

TRAFIC AÉRIEN

EMPÊCHER LE REDÉCOLLAGE
DES VOLS COURTS

GREENPEACE

SOMMAIRE

Introduction _____	3
La nécessaire réduction du trafic aérien	
1. Suppression des vols courts : pourquoi et comment ? _____	7
• Vols intérieurs : quel est le problème ? _____	8
• Quelle interdiction ? _____	11
• Quid des vols internationaux ? _____	17
2. Vols intérieurs : que s'est-il passé pendant la crise du Covid ? _____	20
• Les connexions aériennes concernées par l'annonce _____ du gouvernement face au Covid	22
• Les connexions aériennes les plus émettrices face au Covid _____	24
• Surveillance citoyenne vs Retour à l'anormal _____	25

INTRODUCTION

La nécessaire réduction du trafic aérien

La responsabilité climatique du transport aérien est régulièrement minimisée par le lobby du secteur, dont la priorité est de renouer avec les dynamiques de croissance du trafic pré-Covid. Or c'est justement la croissance du trafic aérien, année après année, qui pose le plus problème d'un point de vue climatique, au-delà de son impact actuel. Si on laisse le trafic aérien repartir sur les mêmes niveaux et rythmes de croissance après la crise du Covid, on va dans le mur d'un point de vue climatique.

Pour rappel, au niveau mondial, **le nombre de voyageurs transportés a été multiplié par deux entre 2006** (2,1 milliards de passagers) **et 2018** (4,2 milliards)¹, **et il est estimé que la contribution de l'aviation au réchauffement climatique a presque doublé entre 2000 et 2018**².

Au niveau français, le trafic aérien a quasiment été multiplié par deux au cours de ces vingt dernières années (environ 87 millions de passagers transportés en 1998 contre 172 millions en 2018). Ce sont les vols internationaux qui concentrent la majorité de ces passagers et qui expliquent en grande partie cette dynamique ; les vols intérieurs (territoire métropolitain) ont eux connu plusieurs périodes de baisse du nombre de passagers transportés entre 1998 et 2018, pour au final revenir à un niveau quasi équivalent (25 millions de passagers transportés en 1998 contre 26 millions en 2018)³.

Les émissions de CO₂ du transport aérien en France sont estimées à 23,4 millions de tonnes en 2019 et ont augmenté de 17 % par rapport à 2010 : là encore, logiquement, ce sont les vols internationaux qui représentent la majorité de ces émissions et ils contribuent notamment à tirer leur croissance (+18 % par rapport à 2010 pour les émissions liées au transport aérien international contre un niveau d'émissions stable pour le trafic intérieur métropole)⁴.

¹ Source : [Banque Mondiale](#)

² Source

³ Source : [Insee](#). À noter cependant que, sur cette période, pour les vols intérieurs métropolitains, le volume de passagers transportés sur des vols Paris-Provence a nettement diminué, baisse compensée par une hausse du nombre de passagers transportés sur des vols Provence-Provence.

⁴ Source : [ministère de la Transition écologique](#)

Il conviendra donc de se rappeler, au fil de la lecture de ce rapport, que **ce sont les vols internationaux qui représentent la majorité des émissions de CO₂ du secteur aérien en France**. Dans un contexte où il nous faut rapidement et drastiquement réduire nos émissions, cela ne saurait être un prétexte pour ne pas réguler les vols intérieurs pour lesquels des alternatives moins polluantes existent ou sont possibles. En revanche, une action politique qui se concentrerait uniquement sur cet enjeu serait nécessairement insuffisante.

Il convient également de se rappeler que **les émissions de CO₂ ne sont pas le seul problème du secteur aérien** : l'aviation a aussi des impacts « hors CO₂ » sur le climat, liés notamment à l'émission à haute altitude d'oxydes d'azote, de vapeur d'eau et de particules fines. Ainsi, la dernière étude scientifique en date⁵ évalue que, pour avoir une idée du poids total du transport aérien dans le réchauffement climatique, il faudrait probablement multiplier par un facteur trois l'impact des seules émissions de CO₂.

Malgré l'enjeu climatique, les responsables du secteur aérien et le gouvernement plaident pour un retour à « l'anormal » : ils éludent trop souvent le sujet de la contraction du trafic aérien, pourtant incontournable dans le contexte de crise climatique, en misant tout sur la promesse d'un avion « vert », comme l'avion à hydrogène. Mais l'avion à hydrogène ne sera pas, au mieux, mis en service avant 2035 : il arrivera trop tard au regard de l'urgence climatique qui nous impose d'agir et de réduire nos émissions dès maintenant. De plus, quel que soit l'avion vert qu'on nous propose, il n'apportera pas de solution miracle pour absorber le volume et la croissance du trafic aérien que nous avons connus avant la crise du Covid, du fait notamment des enjeux de disponibilité de la ressource (terres, biomasse, électricité renouvelable, etc.) et de concurrence avec les autres usages et les autres secteurs. Enfin, si l'on prend l'exemple de l'avion à hydrogène, beaucoup mis en avant dans le débat public, il ne permettrait pas d'éliminer complètement la contribution « hors CO₂ » du transport aérien au changement climatique.

