

Jean Castex : une passion immodérée pour les jets de la République

PAR SÉBASTIEN BOURDON, ANTON ROUGET ET ELLEN SALVI
ARTICLE PUBLIÉ LE MARDI 8 FÉVRIER 2022



© Photo illustration Sébastien Calvet / Mediapart avec AFP

Le chef du gouvernement, qui ne manque jamais une occasion de vanter les mérites des voyages en train, effectue en réalité ses propres déplacements à bord de Falcon, aux frais du contribuable. Même pour les trajets les plus courts, comme le révèle une enquête de Mediapart sur un an de visites ministérielles. Une aberration écologique et économique, contraire à une circulaire signée par le premier ministre lui-même.

Le train, c'est bien, mais surtout pour les autres. À chacun de ses déplacements, Jean Castex ne manque jamais une occasion de rappeler son goût pour le rail. « *Tout le monde le sait, je suis un grand amateur de trains et passionné des choses ferroviaires* », déclarait-il, en décembre dernier, depuis la gare de Saint-Dié-des-Vosges (Vosges), où il inaugurerait la réouverture d'une ligne en provenance d'Épinal.

Ce que « *tout le monde* » ne sait pas, en revanche, c'est que la vraie passion du premier ministre se porte plutôt sur les jets, depuis qu'il a accès aux avions privés de la flotte gouvernementale.

Une enquête de Mediapart révèle en effet que l'ancien maire de Prades (Pyrénées-Orientales) utilise de manière frénétique les Falcon de l'escadron de transport 00.060 (ET 60, anciennement ETEC), des appareils d'une unité de l'armée que les membres de l'exécutif peuvent louer, notamment pour des trajets longs ou les urgences.

Basées sur une analyse de ses trajets entre février 2021 et février 2022 (*lire notre Boîte noire*), nos recherches montrent que Jean Castex a préféré utiliser des

avions privés pour se déplacer, depuis Paris, dans des villes comme Nantes (Loire-Atlantique), Bordeaux (Gironde), Lyon (Rhône), Angoulême (Charente) ou encore Caen (Calvados).



© Photo illustration Sébastien Calvet / Mediapart avec AFP

Cette utilisation est non seulement contraire aux usages préconisés, puisqu'une circulaire signée par Jean Castex en personne **restreint l'utilisation de la flotte gouvernementale**, mais aussi aux antipodes du discours de l'exécutif sur la nécessité d'adapter les comportements individuels aux enjeux climatiques.

« *L'écologie n'est pas l'apanage d'une génération, d'une classe sociale, des quartiers de certaines villes ou d'un parti. L'écologie, c'est notre affaire à tous* », avait d'ailleurs insisté le premier ministre dans sa déclaration de politique générale, **le 15 juillet 2020**. Avant d'ajouter que « *la transition écologique interroge aussi le quotidien de chaque citoyen, sa façon de consommer, de se déplacer, de se loger* ».

Se déplacer aussi souvent en avion privé, de surcroît pour de si courtes distances, est surtout une aberration écologique – les Falcon de l'ET 60 rejettent en moyenne 1 500 fois plus de CO₂ que le TGV – et financière – les frais de location s'élèvent à environ 5 000 euros (d'argent public) par heure d'utilisation.

Interrogé par Mediapart sur des trajets précis, le cabinet de Jean Castex nous a répondu de manière générale en rappelant que les « *déplacements du premier ministre font l'objet de plusieurs impératifs au moment de leur organisation* » : la sécurité, la disponibilité, la gestion d'un agenda « *très contraint* », ainsi qu'un « *impératif de sobriété en termes de coût et d'impact environnemental* ».

Les avions de l'ET 60 représentent ainsi une « offre qui apporte beaucoup plus de souplesse » par rapport au train ou aux lignes commerciales, ajoute l'entourage du premier ministre (lire la réponse intégrale en annexes).

Les services de Matignon expliquent également que la fréquence d'utilisation des avions de l'ET60 n'est pas propre « au titulaire du poste », mais qu'elle est liée « à la fonction » de premier ministre. D'un point de vue financier, ils produisent pour les années 2020 et 2021, depuis lesquelles Jean Castex est premier ministre, des chiffres incomparables à ceux des années précédentes. En effet, les années Castex sont marquées par d'importantes contraintes de déplacements (notamment internationaux) liées à la pandémie du Covid-19.

