

# « L'aviation provoque le tourisme de masse »

## Est-ce que l'avion est un moyen de transport de masse ?

La part de l'aviation dans les déplacements intérieurs de voyageurs représente seulement 1,7% (en Pax.km), loin derrière les 11,5% du transport ferré et 80,6% du transport routier. Cette comparaison a cependant ses limites car ces moyens de transport sont totalement différents dans les usages. En outre, la restriction au transport intérieur élimine le transport très longue distance, quasiment réservé à l'avion.

Figure F1-1 **Transport intérieur de voyageurs par mode en 2018**

Parts modales en % des voyageurs-kilomètres

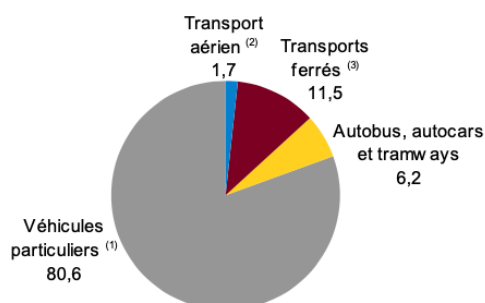
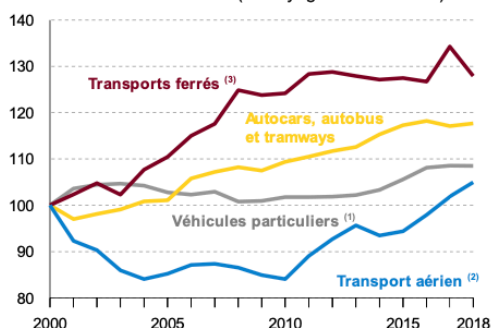


Figure F1-2 **Évolution du transport intérieur de voyageurs par mode**

En indice base 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.

(2) Vols intérieurs à la métropole uniquement.

(3) Trains, RER et métros.

Champ : France métropolitaine.

Sources : SDES, d'après le bilan de la circulation ; Araf, ensemble des opérateurs ferroviaires ; Île-de-France Mobilités-Omnil ; enquêtes annuelles sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP, CGDD) ; UTP ; Gart

Source: P.3 « Bilan annuel des transports en 2019: le transport de voyageurs »

Une comparaison qui aurait plus de sens serait **d'étudier le flux de passagers sur une même ligne en fonction des moyens de transport**. Prenons l'exemple de la ligne Paris-Bordeaux:

- En 2020, la LGV SEA de la ligne Paris-Bordeaux reçoit un trafic de 60 trains par jour<sup>55</sup>. La capacité moyenne des trains TGV est de 684 pax au taux de remplissage moyen de 66,8% en 2018<sup>56</sup>. Cette ligne offre donc aujourd'hui une capacité de **41040 Pax/jour** et un transport réel de **27415 Pax/jour**.
- Les autoroutes Françaises ont un Taux Moyen Annuel Journalier (TMAJ) de 25328 véhicules légers / jour en 2019 au taux d'occupation moyenne 1,71 pax/véhicule selon l'ASFA<sup>57</sup>. Cela représente **42500 Pax/jour**.

<sup>55</sup> 30 A/R, P.44 « Atlas du réseau ferré en France 2020 »

<sup>56</sup> P.24 « Le marché français du transport ferroviaire de voyageurs 2018, Vol. 1 »

<sup>57</sup> P.5 « AFSA Chiffres Clés 2020 »



- La ligne aérienne Paris-Bordeaux en 2015 (avant ouverture de la LGV) était la 3<sup>ème</sup> ligne la plus dense de France et représentait **4362 pax/jour**<sup>58</sup>. On observe que **le flux de trafic du transport aérien est beaucoup faible que celui du TGV ou de la voiture sur un même axe**<sup>59</sup>. Le nombre annuel de passagers transportés sur l'axe Paris-Bordeaux en TGV (10 Millions) est supérieur au nombre de passagers avion entre la France et les Etats-Unis en 2019 (8,9 millions<sup>60</sup>). A savoir, selon la cour des comptes européenne, **une LGV est efficace à partir de 9 millions de Pax/an**<sup>61</sup>, ce qui représente **24640 Pax/jour**.

### Qu'en est-il de la capacité structurelle de ces moyens de transport?

- La LGV SEA a une capacité maximale de 198 trains par jour<sup>62</sup>, cela représente un flux théorique de **135400 Pax/jour**.
- Le seuil de saturation d'une 2x2 voie étant de 45000 véhicule / jour, une autoroute peut théoriquement transporter **180000 Pax/jour** (avec un taux de remplissage de 4 pax / véhicule).
- La capacité maximale d'une ligne aérienne dépend de multiples facteurs dont le principal est l'allocation de slots. En effet, pour atteindre la capacité maximale du TGV (135400 Pax/Jour), il faudrait un 1 mouvement d'avion type A320 (186 places) toutes les 1min20 (sur une plage horaire de 16h/jour). La capacité de l'aéroport deviendrait le facteur limitant car il ne peut pas recevoir un nombre infini de mouvements d'une même ligne. Physiquement, cela reviendrait à construire un aéroport à 2 pistes dans chaque ville spécifiquement dédiés à cette ligne...

**Dans notre référentiel de 2020, l'avion ne peut pas être réellement qualifié de transport de masse.** Sur les moyennes distances (celles en concurrence avec le rail et la route) l'avion n'affiche clairement pas la même capacité que le TGV ou l'autoroute. Il permet néanmoins de franchir plus facilement de longues distances, mais le coût inévitable de ce type de voyage les rend en proportion beaucoup moins fréquents.