Il faut impérativement adapter le volume du trafic aérien aux limites de la planète et le remettre sur des trajectoires compatibles avec les objectifs climat de l'Accord de Paris.

⁵ *The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018*, Lee & all, Septembre 2020. Disponible [ici](#).

Pour commencer, il faut **abandonner l'avion pour les trajets qui peuvent être faits en train, moyen de transport beaucoup moins polluant.**

Dans ce rapport, nous revenons sur le problème que posent les vols intérieurs d'un point de vue climatique, sur les principaux enjeux qu'implique leur suppression et sur l'impact de la crise du Covid sur quelques connexions aériennes intérieures clés. On peut notamment retenir que :

- **Les vols courts sont une aberration climatique** : un vol Paris-Marseille émet 53 fois plus d'émissions de CO₂eq par passager que le même trajet en TGV... quand ce dernier ne dure pourtant que trois heures⁶.
- **L'interdiction de certaines connexions aériennes intérieures proposée par le gouvernement est largement insuffisante** : elle passe à côté des lignes les plus émettrices, comme Paris-Toulouse (qui a représenté 213 kt de CO₂ en 2019, là où la connexion Paris-Rennes, a priori concernée par l'interdiction du gouvernement, a par exemple été responsable de 4 kt de CO₂ pour la même année) ; les modalités de sa mise en œuvre, qui détermineront pourtant sa pertinence, restent à ce stade floues ou problématiques ; enfin, elle semble aujourd'hui constituer l'essentiel de l'action gouvernementale sur le sujet aérien/climat, alors que ce sont les vols internationaux qui constituent le gros du problème.
- **Le retour «à l'anormal» sur ces connexions aériennes intérieures pour lesquelles une alternative en train existe, à l'issue de la crise du Covid, devra être surveillé de près** : en juillet 2020, juste après le 1^{er} confinement, le trafic sur la connexion Paris-Nice, soit la connexion intérieure la plus émettrice, atteignait déjà 62 % du trafic «habituel» (en comparaison du trafic sur le même mois de l'année précédente).

⁶ Et un aller-retour Bruxelles-Madrid représente 220 kg de CO₂ : davantage que les émissions moyennes annuelles d'un habitant de l'Ouganda, de la Somalie et de 15 autres pays dans le monde (source).

Sources et méthodologie

➤ Les émissions totales de CO₂ pour 2019 des différentes connexions aériennes intérieures considérées ont été établies en repartant du travail d'analyse et de modélisation réalisé par le Réseau Action Climat avec l'appui technique de Transport & Environment et publié en mai 2020. Pour les données 2018 sur les émissions de gaz à effet de serre des vols, le Réseau Action Climat avait utilisé : pour les données agrégées, les [inventaires des émissions transmis par les États membres à la CNUCC](#) et, pour les données sur les vols, l'analyse des données d'émissions par trajet fournies par Plane Finder. Le calcul de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ a été réalisé à partir de la méthodologie du [calculateur de l'OACI](#). Pour ce rapport, les données produites par le Réseau Action Climat ont été mises à jour par Greenpeace France pour l'année 2019.

➤ Les informations sur la durée des trajets en train ont également été récupérées auprès du Réseau Action Climat. Sources : [proposition de loi n° 2005](#) enregistrée à la présidence de l'Assemblée nationale le 5 juin 2019, complétée par un recueil de données réalisé sur [le site de la SNCF](#).

➤ Les données sur le nombre de passagers en 2019 pour les différentes connexions aériennes considérées, et leur évolution dans le temps, ont été achetées et récupérées auprès de France Aviation Civile (FRAC).

➤ La comparaison train/avion des émissions de CO₂eq par passager a été établie en utilisant [les calculateurs de la SNCF](#) pour le train et celui de la [Direction générale de l'aviation civile](#) pour l'avion, qui se basent sur le guide méthodologique du ministère de la Transition écologique disponible [ici](#).

➤ Les données sur le nombre de passagers pour les mois 2020 avant/pendant/après le premier confinement, et leur comparaison avec les mêmes mois en 2019, ont été récupérées en open data auprès d'[Eurostat](#).

Remerciements à Agathe Bounfour du Réseau Action Climat et à Thomas Earl de Transport & Environment pour la mise à disposition de leurs données et les conseils méthodologiques.



