

Pendant la période 1995-2016, le nombre de lignes aériennes sous obligations de service public (OSP), qui reliaient certaines villes moyennes à Paris ou Lyon, s'est fortement réduit et la fermeture définitive de certaines d'entre elles a provoqué l'arrêt de toute activité commerciale sur des plates-formes aéroportuaires.

Les obligations de service public constituent des normes d'exploitation, édictées par un État, auxquelles les transporteurs aériens souhaitant exploiter la liaison sur laquelle elles sont imposées doivent se plier : fréquence de desserte, type d'appareil utilisé, horaires, tarifs de la liaison, exigences en termes de continuité d'exploitation, etc. Si aucun transporteur n'exploite ou n'est sur le point d'exploiter une liaison pour laquelle une imposition d'OSP a été décrétée par l'État, ce dernier peut en limiter l'accès à un seul transporteur qui s'en voit concéder l'exploitation après appel d'offres communautaire et peut bénéficier d'une compensation financière de l'État à condition de ne pas dépasser 30 000 sièges par an. Les conditions d'attribution des compensations financières par l'État ont été précisées par le décret 2005-473 du 15 mai 2005 et l'arrêté du 16 mai 2005.

L'arrêté du 16 mai 2005 définit les critères d'éligibilité d'une liaison aérienne à une prise en charge financière par l'Etat.

- Existence d'un trafic compris entre 10 000 et 150 000 passagers lors de l'année précédant l'intervention de l'Etat, ou prévision d'un trafic supérieur à 10 000 passagers par an dans le cas où la liaison n'était pas exploitée lors de l'année précédant l'intervention de l'Etat. Toutefois, pourront bénéficier d'une compensation financière par l'Etat, avec un trafic inférieur à 10 000 passagers, les liaisons exploitées depuis le 1er janvier 1995 sans interruption continue de plus de deux ans.
A titre dérogatoire, le seuil de trafic minimal défini ci-dessus peut être abaissé à 5 000 passagers par an, lorsqu'il n'existe pas d'acheminement alternatif qui réponde aux besoins essentiels de transport sur la relation considérée.
- La liaison relie deux aéroports dont l'un au moins n'a pas dépassé un trafic total de 1,5 million de passagers lors de l'année précédente.
- Absence d'une liaison routière entre centres-villes correspondants, ou ferroviaire entre gares correspondantes, ou maritime entre ports correspondants, d'une durée de trajet de moins de deux heures quarante-cinq minutes, le service ferroviaire ou maritime offrant un programme équivalent au programme retenu pour la liaison aérienne considérée en application du point v) du présent article.
- Inexistence d'un acheminement alternatif par un aéroport accessible en moins de trente minutes de plus que le temps requis pour accéder à l'aéroport local considéré, les temps étant comptés depuis le centre de la ville principale desservie par ce dernier et dans les conditions de circulation routière correspondant aux horaires de vols, l'aéroport alternatif offrant un programme équivalent au programme retenu pour la liaison aérienne considérée en application du point v du présent article.
- Les obligations de service public doivent prévoir un programme composé d'au moins un aller et retour en début de journée et d'un aller et retour en fin de journée, au moins 220 jours par an, hors samedis, dimanches et jours fériés, et d'au plus vingt et un allers et retours par semaine. Au vu des particularités économiques des territoires intéressés, le nombre minimal d'allers et retours peut être réduit à un par jour, hors samedis, dimanches et jours fériés, au moins 220 jours par an. Pour des régions particulièrement isolées et lorsqu'il n'existe sur la liaison considérée aucun autre moyen de transport régulier que le transport aérien, le seuil de 220 jours peut être abaissé à 140 jours par an.

S'agissant de liaisons intérieures à la métropole, la charge de la compensation financière est partagée entre l'Etat et les collectivités territoriales ou les personnes publiques locales concernées. La compensation à la charge de l'Etat ne peut pas dépasser un pourcentage des recettes commerciales fixé entre 50 et 80 %, selon l'enclavement de la collectivité desservie.

