Défendre les lignes aériennes régionales pour briser l'enclavement

Honte de prendre l'avion (« Flygskam »), amendement à la loi d'orientation des mobilités prévoyant d'augmenter la taxe sur le kérosène et le taux de TVA sur les billets d'avion, proposition de loi visant à interdire les vols domestiques lorsqu'il est possible de prendre le train avec deux heures et demi supplémentaires… Depuis plusieurs semaines, nous assistons, interloqués, à une multiplication des attaques contre l'avion dans les médias et sur les réseaux sociaux.

Sans remettre en cause l'urgence écologique et la nécessité de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre, nous souhaitons mettre en garde contre la préconisation de solutions démagogiques et caricaturales qui sacrifieraient, encore une fois, les territoires les plus éloignés des métropoles et leurs habitants.

Non l'avion n'est pas un moyen de transport réservé aux nantis dont l'utilisation serait un caprice. Pour beaucoup de nos départements, il est une nécessité vitale.

Certains de nos territoires sont en effet victimes d'un enclavement qui non seulement handicape leur développement mais qui est aussi trop souvent responsable de leurs difficultés économiques et sociales. Les lignes aériennes interrégionales, en particulier les lignes aériennes en provenance ou à destination de Paris sont souvent les seuls moyens de leur éviter un isolement mortifère, faute de dessertes routières et ferroviaires adaptées à notre époque.

Pour rejoindre Aurillac au départ de Paris par exemple, il faut compter sept heures de train et deux changements avec souvent l'obligation de prendre un autobus. Dans le Cantal en général, il faut en outre compter environ une heure et demi pour rejoindre une autoroute. C'est bien la ligne aérienne d'aménagement du territoire qui relie Aurillac à Paris qui maintient une grande partie du département en vie et connectée au reste du pays.

En dépit des difficultés auxquelles ils doivent faire face, nos territoires sont malgré tout des viviers d'entreprises innovantes et dynamiques, avec des pépites à la renommée parfois internationale. A Quimper, des entreprises comme Armor Lux ou Verlingue font la fierté du Finistère. Bolloré Division Films Plastique, filiale du groupe Bolloré, a également choisi cette ville bretonne pour s'implanter. Dans le Cantal, l'entreprise Matière emploie plusieurs centaines de Cantaliens et construit des ponts métalliques dans le monde entier.

L'avion, souvent beaucoup plus rapide que le train, est ainsi indispensable à la vie des entreprises de ces territoires pour permettre aux dirigeants et salariés de rencontrer rapidement leurs clients à Paris et à l'étranger. Deux heures et demi de temps de transport supplémentaires seraient inconciliables avec la vie économique normale de ces entreprises. Sans compter qu'outre le temps de transport aérien, il faut souvent ajouter un temps de transport en voiture ou en train pour rejoindre les endroits les plus reculés d'un territoire.

Brest, Chambéry, Limoges, Agen, Tarbes, Brive, Toulouse, Montpellier, Clermont-Ferrand… autant de villes qui, grâce à leur aéroport, irriguent l'activité économique d'une région. A titre d'exemple, les dix aéroports d'Occitanie génèrent 1% du PIB local.

Qu'il n'y ait pas de méprise, nous ne sommes les représentants d'aucun lobby. Nous avons conscience de l'importance de changer nos modes de transports et de consommation pour lutter

contre le réchauffement climatique. Mais privilégions l'écologie incitative plutôt que punitive. Aidons le secteur aérien à adopter une stratégie bas carbone en développant la recherche sur l'hydrogène et le bio kérosène. C'est précisément à ces fins qu'une mission d'information parlementaire sur le transport aérien et l'aménagement des territoires[1] a été lancée en mai dernier : pluraliste, et proche des préoccupations de tous nos territoires, elle formulera certainement des propositions intéressantes en tenant compte du paramètre écologique.

Ne jetons pas l'anathème sur un mode de transport dont la suppression aurait des conséquences économiques et sociales dramatiques pour beaucoup de nos concitoyens.

L'avion nuit au climat certes, mais si on la compare à l'automobile, consomme deux fois moins par passager puisque l'on ramène cela au 2L/100km. S'y attaquer sans discernement aggraverait considérablement la fracture territoriale et sociale de notre pays.

[1] A cette occasion, un espace participatif a été ouvert. Vous pouvez donner votre avis et vos contributions à ce lien : https://senat.limequery.org/152932?lang=fr