1

**SUPPRESSION
DES VOLS COURTS :
POURQUOI
ET COMMENT ?**

VOLS INTÉRIEURS : QUEL EST LE PROBLÈME ?

Pour les vols courts⁷, des alternatives moins polluantes, comme le train, sont déjà souvent disponibles et/ou peuvent être encore développées, notamment en investissant sérieusement dans la relance du secteur ferroviaire et en utilisant toutes les capacités du train de jour et de nuit. De plus, la suppression ou la régulation des vols courts intérieurs constitue un levier sur le secteur aérien que l'on peut activer directement au niveau national, et sur lequel nous pouvons donc exiger une prise de décision de nos responsables politiques dès à présent. Si ce sont les vols internationaux qui représentent aujourd'hui le plus grand risque pour le climat, il serait absurde, dans un contexte de crise climatique qui impose de réduire rapidement nos émissions, de se priver de leviers d'action comme la suppression des vols courts et de continuer à opérer des vols sur des distances pour lesquelles on sait se déplacer autrement.

Le tableau ci-dessous donne à voir le problème «climat» que posent ces vols intérieurs. Nous y avons repris les 12 connexions Paris-Province et les trois connexions Province-Province⁸ qui ont transporté le plus de passagers en 2019 alors qu'une alternative en train est disponible sans changement et en moins de six heures⁹.

Cet exercice devrait également être fait pour tous les vols courts, y compris les vols transfrontaliers. Le Shift Project cible ainsi par exemple dans un récent rapport¹⁰ les connexions internationales qui peuvent se faire en moins de 4h30 depuis Paris : Paris-Gatwick, Paris-Heathrow, Paris-Luton, Paris-Southend, Paris-Genève, Paris-Zurich, Paris-Francfort, Paris-Amsterdam, Paris-Bruxelles, Paris-Londres. Greenpeace considère en effet que ces vols devraient aussi être abandonnés au profit du train, et que ce débat doit donc de fait être porté également à l'échelle européenne et avec les partenaires européens et suisses concernés.

⁷ Par vols courts, on peut considérer les vols de moins de 1500 kilomètres, qui peuvent être des vols intérieurs ou transfrontaliers. Nous nous concentrons dans ce rapport sur les vols courts intérieurs.

⁸ À noter que la connexion Province-Province qui a transporté le plus de passagers en 2019 est la connexion Bordeaux-Lyon (581 927 passagers soit +27% par rapport à 2014, et 40 kt CO₂ émises en 2019). Elle n'a cependant pas été intégrée dans ce tableau car nous nous sommes concentrés sur les connexions aériennes intérieures qui bénéficient d'une alternative en train sans changement et en moins de six heures. Or, depuis 2014, la ligne ferroviaire transversale Lyon-Bordeaux ne fonctionne plus : il faut donc repasser par Paris pour faire ce trajet en train... Voilà un exemple concret de renoncement sur le ferroviaire, alors que c'est bien l'inverse dont on a besoin pour le climat mais aussi pour le désenclavement des territoires.

⁹ Les données présentées dans ce tableau pourront être fournies sur demande pour les autres connexions aériennes pour lesquelles une alternative existe en moins de six heures de train.

¹⁰ <https://theshiftproject.org/article/climat-preparer-avenir-aviation-propositions-shift-contreparties/>

Mais, dans un premier temps, notre attention s'est portée ici sur les connexions intérieures pour lesquelles nos responsables politiques nationaux ont directement la main.

15 connexions aériennes intérieures qui font mal au climat :

Connexion aérienne ¹¹	Émissions totales de CO ₂ en 2019 (en kt) ¹²	Nombre de passagers en 2019 (évolution par rapport à 2014)	Durée du trajet en train	Comparaison train/avion des émissions de CO ₂ eq par passager (en kg) ¹³	
				Train	Avion (coefficient multiplicateur par rapport au train)
Paris-Nice	225	3 183 794 (+11 %)	5h58	2,1	82,3 (x39)
Paris-Toulouse	213	3 216 294 (+2 %)	4h14	1,7	76,5 (x45)
Paris-Marseille	127	1 559 838 (+4 %)	3h02	1,6	84,8 (x53)
Paris-Bordeaux	89	1 218 160 (-21 %)	2h04	1,2	71,4 (x60)
Paris-Montpellier	68	989 040 (+23 %)	3h04	1,6	81,4 (x51)
Paris-Biarritz	49	631 400 (-8 %)	4h04	1,6	95,7 (x60)
Paris-Brest	42	560 965 (+6 %)	3h25	1,2	82,3 (x69)
Paris-Pau	39	478 837 (-11 %)	4h17	1,6	132,1 (x83)
Paris-Lyon	38	696 119 (+13 %)	1h56	1	65,7 (x66)
Lyon-Nantes	37	560 854 (+55 %)	4h24	1,7	85,3 (x50)
Bordeaux-Marseille	37	426 631 (+75 %)	5h54	3,6	79 (x22)
Paris-Toulon	32	392 272 (-6 %)	4h02	1,8	131,9 (x73)
Paris-Nantes	27	551 130 (+20 %)	1h57	0,8	66,9 (x84)
Lyon-Toulouse	23	428 130 (+24 %)	4h08	1,1	72,5 (x66)
Paris-Clermont	13	280 792 (-6 %)	3h27	2,2	90,5 (x41)