Pour un aller-retour à Nantes, le bilan carbone du jet mobilisé par le premier ministre est de 2 300 kg de CO₂. S'il avait pris le TGV, ce bilan aurait été de 1,336 kg de CO₂ par personne.

Pour plusieurs déplacements analysés par Mediapart, le temps gagné par Jean Castex est tellement faible qu'il en devient ridicule au regard du coût écologique et financier. Surtout que des moyens de transport moins onéreux – la voiture ou le train – étaient évidemment à disposition du premier ministre.

C'est par exemple le cas de ses deux déplacements à Nantes – destination à 2 heures en TGV de la gare Montparnasse à Paris –, pour lesquels le premier ministre a préféré voyager en Falcon 7X. Les vols ont à chaque fois décollé de l'aéroport militaire de Vélizy-Villacoublay (Yvelines), à une quinzaine de kilomètres au sud de Paris.

Le 26 février 2021, l'avion loué par le premier ministre décolle à 7 h 46, pour atterrir 37 minutes plus tard sur le tarmac de l'aéroport de Nantes. Le déplacement officiel est motivé par la signature d'un « contrat de relance et de transition écologique » avec la présidente socialiste de la métropole de Nantes, Johanna Rolland.

Un acte fort, selon Jean Castex, qui vante ce jour-là cette « écologie des résultats, cette écologie concrète, loin des dogmes et des postures », portée par le gouvernement et les collectivités territoriales.

« La relance économique et sociale, la transition écologique, voilà bien deux grandes causes. Deux causes mobilisatrices. Deux causes qui nous réunissent et que nous n'allons pas cesser de porter dans les mois à venir. Deux causes qui nous permettent de donner aux difficultés du temps présent le sens de l'avenir et de l'exigence », conclut le premier ministre, avant de reprendre son jet pour rentrer à Paris (36 minutes de vol).

Près d'un an plus tard, le 21 janvier 2022, Jean Castex se rend une nouvelle fois dans la préfecture des Pays de la Loire, mais il ne semble toujours pas décidé à prendre le train. Son avion décolle à 7 h 50, pour un retour à 14 heures.

Au programme : la visite du centre de vaccination de la Beaujoire, puis le dépôt de la première pierre du futur CHU, **un projet présenté comme « éco-responsable »**. D'après nos estimations, pour cet aller-retour, le bilan carbone du jet mobilisé par le premier ministre est de 2 300 kg de CO₂. S'il avait pris le TGV, ce bilan aurait été de 1,336 kg de CO₂ par personne, selon les données de la SNCF.

Autre destination desservie par un TGV, autre passion pour le Falcon avec la ville de Lyon (à 2 heures de Paris en train). En moins d'un an, Jean Castex a utilisé à trois reprises des avions de la République pour se rendre dans la capitale des Gaules, alors qu'il s'agissait à chaque fois de déplacements organisés à l'avance et ne présentant pas de caractère d'urgence (un attentat, par exemple).

Le 10 avril 2021, il s'y rend une première fois **pour visiter**, dans le cadre de la crise sanitaire, l'hôpital Édouard-Herriot, un centre de dépistage et le grand centre de vaccination de Lyon-Gerland.

Sur un an, Mediapart a ainsi recensé pas moins de 16 allers-retours particulièrement étonnants.

Le 12 novembre 2021, le déplacement porte cette fois sur la « sécurité » et la « rénovation urbaine » dans plusieurs villes de la métropole. Avant un nouvel aller-retour, en avion toujours, trois semaines plus tard,

le 3 décembre 2021, pour rencontrer notamment des équipes d'un laboratoire des Hospices civils de Lyon spécialisé **dans le séquençage du virus du Covid-19**.

La veille, le 2 décembre 2021, Jean Castex était du côté d'Angoulême, **à 1 h 42 de Paris** depuis la mise en route de la Ligne à grande vitesse (LGV). Mais, là encore, le chef du gouvernement a préféré se déplacer en aéronef. Il décolle de Villacoublay à 14 h 08 (43 minutes de vol), avant de rentrer le soir même à 18 h 36.

L'objet de cette visite express était pourtant totalement anodin : le premier ministre a visité le quartier des Essarts, où **il a échangé avec le personnel d'une pharmacie**. Il était cette fois accompagné de son ministre des solidarités et de la santé, Olivier Véran. Contacté, le cabinet de ce dernier n'a pas répondu à nos questions.

