



MISSION D'INFORMATION
« TRANSPORTS AÉRIENS ET
AMÉNAGEMENT DES
TERRITOIRES »

**Les résultats de la consultation en ligne
organisée sur l'espace participatif du Sénat
pour la mission d'information
« Transports aériens et aménagement des territoires »**

La consultation en ligne sur la plateforme participative du Sénat, organisée entre le 14 juin et le 21 juillet 2019 pour la mission d'information « Transports aériens et aménagement des territoires », a recueilli **512 réponses et 180 contributions libres**.

I. ANALYSE DES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE

Dans **80,5 % des cas, les internautes ont répondu à titre particulier** contre 14,6 % à titre professionnel et 2,9 % pour le compte d'un collectif ou d'une association.

La première série de questions concernait **les besoins de mobilité** :

- 81 % des besoins exprimés concernent des **liaisons radiales des régions vers Paris**, suivi dans 45,9 % des cas des liaisons transversales interrégionales, infrarégionales (18,6 %) et vers l'outre-mer (10,35 %)¹ ;

- **trois principaux motifs de déplacements** sont avancés : le développement économique (64,6 %), les déplacements familiaux ou personnels (58,2 %) et le tourisme (57,4 %). Les évacuations sanitaires et besoins de santé sont évoqués dans 12,5 % des cas ;

- **le temps de trajet en train comme alternative au même trajet en avion est majoritairement supérieur à 5 heures (58,4 %)**. Les temps de trajets supérieurs à 4 heures représentent 68,4 % des réponses et les temps supérieurs à 3 heures de trajets 81,6 % des réponses.

S'agissant de **l'accessibilité des aéroports** :

- **l'accessibilité en train ou métro est jugée mauvaise à 74,6 %** et bonne à 15,0 % ;

- **en bus, elle est mauvaise à 59,8 %** et bonne à 26,6 % ;

- alors que l'accès par taxi et véhicule particulier reste bon dans 91,0 % des réponses.

¹ A noter que le total dépasse 100 % car plusieurs réponses étaient possibles.



Sur les **avantages et inconvénients de l'avion** :

- les avantages sont principalement la rapidité pour effectuer des trajets **aller-retour en une journée** (80,3 %) suivie de la **connectivité à un hub** assurant la correspondance avec les liaisons internationales (48,9 %) et la **continuité territoriale** (48,2 %) ;

- les inconvénients les plus cités sont le prix (64,3 %), **l'impact négatif sur le climat** (43,7 %) et les **nuisances sonores et environnementales** (32,4 %). **Ces deux derniers sujets environnementaux réunissent 76,1 % des avis.**

S'agissant de la **qualité des services aériens** :

- la qualité de l'accueil est bonne (69,3 %) ;

- la fiabilité des vols (déroutement et sécurité) est également reconnue (60,2 %) ;

- en revanche, **la ponctualité du service n'est reconnue que dans 40,4 % des réponses** et jugée mauvaise à 37,1 %.

Sur le plan environnemental :

- **le train, le bus ou l'automobile ne remplacent pas l'avion pour 53,3 % des internautes**, contre 38,7 % d'avis contraire (8 % ne se prononcent pas) ;

- **l'éventuelle taxation carbone du transport aérien ne doit pas pénaliser les territoires enclavés à 71,3 %**, contre 19,3 % (9,4 % ne se prononcent pas).

II. EXTRAITS DES CONTRIBUTIONS LIBRES

Les **180 contributions libres** reflètent principalement et de manière équilibrée **deux types d'avis** :

- ceux qui soulignent **l'utilité des lignes d'aménagement du territoire** pour le développement économique et les besoins personnels ou professionnels de mobilité ;

- ceux qui appellent à **bannir le transport aérien en raison de son impact climatique.**

Par ailleurs, certains internautes formulent des **propositions sur le renforcement des investissements dans le rail, l'intermodalité, la fiscalité ou le changement des comportements de mobilité.**

Des extraits de ces contributions libres sont publiés dans l'encadré ci-après, dans le respect de l'anonymat des internautes. Lorsqu'une association ou une entreprise a souhaité signé « en clair » sa contribution, il en est fait mention.