Un cadre juridique stabilisé depuis 1995

Pendant plusieurs décennies, le transport aérien régional a joué un rôle important, au plan de l'aménagement du territoire, en offrant un accès rapide à Paris, voire Lyon, à des villes moyennes éloignées ou enclavées. En complément des lignes d'Air Inter, de nombreux transporteurs régionaux ont assuré une desserte maillée des territoires.

L'entrée en vigueur, au 1^{er} janvier 1993, du troisième paquet de libéralisation du transport aérien communautaire a rendu nécessaire l'évolution du dispositif d'aménagement du territoire appliqué jusqu'à au transport aérien intérieur français, dispositif qui était basé, d'une part, sur l'exclusivité d'exploitation et la péréquation interne de la compagnie Air Inter, et, d'autre part, sur l'exploitation par des transporteurs régionaux d'un certain nombre de liaisons Paris-province ou province-province. Une part importante de ce réseau complémentaire faisait l'objet de subventions accordées par les collectivités territoriales ou autres personnes publiques intéressées dans le cadre de conventions conclues avec chaque transporteur.

C'est dans ce but que la loi n°94-1162 du 29 décembre 1994, portant loi de finances pour 1995, puis la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ont instauré un **fonds de péréquation des transports aériens**.

Ce fonds était destiné à subventionner des entreprises de transport aérien en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes dans une logique d'aménagement du territoire, tout en respectant les exigences du règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires.

Le règlement européen du 24 septembre 2008, qui définit des règles communes pour l'exploitation de ces services aériens dans la Communauté, a maintenu la possibilité pour les États membres de l'Union européenne d'imposer des obligations de service public (OSP) pour assurer des services aériens réguliers sur les liaisons vitales pour le développement économique de certaines régions de leur territoire.

Jusqu'en 1999 une taxe spécifique dite taxe de péréquation des transports aériens a permis d'alimenter le Fonds de péréquation des transports aériens (FPTA). Cette taxe s'élevait à 4 francs (0,61 €) par passager en 1995, 3 francs (0,46 €) en 1996, puis 1 franc (0,15 €) à partir de 1997. Celui-ci a ensuite été alimenté par la taxe de l'aviation civile (TAC) qui a remplacé la taxe de péréquation à compter de janvier 1999. Depuis la suppression du fonds de péréquation par la loi de finances pour 2005, le subventionnement des liaisons aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire est assuré par le budget général.

Une réduction du nombre de liaisons subventionnées

Les conditions d'attribution des compensations tiennent compte des dessertes alternatives routières, ferroviaires ou maritimes. L'élargissement du réseau à grande vitesse a réduit le champ d'application des OSP aériennes.

Les efforts de l'Etat pour limiter son déficit budgétaire constituent une autre explication de la réduction du nombre de lignes aériennes subventionnées, lorsque les collectivités locales concernées ne sont pas en mesure de compenser la moindre contribution de l'Etat.

Le tableau ci-contre retrace le nombre de liaisons intérieures subventionnées par l'Etat de 1995 à 2016 hors Corse et outremer. Après avoir dépassé la vingtaine pendant la période de financement par la taxe de

péréquation, leur nombre a été voisin de 20 à partir de 1999 et pendant la période de financement par la taxe d'aviation civile. Depuis 2005, date du début du financement par le budget général, il s'est de nouveau réduit.