Autre cas de figure éloquent avec ce trajet de Jean Castex à Caen, le 16 avril 2021, pour aller à la rencontre de soignant-es du **centre hospitalier universitaire (CHU)**. Plutôt que d'utiliser un train Intercités ou de prendre une voiture – Caen n'est qu'à 230 kilomètres de Paris (une distance rapidement parcourue en convoi officiel) –, Jean Castex a sauté dans un jet à 8 h 05, pour atterrir 28 minutes plus tard.

Rebelote quatre mois plus tard : le premier ministre retourne, le 27 août, dans la préfecture du Calvados. Il y prononce un discours vantant la relocalisation de l'économie, une **nécessité pour « produire français, former et assurer la transition écologique »**. Avant de rentrer, encore et toujours, à bord de son avion.

Sur un an, Mediapart a ainsi recensé pas moins de 16 allers-retours particulièrement étonnants, puisqu'ils ont été effectués dans le cadre de déplacements dans des villes accessibles à moins de 2h15 en train ou en voiture (*voir le détail en annexes*).

Mais la boulimie de Jean Castex pour les jets de la République ne s'arrête pas là. D'abord parce qu'il loue également des avions pour des destinations à peine un peu plus lointaine –autour de 3 heures (*voir en annexes*)–, ou qu'il multiplie parfois les usages intempestifs, sans prendre de ligne commerciale.

Il en est ainsi de ces deux allers-retours effectués en trois jours entre Paris et Perpignan, juste après Noël. Le dimanche 26 décembre 2021, à 16 heures, un Falcon décolle de Villacoublay pour rejoindre les Pyrénées-Orientales, où réside la famille de Jean Castex. L'avion rentre à Paris dès le lendemain matin, à 9 h 18.

Ce jour-là, lundi 27 décembre, figurent à l'agenda du premier ministre un conseil de défense, un conseil des ministres, puis une conférence de presse. L'avion repart ensuite vers Perpignan, le lendemain matin, mardi 28 décembre, à 10 h 49. Et l'appareil remonte enfin immédiatement à Paris, le jour même, à 13 h 31.

À quoi ont servi tous ces allers-retours ? Combien de fois l'avion a-t-il tourné à vide ? Surtout, Jean Castex n'aurait-il pas pu s'organiser différemment pour éviter une telle débauche de moyens ? Les services du premier ministre ne nous ont pas répondu sur ce cas précis, comme pour les autres.

Pendant que Jean Castex parle d'écologie à Dunkerque... un avion voyage à vide pour venir le chercher

Dans d'autres cas de figure, le jet mobilisé par le premier ministre est contraint d'effectuer des sauts de puce entre deux visites. C'est par exemple le cas pour ce déplacement dans l'Est du 19 octobre 2021 : l'avion de Jean Castex décolle pour Dole, dans le Jura (34 minutes de vol), pour rejoindre ensuite Dijon, à une cinquantaine de kilomètres de là, avant de rentrer à Paris. Même logique le 12 décembre 2021 : le Falcon effectue la liaison Villacoublay-Nancy (36 minutes), puis un crochet vers Épinal (10 minutes de vol seulement), avant de rentrer.

Un autre exemple récent illustre le caractère grotesque de cette forme d'organisation. En déplacement à Dunkerque (Nord), le vendredi 4 février, pour préciser un programme de financement **pour « décarboner » l'industrie**, Jean Castex s'y est rendu en train, avant de rentrer en avion à 16 h 06 (42 minutes de vol), ce qui a obligé un Falcon à faire un déplacement à vide pour venir le chercher.

L'agenda officiel du premier ministre n'affichait pourtant aucune urgence ce jour-là. Une seule rencontre, avec le secrétaire général de la CGT Philippe Martinez, était prévue à Matignon, à 17 h. On imagine mal le leader syndical se formaliser s'il avait fallu déplacer le rendez-vous de quelques heures pour utiliser un moyen de transport moins coûteux...

Présente à Dunkerque avec Jean Castex, la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie Agnès Pannier-Runacher a expliqué que l'organisation du déplacement était à la charge des équipes du premier ministre et n'a pas répondu sur sa présence à bord de cet appareil.

Également membre de la délégation, la ministre de la transition écologique Barbara Pompili a pour sa part précisé qu'elle n'avait pas pris ce vol de retour vers Paris, étant restée sur place pour le week-end, puis rentrée avec « sa voiture personnelle ».

