

CONTRIBUTION DU TRANSPORT AÉRIEN AU DÉSENCLAVEMENT ET À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

Jeudi 3 octobre 2019, la mission d'information sur le thème : "Transports aériens et aménagement des territoires", créée à la demande du groupe du Rassemblement démocratique et social européen (RDSE).

Président de la mission d'information :

Vincent CAPO-CANELLAS (Union Centriste - Seine-Saint-Denis)

Rapporteure : Josiane COSTES (RDSE - Cantal)

Rapport n°734 (2018-2019) - DLC n° 207

Pour lire le rapport



FOCUS SUR LES TERRITOIRES ENCLAVÉS ET MAL DESSERVIS PAR LE RAIL ET LA ROUTE

La mission d'information s'est intéressée au rôle méconnu du transport aérien pour désenclaver les zones isolées et pour relier les populations des territoires périphériques, en Métropole et outre-mer, tout en intégrant des propositions concrètes pour la transition écologique.

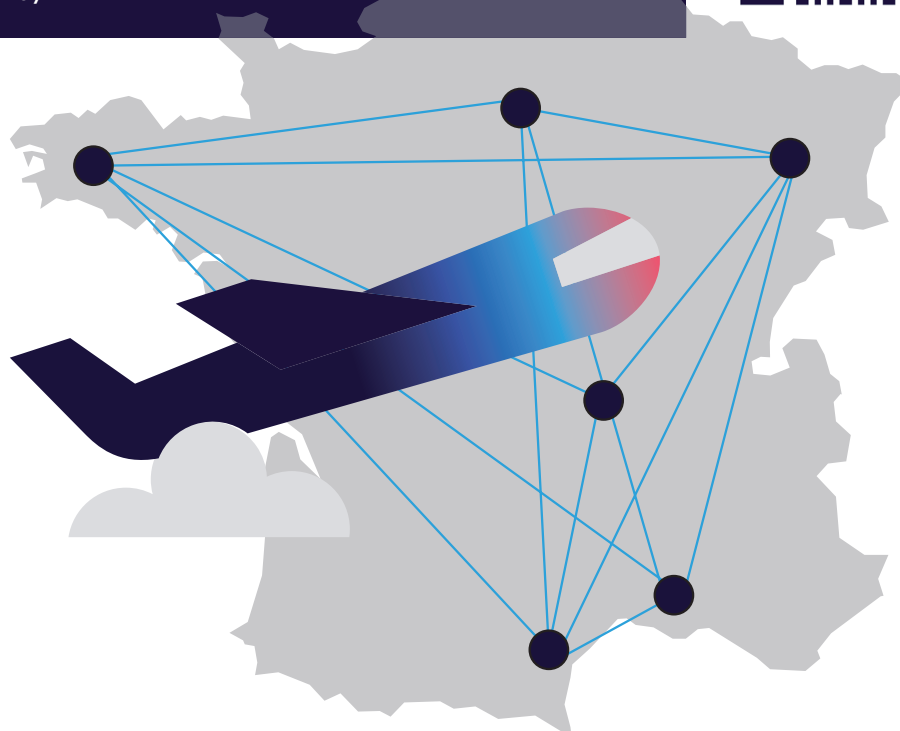
LES TRAVAUX DE LA MISSION

70 personnes entendues au Sénat, lors d'auditions et à l'occasion de trois tables rondes sur les compagnies aériennes régionales, le transport aérien de demain et les outre-mer

3 déplacements à Quimper, Aurillac et Rodez

1 étude de législation comparée des dispositifs de soutien au transport aérien dans l'Union européenne et dans le monde

1 consultation en ligne sur l'espace participatif du Sénat



LES CONSTATS

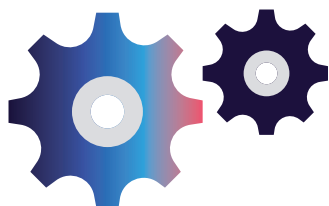
Aujourd'hui **1 million de Français** vivent à plus de **45 minutes** d'un accès à l'autoroute, d'une gare TGV ou d'un aéroport. **10 millions** n'ont accès qu'à un seul de ces modes de déplacement.