¹¹ Les données sur les émissions de CO₂ des connexions aériennes Province-Paris et sur leur nombre de passagers en 2019, présentées dans les 2^e et 3^e colonnes de ce tableau, compilent les chiffres pour la connexion vers/depuis Orly et pour la connexion vers/depuis Roissy.

¹² Attention, seules les émissions de CO₂ des vols sont ici considérées alors que le secteur aérien induit d'autres effets néfastes sur le climat, liés notamment à l'émission à haute altitude d'oxydes d'azote, de vapeur d'eau et de particules fines.

¹³ Cette comparaison est réalisée à partir des calculateurs de la SNCF pour le train, et de la Direction générale de l'aviation civile pour l'aviation, accessibles à toutes et tous, et donne à voir les émissions de gaz à effet de serre, exprimées en CO₂eq, que représente un même trajet, en avion ou en train, par passager. À noter que le calculateur de la DGAC ne tient pas compte des effets du transport aérien sur le climat autres que les émissions de gaz à effet de serre, pourtant importants (l'impact climat par passager des trajets en avion est donc encore sous-évalué dans ce tableau). À noter également que, par souci de facilité et d'uniformité, pour les connexions aériennes Paris-Province, nous avons systématiquement réalisé le calcul des émissions CO₂eq par passager sur la base d'un vol depuis/vers l'aéroport de Roissy CDG (et non pas Orly). La différence est cependant marginale et ne remet pas en cause l'ordre de grandeur des différentiels entre l'aviation et le train qui nous intéresse tout particulièrement ici. À noter enfin que, pour le train, nous avons considéré, le cas échéant, les émissions CO₂eq par passager pour un trajet en TGV.

Quelques points clés à retenir

53 FOIS PLUS



En termes d'émissions de CO₂eq par passager, la différence entre le train et l'avion, pour un même trajet, est considérable : on émet ainsi 39 fois plus de CO₂eq quand on fait le trajet Paris-Nice en avion par rapport au même trajet en train, 45 fois plus pour Paris-Toulouse, **53 fois plus pour Paris-Marseille...** et on émet même 84 fois plus de CO₂eq quand on fait le trajet Paris-Nantes en avion par rapport au même trajet en train. Pour la moitié des connexions étudiées ci-dessus, le trajet en avion est au moins 60 fois plus polluant que le même trajet en train.

On peut également retenir de ce tableau que les trois connexions les plus émettrices en 2019 (Paris-Nice, Paris-Toulouse, Paris-Marseille) ne seront pas concernées par l'interdiction annoncée par le gouvernement (interdiction des lignes quand une alternative en train existe en moins de 2h30). Et sur les 15 connexions aériennes qui ont transporté le plus de passagers en 2019 alors qu'une solution alternative est disponible en train sans changement et en moins de six heures, seules trois seraient concernées par l'interdiction annoncée par le gouvernement.

Enfin, pour la majorité des lignes présentées ci-dessus, le nombre de passagers transportés a augmenté entre 2014 et 2019, mais souvent de manière limitée. Ce sont les connexions Province-Province, dites « transversales », qui ont connu les augmentations de trafic les plus importantes, notamment Lyon-Nantes (+55 %) et Bordeaux-Marseille (+75 %). Pour les connexions qui ont vu leur volume de passagers diminuer sur les cinq dernières années, la baisse la plus importante est constatée pour la connexion Paris-Bordeaux (-21 %) : connexion dont l'alternative ferroviaire a connu l'évolution la plus notable récemment avec la mise en service en 2017 de la nouvelle ligne à grande vitesse qui a fait passer le trajet Paris-Bordeaux en train d'une durée de 3h15 à 2h04. Sur ce point, il peut être intéressant de revenir sur l'évolution du volume de passagers sur la connexion Paris-Nantes : alors que la ligne TGV Paris-Nantes est entrée en service en 1989 (permettant de réduire d'environ une heure le temps de ce trajet en train), le nombre de passagers transportés en avion sur ce même trajet a baissé entre 1989 et 2004, mais, entre 2004 et 2019, il a réaugmenté (+20 % entre 2014 et 2019). L'analyse mériterait évidemment d'être généralisée et affinée, mais ce constat peut à minima nous amener à questionner les discours s'opposant aux interdictions de vols intérieurs sous prétexte de la chute naturelle du trafic aérien quand la concurrence ferroviaire est « à la hauteur »...