### Quelle est l'origine du tourisme de masse?

Dans cet l'article « Transport et mise en tourisme du monde » Jean-Christophe Gay explore la relation entre l'évolution des moyens de transport et la diffusion du tourisme. Il explique que l'essor du tourisme est un phénomène complexe qui n'est pas seulement lié aux progrès techniques dans les transports. Si le tourisme de masse s'est

<sup>58</sup> P.6 « Bulletin Statistique Trafic Aérien Commercial 2015 »

<sup>59</sup> On notera que les passagers avion ne font pas nécessairement l'axe Paris-Bordeaux car certains voyagent en correspondance (et voyage en réalité sur l'axe Bordeaux-NY par exemple). Tandis que les estimations du train et de la voiture sont des flux moyens, c'est à dire que le départ/destination des voyageurs n'importe pas (si un voyageur descend à tour, on estime qu'il est remplacé par un autre et que le flux moyen est constant)

<sup>60</sup> P.12 « Bulletin Statistique Trafic Aérien Commercial 2019 »

<sup>61</sup> P.10 « Réseau ferroviaire à grande vitesse Européen: fragmenté et inefficace il est loin d'être une réalité »

<sup>62</sup> P. 16 « Document de référence de la ligne horaire de service 2021 »



développé avec l'avènement du ferroviaire à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, il n'aurait pu exister sans le temps libre et l'argent d'une classe bourgeoise avide d'expériences à raconter lors de dîners mondains.

Plus tard, c'est l'arrivée des **vacances obligatoires (les congés payés en France) puis l'augmentation du pouvoir d'achat qui ont rendu le tourisme accessible aux « masses »** populaires. Le tourisme était d'ailleurs promu dans l'éducation par peur des risques sanitaires (alcoolisme) que cet excès d'oisiveté aurait pu engendrer<sup>63</sup>...

Aujourd'hui, le tourisme fait partie intégrante de la société de consommation. C'est une source importante de création de richesses autour de laquelle gravite de multiples acteurs comme l'hôtellerie/restauration, les activités de vacances, les tour opérateurs/agences de voyages, les fournisseurs d'équipement mais également les réseaux sociaux (et autres acteurs du net) qui contribuent à polariser certaines destinations. Le transport n'est qu'une variable de cette équation, et si un moyen de se déplacer sur de « longues distances » est indispensable pour animer le tourisme, **il n'y a pas lieu de penser que la voiture, le bus, le train, l'avion ou le bateau sont pires ou meilleurs qu'un autre dans le développement du tourisme de masse.**

**L'avion n'a pas créé le tourisme, il l'a déplacé. Un monde sans avion n'éliminerait pas l'envie de voyager mais il changerait la répartition des voyages.** Les pays isolés vivant du tourisme s'appauvriraient, tandis que les pays sources de touristes verraient une augmentation de fréquentation de leurs lieux touristiques. Si les Français qui partent habituellement à l'étranger se retrouvaient en incapacité de le faire, alors ils voyageraient de façon plus locale vers le même type de lieux (rendus) attractifs (la côte d'azur et l'atlantique pour les instragrammeurs cools, ou l'ascension du Mont Blanc, et le GR20 pour les instragrammeurs sportifs). Il en sera de même pour les touristes Américains, Russes, ou Chinois qui privilégieront leurs territoires (La Chine ne fait pas que d'envoyer des touristes ailleurs, elle est en passe de devenir le 1er pays touristique du monde ). Les pays ayant une balance touristique positive (accueillant plus de touristes qu'ils en envoient) verraient alors une diminution du tourisme de masse tandis que les pays ayant une balance touristique négative verraient une augmentation de leur tourisme de masse. **Un monde sans ou avec moins d'avion aura simplement déplacé le problème du tourisme de masse.**

---

<sup>63</sup> Sciences Humaines « *l'avènement du tourisme de masse, S.Cousin/B.Réau* »



## Conclusion

Aujourd'hui, **une part de la population a une perception faussée du transport aérien probablement à cause de la place qu'occupe les low cost dans les médias**. La stratégie de communication des ultra low cost (le buzz avant la réputation) n'y est sûrement pas pour rien. L'image des avions bondés de touristes peu vertueux allant remplir les plages d'Ibiza s'est presque substituée à celle des bouchons de l'A7 amenant les vacanciers vers leurs (modestes) carrés de sable à La Grande Motte.

**Or, comparé au train et à la voiture, l'avion n'est pas un transport de masse en soi**. La plupart des lignes aériennes ont un flux de voyageurs relativement faible (comparé aux lignes TGV/Autoroutes) et seulement 48% d'entre eux voyagent pour les vacances<sup>64</sup>. Si Ibiza est un foyer à touristes, c'est d'abord à cause de son attractivité particulière et entretenue. **L'avion a permis à de nombreux endroits, auparavant isolés, de développer leurs liens avec une plus grande partie du monde, permettant ainsi un tourisme plus diffus**. En supprimant l'avion et l'accès à un grand espace de voyage, le tourisme prendrait une forme plus locale mais aussi plus concentrée. Et si au final les vacances en avion en Sardaigne servaient à éviter les plages françaises surpeuplées?

---

<sup>64</sup> P. 28 « Enquête ENPA 2015-2016 »