Le goût de Jean Castex pour les jets de la République n'est un secret pour personne au sein de l'exécutif, où plusieurs personnes s'en sont étonnées dès son arrivée à Matignon. Au printemps dernier, deux épisodes étaient d'ailleurs venus l'éclairer aux yeux du grand public, avant que Matignon ne trouve le moyen ou les arguments pour étouffer le début de polémique.

Le 27 avril 2021, le député écologiste Matthieu Orphelin, ancien membre de la majorité présidentielle, s'était publiquement étonné d'un déplacement prévu le lendemain en avion vers Angers (Maine-et-Loire), ville rapidement accessible en train depuis Paris.

« Pourquoi cet aller/retour se fait-il en Falcon (avec @Djebbari_JB [le ministre délégué en charge des transports – ndlr] aux commandes ?) ? Alors qu'il y a de la place dans le TGV de 12 h 36 qui met... 1 h 29 ! Cela n'est pas sérieux. #EtatExemplaire », avait-il tweeté.

Circulaire du premier ministre Jean Castex, le 13 novembre 2020

L'élu avait également rappelé une interview d'Élisabeth Borne, en date du 12 février 2020, dans laquelle la ministre de la transition écologique de l'époque rappelait que les membres du gouvernement

étaient soumis aux mêmes règles que les agents publics et fonctionnaires, fixées en conseil de défense **écologique**.

Parmi ces règles : l'interdiction de prendre l'avion si le trajet en train est possible en moins de quatre heures, sauf cas exceptionnel – « un déplacement à faire en urgence » ou des « enjeux de sécurité ».

Le déplacement à Angers s'était finalement fait en train, la conseillère communication et presse du premier ministre allant même jusqu'à poster **une photo** de ce dernier dans le TGV, en réponse au tweet de Matthieu Orphelin. Matignon avait tout de même confirmé à *Ouest-France* qu'un trajet en avion avait bien été envisagé, tout en démentant le moindre changement de dernière minute, malgré un programme décalé d'une demi-heure.



© Photo illustration Sébastien Calvet / Mediapart avec AFP

Un mois plus tard, dans la nuit du 20 au 21 mai 2021, Jean Castex inaugurait en grande pompe la réouverture du train nocturne Paris-Nice (Alpes-Maritimes), en se mettant en scène en chef de gare. Au moment du départ, le premier ministre avait même balayé les critiques en déclarant : « On m'a donc dit : "Ah ce soir, il prend le train couchette, c'est un coup de com'." Pas vraiment, voyez-vous, parce qu'il y a longtemps que je connais, que j'ai expérimenté l'intérêt des trains de nuit, pour toutes les raisons qu'a merveilleusement rappelées le président de la SNCF. »

Il en avait profité pour vanter le « parfum de nostalgie » et le « message d'avenir » qui caractérisent les trains de nuit, dans un discours rondement ficelé, mais battu en brèche dès le lendemain par le **compte Twitter COTAM Fleet & co**, spécialisé dans le traitement des données aériennes. Celui-ci avait en effet repéré que le chef du gouvernement était rentré à Paris en Falcon. « Il n'est pas rentré de Nice à Paris

en Falcon », avait démenti Matignon dans *Libération*, soulignant qu'il avait d'abord effectué un passage éclair dans la Drôme.

Quoi qu'il en soit, pendant que le chef du gouvernement jouait les chefs de gare dans le Paris-Nice, un jet de la République effectuait donc un voyage à vide, dans le seul but d'aller le chercher sur place.

Cet usage de la flotte aérienne du gouvernement interroge d'autant plus que Jean Castex a signé, le 13 novembre 2020, une **circulaire rappelant l'engagement de l'État** et de ses agents dans ce qu'il qualifie de besoin d'« *exemplarité des acteurs publics dans cette démarche de sobriété écologique* ». « *La voie aérienne ne pourra être autorisée que lorsque le temps de trajet par la voie ferroviaire est supérieur à trois heures* », peut-on lire dans ce document officiel. Un an plus tard, le 22 novembre 2021 très exactement, le premier ministre se rendait en Falcon à Bruxelles, alors que la capitale belge est accessible en train Thalys en 1 h 22.

