



L'aéroport d'Aurillac propose une desserte vers Paris-Orly en 1h20 quand le trajet par route ou par train nécessite plus de 6 heures.

Pourquoi l'avion a toujours la cote dans le Massif central

PAR
Alix Vermande

Le jour ne s'est pas encore levé à Aurillac que plusieurs personnes fourmillent déjà à l'entrée de l'aéroport. Toutes vont embarquer pour le vol de 7 heures en direction d'Orly, à Paris, dans un avion d'une capacité d'environ cinquante passagers. Les mallettes et autres valises renseignent rapidement sur l'objet du déplacement de ces usagers. Ils ne décollent pas pour faire du tourisme dans la capitale. « C'est un peu comme si je prenais le métro pour aller travailler, car en plus je prends la ligne 14 une fois arrivée à Orly, confie Sandrine, habitée des rendez-vous parisiens pour son entreprise cantalienne. Sans l'avion, il y aurait un cruel manque à gagner, car nous sommes bien isolés ici. »

En effet, Aurillac est la ville préfecture la plus éloignée de Paris. Il faut près d'une heure pour rallier une autoroute et plus de cinq heures pour atteindre une gare parisienne en train. Dans le meilleur des cas. Contre 1h20 en avion. Si ses nombreux reliefs font le charme du Cantal, ils engendrent également son enclavement singulier en France. Impossible d'envisager la construction de nouveaux grands axes ferroviaires ou routiers. Résultat : « L'avion est indispensable pour notre survie économique », martèle Adrien Nivolé, dirigeant de Bios Industrie, société aurillacoise spécialisée dans la microbiologie. L'entrepreneur, ses clients et ses collaborateurs utilisent régulièrement cette liaison aérienne. « Sans ça, il y aurait un frein compétitif. On fait 90 % de notre chiffre d'affaires à l'export. » À la tête d'une entreprise de 300 salariés et d'environ 40 millions d'euros de chiffre d'affaires, il observe un consensus autour de l'aviation tant il est pertinent à Aurillac, même en prenant en compte les questions environnementales. « Il n'y a aucune opposition, avance Adrien Nivolé. La réduction du nombre d'avions se heurte à la réalité des territoires enclavés comme le Cantal, où c'est l'unique solution pertinente pour avoir ce lien avec la capitale. On n'a qu'à faire des avions qui sont à l'hydrogène et qui sont électriques. Travaillons l'innovation et ça traitera le problème. »

Cette unanimité locale et politique est confirmée par les élus. À commencer par Pierre Mathonier, maire PS d'Aurillac et membre du groupe Union des gauches et des écologistes au conseil départemental : « Les élus écologistes, qui sont chez nous très responsables, cautionnent aussi cette situation, parce que le développement durable, c'est autant l'économique que l'environnement naturel. Si l'économique n'est plus là, c'est sûr que l'espace naturel sera préservé, mais il n'y aura plus d'humain. »

Ainsi, le vote des subventions pour l'aéroport ne soulève aucune contestation, car il représente la « condition de survie du bassin aurillacois ». Selon l'édile cantalien, la disparition d'une ligne Aurillac-

Pour les grandes agglomérations d'Auvergne et du Limousin, les liaisons aériennes avec Paris restent indispensables afin de garantir l'attractivité d'un territoire enclavé.

Une pertinence telle qu'est observé un consensus politique, y compris sur les problématiques écologiques.

Paris engendrerait la perte de 70 % du tissu économique local. De là à en conclure que l'économie l'emporterait sur l'écologie ? C'est plus compliqué que cela pour Pierre Mathonier, naturellement soucieux des problématiques environnementales. Mais l'avion reste la meilleure solution, faute de mieux. « Si on avait une alternative, comme une ligne ferroviaire efficace avec un délai raisonnable, évidemment que le paradoxe serait insupportable de voir l'État payer pour le maintien des lignes aériennes tout en souhaitant être davantage respectueux de l'environnement. Mais là, on n'a pas d'autre choix. Ou alors, il faut accepter que toutes nos industries partent. »

Une problématique, semble-t-il, prise en compte par l'État. En témoigne le financement de cette liaison aérienne à hauteur de plus de 10 millions d'euros. Cela via le principe des lignes d'aménagement du territoire, accompagnées dans un objectif de désenclavement. Douze exemples existent en France, essentiellement dans le Massif central. À l'image du vol régulier Brive-la-Gaillarde-Paris, également indispensable aux yeux de nombreux acteurs économiques. « On n'est pas idiots, on vit avec notre époque et on ne se dit pas : "Super ! On n'a cramer du kérosène", témoigne Alexandra Froidefond, dirigeante de la société Froidefond Étanchéité, en Corrèze. J'ai conscience que je pollue et je n'en suis pas très fier. Par contre, il faut savoir ce que je fais ? Est-ce que ma boîte végète ? Ce sont des sujets de fond et d'alignement, mais les autres pays ne

posent pas toutes ces questions. Ils avancent. Quand on a davantage de lignes pour aller en Croatie, à Porto et à Séville, alors que pour les personnes qui font du business et vivre des territoires on n'a plus d'offres, ce n'est pas normal. » La Corrèzienne peut emprunter cette ligne jusqu'à une fois par semaine, non pas par plaisir mais pour répondre à des obligations professionnelles. Non sans penser à son bilan carbone. « L'écologie, on ne pourra la financer que si nos entreprises fonctionnent. Forcément qu'on y est attachés et qu'il faut y faire attention. Mais, finalement, les solutions les plus vertes sont les moins faciles d'accès. »