QUELLE INTERDICTION ?

Le (tout) petit pas du gouvernement

Le gouvernement a annoncé au printemps 2020 l'interdiction des vols intérieurs quand une alternative en train est disponible en moins de 2h30, à l'exclusion des vols de correspondance vers des vols internationaux (selon des modalités qu'il reste à préciser). Cette annonce du gouvernement devrait a priori être confirmée dans le projet de loi climat issu des propositions de la Convention citoyenne pour le climat. Pour rappel, la proposition de la Convention citoyenne sur ce sujet est plus ambitieuse que celle du gouvernement puisqu'elle demande l'organisation progressive de la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs sur les lignes où il existe une alternative en train en moins de 4h. Le gouvernement a indiqué que sa mesure serait également actée et précisée par voie réglementaire. Mais, pour l'instant, nous n'en sommes qu'au stade de l'annonce.

Selon une [analyse du Réseau Action Climat](#) publiée en mai 2020, seules cinq lignes (Paris-Bordeaux, Paris-Lyon, Paris-Nantes, Paris-Rennes, Lyon-Marseille¹⁴) sur la centaine de connexions intérieures existantes (hors Corse et Outre-mer) seraient potentiellement concernées par l'interdiction visée par le gouvernement¹⁵. La modélisation du Réseau Action Climat montre que ce « scénario 2h30 » présenterait un bénéfice climat très limité, notamment si on exclut le « hub » international de Roissy CDG (une des options évoquées par le gouvernement pour préserver les vols de correspondance) : cela ne réduirait que de 6,6 % les émissions de CO₂ issues des vols métropolitains, et de 0,5 % les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France.

**0,5 %
vs 6,2 %**

Le Réseau Action Climat a également démontré que le bénéfice climat serait nettement renforcé avec une suppression des lignes à moins de cinq heures en train (diminution de 60,6 % des émissions de CO₂ des vols métropolitains et de 4,5 % des émissions de l'ensemble des vols au départ de la France), et encore plus avec une suppression des lignes à moins de six heures en train (diminution de 83,5 % des émissions de CO₂ issues des vols métropolitains et de 6,2 % des émissions de l'ensemble des vols au départ de la France)¹⁶.

¹⁴ Les connexions Paris-Rennes et Lyon-Marseille, non incluses dans le tableau précédent, représentent respectivement 149 007 et 53 776 passagers en 2019.

¹⁵ À noter que la connexion « Lyon-Marseille », malgré son temps de trajet en train inférieur à 2h30, pourrait ne pas être concernée par cette interdiction, selon les dernières prises de parole du gouvernement sur le sujet.

¹⁶ À noter que les connexions vers les « hubs » restent concernées par l'interdiction dans ce scénario.

On peut légitimement se demander quel critère a été retenu par le gouvernement pour opter pour ce « scénario 2h30 » : est-ce qu'il s'est agi de fixer le curseur à un niveau qui pourrait être acceptable pour les dirigeants d'Air France ? Voire de leur donner le prétexte de la contrainte écologique imposée par le gouvernement pour délaisser des lignes devenues moins « intéressantes » qu'avant et pour déployer des plans déjà prévus avant la crise du Covid, comme la réduction de l'offre sur le réseau intérieur ?

Pour Greenpeace, au regard de l'urgence à agir face à la crise climatique, le bénéfice climat d'une telle mesure devrait être un critère déterminant pour placer le curseur : en planifiant et en organisant la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs pour lesquels une alternative est possible en moins de six heures, ou en train de nuit, cela permettrait notamment d'inclure les cinq lignes intérieures les plus émettrices en CO₂.

Évidemment, d'autres critères doivent entrer en ligne de compte, comme l'acceptabilité sociale d'une telle mesure : quelle durée de voyage en train peut être jugée satisfaisante et acceptable ? La réponse à cette question variera probablement d'un individu à l'autre, mais on peut se rappeler que, dans le cadre d'un sondage réalisé par l'institut BVA pour Greenpeace en juin 2020, 58 % des personnes interrogées se déclaraient favorables à la suppression des lignes aériennes intérieures lorsqu'il existe des alternatives en train à moins de six heures. Pas si inacceptable que cela... Sur ce point, rappelons également que l'usage de l'avion reste un marqueur social important et que beaucoup de Français-es n'y ont pas ou peu recours : selon un autre sondage BVA publié en 2019, 36 % de l'ensemble des personnes interrogées déclaraient ainsi avoir pris l'avion au cours des 12 derniers mois, contre 64 % des cadres. Dans une étude publiée par le ministère de la Transition écologique en 2018, il est également indiqué que seuls 18 % des Français-es utilisent l'avion plus de cinq heures par an.