Ce n'est pas la première fois qu'un membre de l'exécutif est épinglé pour son usage de la flotte aérienne de la République. Les précédents sont même nombreux en la matière. En 2008, Christian Estrosi, alors secrétaire d'État à l'outre-mer, avait été contraint de présenter « *toutes ses excuses* » pour le coût de son déplacement à Washington (États-Unis) en jet privé – 138 000 euros. Deux ans plus tard, Mediapart **révéla**it l'aller-retour en jet privé dans les Antilles – 116 500 euros – d'un autre secrétaire d'État et autre amoureux des jets privés : Alain Joyandet.

En 2015, c'est Manuel Valls qui avait dû rembourser le voyage de ses deux enfants en Falcon à Berlin (Allemagne) pour aller voir la finale de la Coupe d'Europe de football. Mais, à Matignon, c'est l'exemple de François Fillon qui a sans conteste marqué les esprits. Pendant cinq ans, le premier ministre de Nicolas Sarkozy a en effet régulièrement utilisé les jets de la République pour rejoindre à titre privé sa propriété de Solesmes (Sarthe), située à 1 h 20 de Paris en TGV. Autres temps, mêmes mœurs.

Boîte noire

Pour cette enquête, nous avons recueilli l'historique des données de vol des avions de l'escadron de transport 00.060 (ET 60) *via* les plateformes **Radarbox** et **Flightaware**. Nous avons ensuite croisé ces données avec l'agenda du premier ministre et ses déplacements effectués au cours de la période allant de février 2021 à février 2022 pour identifier les vols qu'il a empruntés.

Parmi ces vols, nous avons isolé ceux qui nous semblaient les plus problématiques, à savoir les allers-retours effectués entre Paris et des villes accessibles en train par des lignes directes en moins de 2h15 de trajet (Lyon, Bordeaux, Caen, Strasbourg, Nancy, Dôle, Saint-Brieuc...).

Dans un second temps, nous avons isolé les vols à destination de villes plus distantes de Paris en train (Marseille, Lorient, Clermont-Ferrand, Limoges...), ainsi que les déplacements avec plusieurs étapes (celui entre Paris et Bordeaux, puis entre Bordeaux et Nantes, puis entre Nantes et Paris effectué le 10 septembre 2021, par exemple). Bien que plus longs ou compliqués à effectuer en train ou en voiture, ces trajets interrogent sur l'organisation de l'agenda du premier ministre.

Pour établir une estimation du bilan carbone de ces déplacements en jet, nous nous sommes appuyés sur les données disponibles sur le site spécialisé **MyDailyJet** et le calculateur de la plateforme **ComparePrivatePlanes**. Selon ces données, nous avons estimé que le bilan carbone d'un déplacement en Falcon 7X (le modèle d'avion le plus souvent utilisé par le premier ministre) est d'environ 3,19 kg de CO₂ par kilomètre parcouru.

Pour le bilan carbone des trajets en train, nous avons utilisé les données disponibles sur le site de la **SNCF**.

Sur cette base, nous avons estimé que le bilan carbone d'un déplacement en Falcon 7X est environ 1500 fois plus important que celui du même déplacement effectué en TGV (le ratio variant entre 1450 et 1678).

Pour le coût horaire d'utilisation des avions de l'ET 60, nous nous sommes basés sur les réponses du ministère des armées à la députée Aude Bono-Vandorme, qui suit attentivement ces questions à l'Assemblée nationale, dans le prolongement de son prédécesseur René Dosière.

La dernière réponse du ministère, donnée mardi 8 février 2022, est disponible [ici](#).

Nous avons sollicité le ministère des armées pour obtenir le détail du calcul de l'heure d'utilisation, mais celui-ci ne nous a pas apporté la précision demandée.

Prolonger

Liste des vols aller-retour effectués par des avions de l'escadron de transport 00.060 (ET 60) entre Paris et des villes accessibles en train par des lignes directes en moins de 2h15 de trajet, en lien avec des déplacements du premier ministre Jean Castex sur la période allant de février 2021 à février 2022 (certains ont pu être effectués à vide).

- Le 19 février 2021, A/R à Bordeaux (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Vidal et M^{me} Borne au sujet de l'emploi des jeunes).
- Le 26 février 2019, A/R à Nantes (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Gourault, autour de la relance et de la transition écologique).
- Le 13 mars 2021, A/R à Niort (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Parly, pour la visite d'un centre de vaccination).
- Le 10 avril 2021, A/R à Lyon (pour un déplacement dans le cadre de la lutte contre le Covid).
- Le 16 avril 2021, A/R à Caen (pour visiter un centre de vaccination et rencontrer des soignant-es).
- Le 3 mai 2021, A/R à Nancy (pour un déplacement en compagnie de M. Blanquer pour visiter un lycée).
- Le 9 juillet 2021, A/R à Saint-Brieuc (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Borne au sujet de l'emploi).
- Le 27 août 2021, A/R à Caen (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Borne, M^{me} Gourault, M. Griset et M. O pour visiter des lieux de travail partagé).