- L'avion est un outil pertinent pour connecter les zones où le train et l'automobile offrent des temps de parcours vers la capitale de plus de 4 à 5 heures.
- Les lignes aériennes transversales peuvent relier entre elles des métropoles régionales plus efficacement et à moindre coût que le rail.
- L'aviation régionale peut dès maintenant utiliser prioritairement des avions à turbopropulseurs plus économes

de 30 % en kérosène que les « jets ». Pour des distances de 500 km et une capacité de 50 passagers, l'aviation régionale française est le laboratoire idéal pour le développement d'une filière biocarburant créatrice d'emplois locaux et l'expérimentation des solutions hybrides et décarbonées de demain.

7 AXES THÉMATIQUES ET 30 PROPOSITIONS CONCRÈTES

POUR ADAPTER LE DROIT ET
PARTAGER DE BONNES PRATIQUES



AXE 1 : RENFORCER LE SUIVI DE LA STRATÉGIE NATIONALE DU TRANSPORT AÉRIEN POUR LE DÉSENCLAVEMENT DES ZONES ISOLÉES



- Instaurer un suivi partagé des mesures de mise en œuvre de la stratégie nationale du transport aérien.
- Actualiser périodiquement la cartographie du maillage aéroportuaire métropolitain et pour les territoires ultra-marins.

AXE 2 : CONFORTER LES LIGNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

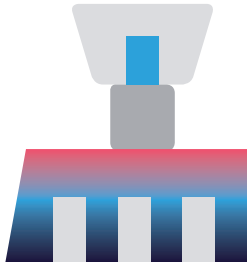


- Conforter les compétences des départements pour leur permettre de participer de manière sécurisée au financement des lignes d'aménagement du territoire.
- Mettre en place une cellule de soutien aux collectivités territoriales pour la mise en œuvre et le suivi des délégations de service public (DSP) en matière de liaisons aériennes.
- Organiser des réunions rassemblant les collectivités porteuses de lignes d'aménagement du territoire pour favoriser le partage d'expériences et la diffusion de bonnes pratiques.

AXE 3 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE DES LIGNES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



- Renforcer le contrôle des opérateurs de DSP et de leurs sous-traitants en matière de transparence des comptes d'exploitation et de respect des obligations de service public.
- Inscrire la qualité du service aérien et de l'accueil des passagers au titre des indicateurs de performance des lignes d'aménagement du territoire et du futur contrat de régulation économique (CRE) d'Aéroports de Paris.
- Créer les conditions d'ouverture à davantage de concurrence dans la définition des besoins des DSP en modernisant leur encadrement réglementaire.
- Veiller dans les DSP à la mise en place d'une politique tarifaire plus favorable à la clientèle VFR (Voyage, famille, relations) et de tourisme, en complément de la clientèle d'affaires.



AXE 4 : OPTIMISER LA GESTION DES AÉROPORTS PAR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



- Permettre la décentralisation d'aérodromes d'intérêt local, en publiant le décret d'application de l'article L. 6311-1 du code des transports.
- Mettre en place un observatoire des modalités de gestion et des coûts de touchée des aérodromes appartenant à des collectivités territoriales.
- Mieux reconnaître les compétences des départements en matière aéroportuaire pour sécuriser leurs interventions en faveur des aéroports de désenclavement situés sur leur territoire.
- Encourager les autorités organisatrices de la mobilité à assurer la bonne desserte des aérodromes et à coordonner leurs actions de promotion du territoire.
- Encourager les régions qui ne se sont pas encore saisies du sujet à élaborer une stratégie aéroportuaire régionale définissant une typologie des aéroports de leur territoire.
- Instituer des échanges réguliers entre les régions pour favoriser les partages de bonnes pratiques sur les stratégies aéroportuaires.

AXE 5 : AJUSTER LES AIDES AUX PASSAGERS ULTRAMARINS



- Ouvrir une réflexion sur l'efficacité de l'aide à la continuité territoriale dans les collectivités du Pacifique en prenant en compte les effets dissuasifs liés à des restes à charges importants.
- Dans les territoires où plusieurs aides existent, travailler à la mise en place d'un guichet unique pour faciliter l'attribution de l'aide la plus favorable au potentiel bénéficiaire.
- Déployer des dispositifs d'aides permettant aux ultramarins de développer des liens, notamment professionnels, avec leur bassin régional.