Dans le tableau ci-dessous, la mention d'une liaison une année donnée peut correspondre à une exploitation sur une partie de l'année seulement

Liaisons métropolitaines (hors Corse) sous OSP subventionnées par l'Etat

Liaisons	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Angers-Tours-Lyon																						
Angoulême-Lyon																						
Biarritz-Pau-Lyon																						
Biarritz-Pau-Marseille																						
Castres-Rodez-Lyon																						
La Rochelle-Lyon																						
La Rochelle-Poitiers-Lyon																						
Le Havre-Lyon																						
Le Havre-Rouen-Strasbourg																						
Lyon-Brest																						
Lyon-Lorient																						
Lyon-Tours																						
Montpellier-Bordeaux*																						
Montpellier-Lyon*																						
Montpellier-Nantes*																						
Montpellier-Strasbourg*																						
Montpellier-Nice*																						
Ouessant-Brest																						
Paris-Orly-Agen																						
Paris-Orly-Aurillac																						
Paris-Orly-Bergerac																						
Paris-Orly-Béziers																						
Paris-Orly-Brive																						
Paris-Orly-Castres																						
Paris-Orly-Cherbourg																						
Paris-Orly-Epinal																						
Paris-Orly-La Rochelle																						
Paris-Orly-Lannion																						
Paris-Orly-Le Puy																						
Paris-Orly-Limoges																						
Paris-Orly-Montluçon																						
Paris-Orly-Perigueux																						
Paris-Orly-Roanne																						
Paris-Orly-Rodez																						
Paris-Orly-Saint Etienne																						
Paris-Orly-St Brieuc																						
Paris-Orly-Tarbes																						
Pau-Clermont																						
Pau-Nantes																						
Reims-Lyon																						
Rennes-Mulhouse																						
Rennes-Toulouse																						
St Etienne-Bordeaux**																						
St Etienne-Lille**																						
St Etienne-Nantes**																						
St Etienne-Toulouse**																						
Nombre total de liaisons sous DSP	7	19	26	23	25	20	19	22	20	23	21	16	13	12	12	14	14	12	12	12	11	11

Panorama des liaisons aériennes subventionnées par l'Etat entre 1995 et 2016 – source DGAC

Ainsi, certains aéroports ont vu disparaître leur liaison à Paris (Orly) avec l'interruption du subventionnement des obligations de service public (OSP). Ce fut le cas de St Brieuc (2000), Roanne (2002), Epinal (2006), Bergerac (2005), Cherbourg (2009). Pour St Brieuc et Roanne, cet arrêt s'est traduit par une baisse considérable du trafic de passagers de l'aéroport. En revanche, pour Montluçon et Epinal, l'Etat a accompagné sur plusieurs années une liaison qui ne s'est pas développée. A Cherbourg, la baisse du trafic de la liaison s'explique par le recours des passagers à une alternative ferrée. Pour Bergerac, l'arrêt du subventionnement a été compensé par l'ouverture de liaisons aériennes vers d'autres destinations, non soumises à OSP.

Certaines liaisons transversales ont également pris fin, telles que la liaison Tours-Lyon (2006). Dans des aéroports tels que Le Havre (fermeture de la liaison sous OSP avec Lyon après un an d'exploitation en 2011 faute de financement) ou encore Périgueux dont la liaison sous OSP avec Paris a été fermée entre 2005 et 2008, le renouvellement des contrats d'exploitation (DSP) n'ont pas permis de donner un nouveau souffle à l'aéroport.

Les fermetures de liaisons aériennes sous obligation de service public constituent un élément d'explication de la recomposition des flux aériens, en particulier la part moindre des flux métropolitains radiaux. La croissance de la part des flux intra-européens est le fait, quant à elle, de la libéralisation du ciel aérien européen qui a favorisé l'émergence d'une nouvelle offre, celle des compagnies à bas-coûts.

L'Etat poursuit l'effort de réduction de son déficit budgétaire, notamment par la réduction de ses dépenses d'intervention. La réduction des budgets consacrés aux liaisons d'aménagement du territoire se poursuit pour la période de 2016 à 2018. En conséquence, dans les prochaines années, seules les conventions de délégation de service public correspondant aux liaisons métropolitaines desservant les territoires les plus enclavés pourront être renouvelées avec une participation significative de l'Etat.

Dans les prochaines années, le soutien de l'Etat aux liaisons aériennes devrait être concentré, en métropole, sur quatre liaisons : Aurillac-Paris, Le Puy-Paris, Brive-Paris et Rodez-Paris.