- Le 31 août 2021, A/R à Strasbourg (pour un déplacement en compagnie de M. Fesneau et M^{me} Klinkert pour un déplacement en Alsace).
- Le 28 septembre 2021, A/R à Bordeaux (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Wargon pour un congrès HLM).
- Le 12 novembre 2021, A/R à Lyon (pour un déplacement autour de la sécurité et la rénovation urbaine).
- Le 22 novembre 2021, A/R à Bruxelles (pour une réunion autour de la coopération dans la lutte contre le terrorisme).
- Le 2 décembre 2021, A/R à Angoulême (pour un déplacement en compagnie de M. Véran autour de la présentation du volet régional du Ségur de la santé).
- Le 3 décembre 2021, A/R à Lyon (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Gourault et M^{me} Bourguignon).
- Le 21 janvier 2022, A/R à Nantes (pour la pose de la première pierre du CHU de Nantes).
- Le 4 février 2022, un avion fait le trajet à vide depuis Paris pour venir chercher le premier ministre à Dunkerque (où il s'est rendu en train) et le ramener à Paris.

Liste des vols effectués par des avions de l'escadron de transport 00.060 (ET 60), à destination de villes éloignées de plus de 2h15 de Paris en train ou lors de trajets comptant plusieurs étapes, en lien avec des déplacements du premier ministre Jean Castex sur la période allant de février 2021 à février 2022 (certains ont pu être effectués à vide).

- Le 3 avril 2021, A/R à Périgueux (pour un déplacement en compagnie de M. Darmanin pour visiter un centre hospitalier, un centre de vaccination et une gendarmerie)
- Le 20 avril 2021, A/R à Mulhouse (pour un déplacement en compagnie de M. Dupond-Moretti pour visiter la prison de Lutterbach)
- Le 23 avril 2021, A/R à Clermont-Ferrand (pour un déplacement en compagnie de M. Denormandie au sujet des retraites des agriculteurs)

- Le 24 avril 2021, A/R à Toulouse (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Gourault, notamment pour annoncer le financement de plusieurs grands projets)
- Le 11 mai 2021, A/R à Avignon (pour un déplacement en compagnie de M. Darmanin pour rendre hommage à un policier tué en opération)
- Le 21 mai 2021, un avion fait le trajet à vide depuis Paris pour venir chercher le premier ministre à Nice (où il s'est rendu par le train de nuit) pour l'amener à Valence, puis à Paris
- Le 24 juillet 2021, A/R à La Roche-sur-Yon (pour un déplacement en compagnie de M. Riester, M. Denormandie et M^{me} Abba au sujet de la filière du bois)
- Le 26 juillet 2021, A/R à Saint-Dizier (pour un déplacement en compagnie de M. Darmanin et M^{me} Abba pour un déplacement en Haute-Marne)
- Le 28 août 2021, A/R à Saint-Nazaire (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Pompili, M^{me} Pannier-Runacher et M^{me} El Haïry au sujet d'un parc éolien en mer)
- Le 6 septembre 2021, vol Paris-Lyon, puis Lyon-Grenoble, puis Grenoble-Angers, puis Angers-Paris le 7 septembre (à Lyon et à Grenoble pour le plan «*France Relance* » et à Angers pour les journées parlementaires LREM)
- Le 10 septembre 2021, vol Paris-Bordeaux, puis Bordeaux-Nantes, puis Nantes-Paris (à Bordeaux autour de la question de l'aménagement des territoires et à Nantes pour un discours devant des élus)
- Le 20 septembre, A/R à Limoges (notamment pour visiter «*le train de la relance* »)
- Le 15 octobre 2021, A/R à Clermont-Ferrand (pour la convention des intercommunalités)
- Le 19 octobre 2021, vol Paris-Dole, puis Dole-Dijon, puis Dijon-Paris (pour un déplacement en compagnie de M. Véran et M^{me} Bourguignon pour le Ségur de la santé)
- Le 28 octobre 2021, A/R à Lorient (pour un déplacement en compagnie de M. Dupond-Moretti au sujet de la justice de proximité)
- Le 6 novembre 2021, A/R à Annecy (pour une rencontre avec les professionnels de la montagne).
- Le 9 novembre 2021, A/R à Saint-Dizier (pour commémorer la mort de Charles de Gaulle à Colombey-les-Deux-Églises)
- Le 12 décembre 2021, vol Paris-Nancy, puis Nancy-Épinal, puis Épinal-Paris (pour un déplacement en compagnie de M. Djebarri pour l'inauguration d'une ligne de TER)
- Le 13 décembre 2021, vol Paris-Marseille, puis vol Marseille-Paris le 14 décembre (pour un déplacement en compagnie de M^{me} Gourault au sujet du plan «*Marseille en grand* »)
- Le 26 décembre 2021, vol Paris-Perpignan, puis Perpignan-Paris le 27 décembre
- Le 28 décembre 2021, vol Paris-Perpignan, puis Perpignan-Paris