Le risque d'enclavement des territoires concernés par une telle suppression est également régulièrement soulevé. S'il est légitime que des élu-es locaux puissent s'inquiéter de la desserte de leur territoire et des impacts pour le dynamisme économique local, nous pensons qu'il ne faut pas se tromper de combat : face à la crise climatique, cela ne fait pas sens de se battre pour maintenir des connexions aériennes sur des trajets qui peuvent se faire avec

des modes de transports moins polluants, comme le train. En revanche, il faut se battre avec détermination pour que le report modal lié à la suppression de ces vols intérieurs, notamment vers le train, soit bien anticipé, pour que les investissements dans la relance du ferroviaire soient réels et à la hauteur des enjeux, pour que l'offre ferroviaire soit modernisée et améliorée en quantité et en qualité et rendue accessible à toutes et tous, pour qu'un réseau complet de nouveaux trains de nuit soit développé pour compléter l'offre de jour et faciliter le report modal avion/train, etc. Mais aussi pour le développement d'un tourisme local dynamique, et respectueux du climat et de l'environnement.

Par ailleurs, il est également important de souligner que :

- 1 - pour ce qui concerne les déplacements professionnels, une partie peut être évitée aujourd'hui grâce aux outils technologiques de travail à distance avec lesquels un nombre croissant de personnes se sont familiarisées pendant la crise sanitaire ;
- 2 - le gain de temps de l'avion par rapport au train devient souvent relativement négligeable, si l'on prend en compte les temps de trajets entre les cœurs de ville et les aéroports, au départ et à l'arrivée, et le temps d'embarquement ;
- 3 - il est effectivement nécessaire, face à la crise climatique, de bousculer et de faire évoluer nos habitudes de déplacements, de loisirs et professionnels (par exemple pour le travail, au lieu de faire plusieurs allers-retours à la journée en avion, concentrer son déplacement sur plusieurs jours d'affilée et s'y rendre en train).

Donner du sens à cette interdiction

Au-delà de la question d'où placer le curseur, la suppression de certaines connexions aériennes intérieures doit prendre en compte plusieurs autres enjeux clés :

✈ Pour faire sens, **une interdiction des vols intérieurs doit évidemment concerner toutes les compagnies aériennes**, et non pas seulement Air France, au risque de voir ces vols transférés aux filiales d'Air France ou repris par d'autres compagnies concurrentes, ce qui ne présenterait aucun intérêt d'un point de vue climatique. Sur ce point, le gouvernement a déjà indiqué que la disposition réglementaire annoncée sur le sujet devrait justement permettre une application de cette mesure pour toutes les compagnies : nous devons faire preuve de vigilance.

➔ Dans le rapport du Shift Project mentionné ci-dessus, il est indiqué que, « dans le cas de l'arrêt d'une liaison aérienne, **il importe qu'en parallèle le plafond réglementaire du trafic sur les aéroports concernés soit abaissé [du nombre de vols correspondants], afin d'éviter que les créneaux aéroportuaires soient attribués à d'autres compagnies pour d'autres liaisons** ». Dans un contexte où l'enjeu est bien de réduire le trafic aérien pour faire face à la crise climatique, il serait en effet absurde que les créneaux aéroportuaires libérés du fait de la fermeture de certaines connexions aériennes intérieures puissent être réutilisés pour d'autres liaisons, potentiellement plus lointaines et plus émettrices ! Il est donc impératif que le gouvernement clarifie ce point.

➔ Concernant l'exclusion des vols en correspondance de l'interdiction visée par le gouvernement, le document transmis en décembre dernier par le gouvernement aux parlementaires et aux membres de la Convention citoyenne pour le climat mentionne ceci : « les services majoritairement dédiés aux vols en correspondance ne seront pas concernés par cette interdiction de sorte à ne pas interdire des vols où seule une minorité de voyageurs effectuerait un trajet de point à point ». À l'heure où nous écrivons ce rapport, nous ne savons pas encore les modalités précises de mise en œuvre de cette exception pour les vols en correspondance, mais sont évoquées l'exclusion de tous les vols vers/depuis le « hub » international de Roissy ou l'exclusion des vols qui justifient plus de 50 % de passagers en correspondance (qui pose plein de questions sur la complexité et la vérification de sa mise en pratique...).