Un sentiment partagé par Julien Bounie, président du syndicat gestionnaire de l'aéroport Brive-Valle-de-la-Dordogne. Il n'a pas souvenir de réelles oppositions politiques reposant sur des questions environnementales, tant la liaison est vitale. « Le jour où de telles lignes seront remises en cause, il y aura toute l'industrie du pays qui le sera. Et nos territoires ruraux seront sans attractivité. Donc, à un moment, l'hypermétropolisation vue par les écologistes... Très franchement, on n'en est pas là. Et ce ne sont pas nos lignes d'aménagement qui polluent le plus en France. »

Preuve s'il en est, a été voté « avec enthousiasme », fin octobre, le renouvellement de l'obligation de service public (OSP) sur cette ligne pour quatre années supplémentaires. « Et avec l'ouverture de la ligne 14, on voit un réel intérêt, car on a fait le meilleur mois de l'année en octobre, avec 2660 passagers », complète Julien Bounie. Par ailleurs, ce dernier assure mettre en œuvre différentes actions pour réduire les impacts sur l'environnement : « On a déjà fait en sorte d'émettre 30 % de moins de CO₂ par vol. Tout en participant au verdissement de l'aéroport, avec un projet de 60 hectares d'une centrale photovoltaïque au sol qui va permettre d'avoir une pérennité financière pour les trente prochaines années. »

Et la pertinence du vol entre Brive-la-Gaillarde et Paris aurait pu se poser si le train permettait de rejoindre la capitale en « trois heures ou moins » selon lui. Mesure phare de la loi climat, un décret du 22 mai 2023 interdit justement les vols intérieurs lorsqu'un trajet en train de moins de 2h30 est possible. Mais peu de lignes étaient concernées, uniquement Nantes, Bordeaux et Lyon, alors que certaines associations écologistes voulaient pousser le curseur jusqu'à quatre ou cinq heures. Un non-sens pour différents observateurs en Auvergne et Limousin.

Dans le Massif central, si les vols en direction de Paris disparaissent, c'est avant tout pour des raisons économiques. En atteste la suppression, en 2023, de la ligne au départ de Limoges alors que les usagers peuvent rejoindre Marrakech ou Londres. « L'OSP vers Paris n'a pas été renouvelée au regard d'un très faible nombre de voyageurs par vol et du coût que cela représentait », explique Stéphane Destraut, vice-président du conseil départemental de la Haute-Vienne. Cependant, cette liaison pourrait renaître au regard des difficultés ferroviaires rencontrées. « Le réseau du train entre Limoges et Paris va être considérablement affecté par des travaux qui vont être réalisés sur la ligne pendant au moins six mois. Et donc une liaison aérienne

en direction de Paris reprend tout son sens, à périmètre financier constant en prenant en compte un coup de hache phénoménal sur les budgets des collectivités locales. » À terme, la question de la permanence du Limoges-Paris en avion pourrait ainsi se poser de nouveau, avec des considérations, selon l'élu PS, sur « la rapidité, la sécurité et l'environnement ».

Autre ville du Massif central concernée par les balbutiements du réseau ferroviaire : Clermont-Ferrand. Si la liaison aérienne avec l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle n'est pas menacée, de nombreux acteurs du territoire militent pour une seconde, à destination d'Orly, afin de bénéficier de la nouvelle ligne de métro 14. Dans un sondage lancé par l'association Objectif Capitales, 250 chefs d'entreprise de l'agglomération de Clermont-Ferrand et du Puy-de-Dôme jugent ainsi à 67 % que le rétablissement de cette desserte est important, voire capitale. « Ce n'est pas un caprice, c'est un besoin, justifie Patrick Wolff, président d'Objectif Capitales. On est une métropole européenne qui pèse. On n'est pas uniquement une usine Michelin et un fabricant de fromages. Il y a de l'agriculture avec un sommet de l'élevage international mais aussi de la culture, avec le Festival du court-métrage. »

« Si on avait une alternative, comme une ligne ferroviaire efficace avec un délai raisonnable, évidemment que le paradoxe serait insupportable de voir l'État payer pour le maintien des lignes aériennes tout en souhaitant être davantage respectueux de l'environnement. Mais là, on n'a pas d'autre choix. Ou alors, il faut accepter que toutes nos industries partent »

Pierre Mathonier Maire PS d'Aurillac

Contrairement aux liaisons citées précédemment, celle-ci n'est pas une ligne d'aménagement du territoire et ne serait donc pas financée, en partie, par une importante subvention de l'État. Mais elle pourrait toutefois rapidement voir le jour : « Plusieurs compagnies se sont manifestées, annonce Patrick Wolff. Tout ça nous donne un espoir de régénération relative proche. Peut-être dès l'automne prochain ou plus raisonnablement au printemps 2026. »

Et concernant l'impact écologique de ce potentiel nouveau vol régulier, le président de l'association puydômoise est catégorique : « L'environnement est un problème capital. On le sait et on le respecte. Mais on le respecte par une méthode et par des comportements rationnels et réfléchis. Nous avons des éléments suffisants pour montrer que la remise en route d'un avion sur Paris n'est pas une catastrophe écologique. Et on ne peut pas tout abandonner et retourner aux calèches. Il faut arrêter ce cirque et ces effets de mode. » ■