AXE 6 : ENCOURAGER LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE RÉGIONALE



- Ouvrir le droit aux collectivités territoriales d'obtenir une délégation de l'Etat pour l'organisation de liaisons d'aménagement du territoire vers les États membres de l'Union européenne.
- Donner aux collectivités territoriales les outils d'analyse et de rationalisation des routes aériennes pour mieux identifier les besoins de nouvelles liaisons infra et interrégionales.
- Inscrire dans la loi les compétences régionales en matière de transport aérien.
- Faire connaître le dispositif des aides aux démarrages aux acteurs publics impliqués dans le développement des aéroports et du transport aérien.

→ Consulter les gestionnaires d'aéroports et les régions préalablement à l'engagement de négociations bilatérales sur les droits de trafic.

→ Organiser une conférence annuelle par bassin ultramarin pour encourager le développement des droits de trafic régionaux.

→ Expérimenter l'association de représentants des collectivités ultramarines à la conduite des négociations bilatérales relatives aux droits de trafic dans leur environnement régional.

AXE 7 : INSCRIRE LA DESSERTE AÉRIENNE DES TERRITOIRES DANS UNE TRAJECTOIRE DURABLE



→ Concilier la taxation carbone du transport aérien avec l'objectif d'aménagement du territoire en exonérant les LAT et les outre-mer et en instaurant un abattement prenant en compte le degré de substituabilité entre l'aérien et le train.

→ Orienter le produit de la taxation en priorité vers le financement de la recherche en faveur du transport aérien de demain en complément du financement de l'Afitf.

→ Intégrer des critères environnementaux dans les DSP, pour orienter les compagnies vers l'utilisation des aéronefs les plus efficaces en matière d'économie de carburant et de réduction des émissions carbone.

→ Développer la filière de production et d'approvisionnement en biocarburants aéronautique localisée dans les territoires.

→ Faire de l'aviation régionale française le laboratoire du développement du transport aérien hybride et décarboné de demain.

LES RÉSULTATS DE LA CONSULTATION

EN LIGNE SUR L'ESPACE PARTICIPATIF DU SÉNAT

organisée entre le 14 juin et le 21 juillet 2019
512 réponses et 180 contributions libres

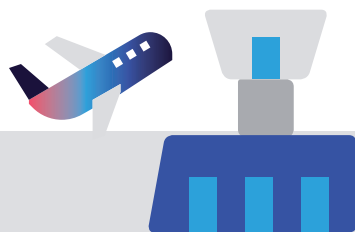
LES BESOINS DE MOBILITÉ

- 81 % des besoins exprimés concernent des liaisons radiales des régions vers Paris
- 45,9 % concernent des liaisons transversales interrégionales
- Trois principaux motifs de déplacements : le développement économique (64,6 %), les déplacements familiaux ou personnels (58,2 %) et le tourisme (57,4 %)



L'ACCESSIBILITÉ DES AÉROPORTS

- 74,6 % des réponses pointent une mauvaise accessibilité en train ou métro
- 59,8 % des réponses pointent une mauvaise accessibilité en bus



EXTRAITS DES CONTRIBUTIONS LIBRES D'INTERNAUTES

LES POUR ET LES CONTRE

« 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. »

« Peut-on envisager un tarif résident ? »



LES AVANTAGES DE L'AVION

- la rapidité pour effectuer des trajets aller-retour en une journée (80,3 %)
- la connectivité à un hub international (48,9 %)
- la continuité territoriale (48,2 %)

LES INCONVÉNIENTS

- le prix (64,3 %)
- l'impact négatif sur le climat (43,7 %)
- les nuisances sonores et environnementales (32,4 %)

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

- Le train, le bus ou l'automobile ne peuvent pas remplacer l'avion pour 53,3 % des participants
- L'éventuelle taxation carbone du transport aérien ne doit pas pénaliser les territoires enclavés pour 71,3 % des participants



« Aux Antilles nous n'avons aucune alternative viable pour circuler librement de par notre région ou tout simplement le monde. »

« 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. »

« L'impact négatif du transport aérien sur l'environnement est un frein de plus en plus majeur pour son développement. »

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