Dans tous les cas, **au regard du peu d'ambition de la mesure proposée par le gouvernement à l'heure actuelle, ce débat sur l'exclusion des vols en correspondance ne fait de notre point de vue pas vraiment sens** ; l'alternative en train se faisant en moins de 2h30, il nous semble que les vols de correspondance pourraient et devraient être intégrés dans l'interdiction. D'autant que les quatre trajets Paris-Province concernés (Paris-Bordeaux, Paris-Lyon, Paris-Nantes et Paris-Rennes) bénéficient de connexions ferroviaires directes vers la gare TGV de Massy (pour relier l'aéroport d'Orly) ou vers la gare TGV de Roissy. L'offre ferroviaire actuelle mériterait certainement d'être renforcée et améliorée (augmentation des fréquences, horaires adaptés, etc.) et l'intermodalité rail/air¹⁷ mieux pensée et articulée, mais les infrastructures existent. Pourtant, le gouvernement préfère clore le débat en excluant tous les vols en correspondance du champ de l'interdiction de manière définitive.

¹⁷ Article sur le [partenariat Air France/SNCF sur Paris-Bordeaux](#). À noter cependant que le report modal de l'avion vers le train est un enjeu majeur qui doit absolument dépasser la seule problématique des trajets en correspondance (prendre le train pour aller prendre l'avion), dans une logique de transformation plus globale de nos déplacements (éviter les déplacements en avion pour privilégier d'autres modes de déplacement moins polluants comme le train).

À noter que le Shift Project, dans son [rapport sur l'avenir de l'aviation](#) publié en mai 2020 avec la contribution de Supaéro Décarbo, prend également position sur ce sujet. Il préconise de supprimer les liaisons aériennes là où l'alternative ferroviaire prend moins de 4h30. Il propose, dans ce cadre, de distinguer les trajets directs et les trajets de correspondance pour «préserver» ces derniers. Mais le rapport précise cependant que «si une liaison ferroviaire de moins de 2h30 est disponible pour des trajets en correspondances, la liaison aérienne associée est suspendue».

Si on optait pour une interdiction plus ambitieuse des vols intérieurs que celle proposée par le gouvernement, comme Greenpeace le défend, alors l'arrêt des vols de correspondance devrait de fait être organisé en prenant en compte l'état de l'offre ferroviaire alternative existante et les besoins éventuels de renforcement de cette offre et de développement de services complémentaires comme la tarification combinée train/avion – l'enjeu étant de permettre le report modal des vols de pré-acheminement vers le train dans de bonnes conditions. Cela supposerait une analyse fine de l'offre ferroviaire disponible en alternative pour les différentes connexions aériennes concernées et des besoins de renforcement de cette offre. Cela nécessiterait également un volontarisme politique fort pour programmer, financer et organiser le renforcement de cette offre ferroviaire.

Pour préserver les vols de correspondance Province-Paris d'une éventuelle interdiction, on met souvent en avant l'argument que l'on risque, en les supprimant, d'encourager un simple report de ces vols vers d'autres «hubs» européens, sans bénéfice pour le climat. Mais cela renvoie encore une fois à la nécessité de prioriser et de rendre attractives l'alternative ferroviaire et l'articulation rail/air. Il s'agit bien là de choix stratégiques à faire, et non pas d'une fatalité. Mais cela met également en lumière qu'il est incontournable, en plus des actions à engager au niveau national, de porter le débat de la réduction du trafic aérien au niveau européen pour une action la plus coordonnée possible de l'ensemble des États membres.

➔ Pour que la fermeture de connexions aériennes intérieures fonctionne, **cela doit aller de pair avec une relance du ferroviaire digne de ce nom**, pour renforcer et améliorer l'offre et les services de train en quantité et en qualité et proposer ainsi une alternative solide. Selon une [analyse récente du Réseau Action Climat](#), ce que propose le gouvernement actuel pour le ferroviaire n'est

pas suffisant pour tenir nos objectifs climatiques, et les investissements doivent absolument être renforcés : un effort financier supplémentaire de trois milliards d'euros par an dans le rail est nécessaire sur les dix prochaines années pour donner enfin toute sa place au train et au fret ferroviaire en France, et il est également indispensable de procéder à un rééquilibrage de la fiscalité au profit des modes de transport les moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Rappelons également qu'un rapport sur la relance des trains de nuit en France devrait être soumis au Parlement prochainement et que des décisions politiques fortes sont nécessaires pour relancer un véritable réseau de trains de nuit sur le territoire français et en lien avec les pays voisins, au-delà de la réouverture des deux lignes promise pour 2021/2022. La réouverture et la modernisation rapides des trains de nuit seront essentielles pour compléter l'offre de trains de jour, permettre le changement induit par l'abandon de certains vols intérieurs et rendre possible l'extension progressive de cette mesure à l'ensemble des vols courts, à mesure que des solutions de remplacement se mettent en place.

