans la compétition internationale. La règle générale qui sera appliquée, à savoir l'attribution d'une ligne internationale à une seule compagnie régulière française, n'empêche naturellement pas l'ouverture par le pavillon français de nouvelles lignes. C'est ainsi que les demandes récentes d'Air France et d'UTA d'ouvrir des lignes entre la province et New York ont fait l'objet de décisions positives et font la preuve de la combativité de nos compagnies face à la concurrence étrangère.

Données clés

Auteur : [M. Leotard François](#)

Circonscription : - Union pour la démocratie française

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12487

Rubrique : Politiques communautaires

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et de la mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 2 mai 1989, page 1993