VERBATIM

Pour :

« L'enclavement de notre territoire fait de l'avion une alternative incontournable à des heures et des heures de voyage en train ou en voiture »
« Pour rejoindre l'autoroute, il faut plus d'une heure. Le train est presque inexistant et il faut environ 6 heures. L'avion est la seule solution pour rejoindre Paris en environ 3 heures de porte à porte (embarquement + vol + Orlyval). Pour les études supérieures et les voyages d'affaires, il n'y a pas d'alternative »
« Depuis que je suis veuve, c'est idéal de pouvoir venir chez mon fils en avion (Nice – Paris). Rassurant, moins fatigant, plus rapide, très important pour moi de pouvoir me rapprocher de mon fils régulièrement »
« La ligne aérienne doit être encore plus soutenue, confortée et fiabilisée car elle est essentielle à la vie économique du Cantal. L'Etat devrait cesser le déménagement des territoires et penser aménagement et cesser de vouloir tout attirer dans les métropoles saturées »
« Attention au prix élevé des billets » « Peut-on envisager un tarif résident ? »
« Aux Antilles nous n'avons aucune alternative viable pour circuler librement de par notre région ou tout simplement le monde »
« Je suis à la Guadeloupe et pour se déplacer la population n'a pas beaucoup d'alternatives »
« Merci de ne pas supprimer les avions vers les territoires défavorisés. Regarder l'emploi des aéroports en province »
« Le choix naturel de l'aérien pour le désenclavement semble palier ce qui est le résultat de choix politiques décidés il y a des dizaines d'années de désorganisation et de destruction de la structure même du réseau ferré »
« Le secteur de l'aérien est parmi ceux qui innove le plus pour la transition écologique, et la réduction de son impact environnemental. De plus, il ne représente que 2 % de l'émission des GES »

Contre :

« L'impact négatif du transport aérien sur l'environnement est un frein de plus en plus majeur pour son développement »
« Il me semble urgent que, au minimum au niveau européen, des taxes équivalentes à celles supportées par les autres modes de transport, soient appliquées à l'aérien »
« L'urgence écologique impose des mesures drastiques de modification de notre manière de consommer »
« La proposition de loi visant à interdire les transports aériens intérieurs si le train le permet est une bonne idée (avec un prix similaire évidemment). Si une taxe carbone n'est pas envisageable au niveau national, le projet doit se porter au niveau européen »
« Il n'y a pas d'aviation verte. [...] Les désordres climatiques engendrés par les industries polluantes ne sont plus acceptables. L'argument de la compensation carbone est caduque : il faut cesser de polluer »
« L'aérien devient un pollueur majeur, dû au fait que les autres moyens de transport ont considérablement réduit leur impact environnemental »
« Je n'ai jamais pris l'avion de ma vie, et je continuerai. Je voyage pourtant et oui 10 heures de trains de me font pas peur. J'arrive même à aller dans les endroits reculés de la France ! C'est là qu'en termes de mobilité, ce n'est pas l'avion qui manque (!!!), mais plutôt souvent des bus qui relieraient les villages entre eux et jusqu'à la gare la plus proche »
« Il faut en finir avec l'avion, la question ne se pose même pas. La maison brûle, il est irresponsable de continuer à rajouter du carburant »
« Les trajets de l'ordre de 500 à 600 km ne devraient pas disposer de liaison aérienne, à condition d'avoir une offre ferroviaire digne de ce nom (trains de nuit confortables et modernes en particulier) »



Propositions :

« Repensons les transports dans leur globalité. Travaillons sur les synergies air/fer/route »

« Il faut développer les trains interrégionaux, c'est la meilleure alternative à l'avion et à la voiture »