Réponse du cabinet du premier ministre à nos questions

« La fonction de Premier ministre conduit à de fréquents déplacements sur le territoire national comme à l'étranger, dans le cadre d'un agenda optimisé où peuvent coexister dans une même journée un déplacement sur le territoire et des rendez-vous ou participations à des événements sur Paris.

En outre, au-delà des membres de son cabinet, le Premier ministre est systématiquement accompagné par une équipe composée de ses officiers de sécurité, d'un médecin et des équipes assurant la continuité des communications gouvernementales de défense.

Cette situation n'a pas de comparaison dans les autres ministères.

Le tableau ci-dessous recense depuis 2015 les dépenses des frais de déplacement du Premier ministre hors vols ETEC ainsi que les remboursements effectués au ministère des armées au titre des vols ETEC.

En dehors des années affectées par la pandémie de Covid-19, ces dépenses restent assez stables dans le temps, signent que leur niveau est bien lié à la fonction et non au titulaire du poste.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Frais de déplacements hors ETEC(ME) (*)	1,013	1,023	1,166	1,200	0,973	0,508	0,285
Voix ETEC (ME)	3,783	2,874	3,002	3,875	1,732	1,117	1,142
Dépenses autorisées (voix, location, carburant, gestion de la flotte...) (**)	0,580	0,675	0,536	0,584	0,585	0,477	0,653

(*) dépenses du PM, de son cabinet et de son soutien (GPM...)

Les déplacements du Premier ministre font l'objet de plusieurs impératifs au moment de leur organisation, et qui guident les choix du moyen de transport retenu entre le rail, la route et les moyens aériens :

- Un impératif de sécurité tout d'abord, liée à la fonction même du Premier ministre, sous la responsabilité du Groupement de Sécurité du Premier ministre.
- Un impératif de disponibilité du Premier ministre, qui doit pouvoir à tout moment pouvoir regagner Matignon en cas d'urgence dans un temps imparti.
- Un impératif de gestion du temps, l'agenda du Premier ministre étant très contraint, l'optimisation de son temps demeure une préoccupation.
- Un impératif de sobriété en terme de cout et d'impact environnemental, le dispositif le moins impactant possible étant toujours retenu lorsque cela est possible.

Le choix du moyen de transport est fonction de ces différents critères, en prenant en compte également la capacité de la SNCF et d'Air France à proposer des horaires et des configurations de voyage compatible avec cela. Par rapport à ces nombreuses contraintes, l'ETEC offre une offre qui apporte beaucoup plus de souplesse.

J'ajoute à cela que le Premier ministre a fait le choix politique d'être le plus souvent possible au contact des Français, sur le terrain, dans les territoires, à l'écoute et dans le dialogue. Il tient également à ne pas restreindre ses déplacements aux seuls territoires directement connecté par le rail à Paris mais à pouvoir se rendre dans des sous-préfectures et territoires ruraux souvent délaissés par les politiques. La longueur du voyage pour se rendre dans ces territoires par les transports en communs et souvent incompatibles avec les impératifs du Premier ministre, et seuls les moyens aériens lui permettent d'envisager d'aller à la rencontre des habitants de ces territoires. Par ailleurs, cet engagement, qu'il a pris dès son discours de politique générale, lui permet aussi de s'assurer du bon déploiement des décisions politiques prises depuis Matignon, tout en restant connecté au terrain et des attentes des Français et ce à l'occasion de 315 déplacements recensés à ce jour depuis son arrivée à Matignon. »

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.