« L'intermodalité est un élément essentiel de la mobilité. Le nombre d'aéroports connectés au réseau de trains est insuffisant en France. Il faut également améliorer l'accessibilité par des liaisons bus/TRAM »

« Le secteur aérien est un secteur confronté à une compétition mondiale et pas seulement locale. Créer des taxes spécifiques ou des spécificités purement françaises reviendrait à pénaliser fortement notre secteur aérien »

« Il faut: 1. Réduire les besoins de mobilité par l'aménagement du territoire (pourquoi tout se passe encore à Paris?) et le numérique 2. Investir massivement dans le train et en réduire le coût 3. Utiliser toutes les mesures possibles pour réduire l'impact de l'avion: retour du turbopropulseur, taxation du kérosène, arrêt des subventions aux dessertes et aux aéroports déficitaires »

« Le transport aérien est visé aujourd'hui car il est le plus visible et véhicule probablement encore une image de transport réservé à quelques privilégiés malgré la "démocratisation" considérable de ce mode de transport depuis plus de 30 ans. Avec la montée, à juste titre, des préoccupations environnementales, l'image perdurant quand il s'agit de créer une nouvelle taxe, le transport aérien s'impose encore dans les esprits. Ramené au passager le transport aérien français pollue moins qu'une voiture individuelle à énergie fossile, par passager. Curieusement le transport maritime par cargo (qui achemine 90 % des marchandises de la planète) et les navires de croisière ne font l'objet d'attention que depuis peu de temps. Le fuel lourd produit par ces navires s'accompagne pourtant d'importantes émissions d'oxydes de soufre, d'azote ainsi que de particules fines. [...] Contrairement à l'avion, il est possible aujourd'hui de construire des navires hybrides. La technologie ne permet pas de développer de carburant alternatif au kérosène mais juste de mixer des carburants alternatifs avec celui-ci. La taxation "carbone" du transport aérien à l'échelle de la France serait une erreur car elle s'avérerait préjudiciable à l'économie des compagnies aériennes françaises qui évoluent dans un environnement européen et mondial concurrentiel. Plus clairement ce serait se tirer une balle dans le pied en favorisant la concurrence. A l'heure où la question d'une taxation kérosène se pose pour certains, sait-on, par exemple, qu'une compagnie comme Air France paie déjà 40 millions d'euros/an de compensation carbone? Sait-on qu'en Suède, pays d'où vient le "flygskam" le transport aérien y est deux fois moins taxé qu'en France? Par comparaison le transport aérien français est de loin le plus taxé d'Europe. Une taxation à l'échelle européenne peut donc éventuellement s'envisager mais à condition qu'elle n'entraîne aucun surcoût pour le passager. Elle doit donc être précédée d'une remise à plat des taxes et redevances [...]. En France pourquoi ne pas pratiquer la complémentarité train-avion plutôt que la concurrence inter modale? Des plateformes multimodales pourraient être envisagées tout comme la possibilité de créer des transporteurs qui pourraient combiner plusieurs modes de transports (administrateur salarié Air France) »

« Plutôt que d'interdire des liaisons court-courrier, il vaut mieux rendre le trafic aérien neutre en impact environnemental et intégrer le coût environnemental dans le prix du billet »

« Aucun aéroport du secteur (Aurillac, Brive ou Rodez) ne permet de se rendre à l'Ouest de la France (Nantes ou Rennes). Il est plus facile d'aller en Irlande ou en Angleterre »

« Avec les nouvelles générations d'avion (150 à 200 places économes en carburant et à long rayon d'action), je pense qu'il faut stopper la création d'un monstre à Roissy CDG (T4 et privatisation) et multiplier les lignes directes de point à point sans passer par un hub »

« Concernant l'avion Paris est beaucoup trop mise en avant et les grands aéroports régionaux pas assez aidés. Il est obligatoire de passer par Paris même quand on habite à Lyon pour des voyages en Amérique par exemple »