➔ Nous avons bien conscience que la période actuelle, marquée par la crise sanitaire et économique, est très difficile pour les salarié-es du secteur aérien. Et la fermeture de certaines connexions aériennes intérieures aura aussi des conséquences sociales, comme la diminution du nombre d'emplois dans le secteur aérien mais aussi dans les zones aéroportuaires concernées. Mais, alors que la filière aéronautique bénéficie d'un appui massif de l'État pendant cette crise Covid, comment se fait-il que la protection sociale des salarié-es affectés par la crise sanitaire et par la nécessaire transformation du secteur sur le long terme ne soit pas au cœur du soutien apporté à ces grandes entreprises « stratégiques » ? Comment se fait-il que la question de leur nécessaire accompagnement, par exemple en termes de formation et de reconversion vers des secteurs ou des emplois plus compatibles avec le défi climatique, ou celle de l'amélioration des conditions sociales et de travail de l'ensemble des travailleuses du secteur et leur évolution vers plus de justice sociale, ne soient pas au cœur des réflexions de l'État et de ces grandes entreprises, en lien évidemment avec les salarié-es et leurs représentant-es ? Au lieu de tout faire pour repartir comme avant en ignorant l'enjeu de contraction du trafic aérien, **il est indispensable d'anticiper, d'organiser et de financer la transition des travailleurs et travailleuses du secteur impacté-es par sa nécessaire transformation, en les associant aux réflexions et aux décisions.**

La responsabilité du gouvernement et des responsables de ces grandes entreprises stratégiques est lourdement engagée à cet égard.

De plus, s'il est évidemment nécessaire de créer de l'emploi local dans les territoires, nous devons collectivement exiger que les investissements en ce sens, locaux et nationaux, soient orientés vers des secteurs compatibles avec la transition écologique et la protection du climat, par exemple vers le secteur ferroviaire.

QUID DES VOLS INTERNATIONAUX ?

Soyons clairs : l'interdiction de certaines connexions aériennes intérieures ne suffira pas à remettre le secteur aérien sur des trajectoires compatibles avec le défi climatique.

Dans son [décryptage du plan du gouvernement pour l'aérien](#) publié en mai 2020, le Réseau Action Climat rappelle ainsi que le transport intérieur représentait en 2018 seulement 22 % des émissions de CO₂ du secteur aérien et que, parmi ces émissions, une proportion importante est liée à la desserte de l'Outre-mer et de la Corse ; les émissions liées aux vols métropolitains (hors Outre-mer et Corse) ne représentaient ainsi que 7,4 % des émissions totales du trafic aérien en France¹⁸. En France, le transport aérien international représentait donc **78 % des émissions de CO₂ du secteur aérien en 2018**.

78%



Il est donc indispensable d'agir aussi sur la régulation et la réduction du trafic aérien international. Pour cela, des mesures peuvent – et devraient – être déployées par nos responsables politiques nationaux, sans attendre que les choses bougent à l'échelle européenne ou internationale. **Il faudrait déjà commencer par abandonner les projets d'extensions d'aéroports, qui induisent par définition une augmentation du trafic et notamment des vols internationaux, comme il en existe à Roissy, Nice, Marseille, Lille, etc.** Ce sont des aberrations dans le contexte de crise climatique, mais aussi dans le contexte des crises sanitaire et économique auxquelles nous sommes aujourd'hui en proie. Pourtant, et alors que cette demande est portée également par la Convention citoyenne pour le climat, le gouvernement reste flou sur le sujet.

¹⁸ On considère ici les vols nationaux et internationaux au départ de la France.

Par ailleurs, il est indispensable de rééquilibrer la fiscalité au profit des modes de transport moins polluants, comme le train, et de remettre à plat la fiscalité du secteur aérien : il faut mettre fin aux avantages fiscaux injustes dont bénéficie l'avion (comme l'absence de taxation du kérosène) et il faut planifier une augmentation de l'écotaxe sur les billets d'avion, qui doit être progressive d'un point de vue social (en taxant par exemple beaucoup plus les classes affaires). Là encore, alors que des mesures étaient portées en ce sens par la Convention citoyenne pour le climat, le gouvernement a préféré déclinier.

Réduction du trafic aérien : quelles autres mesures possibles ?

En septembre 2020, Climact et le New Climate Institute ont publié une étude sur la décarbonation du secteur des transports à l'échelle européenne et à horizon 2040, commandée par Greenpeace Belgique. À travers un exercice de modélisation, cette étude concluait, pour le transport aérien, à la nécessité d'une réduction d'au moins un tiers du trafic aérien à l'échelle européenne d'ici 2040 (par rapport à 2020, base de référence pré-Covid), et probablement beaucoup plus au vu des incertitudes sur les solutions technologiques promues comme alternatives aux énergies fossiles et de leur état d'avancement très limité. Au-delà de l'interdiction des connexions aériennes courtes distances, de la remise à plat de la fiscalité du secteur aérien, du développement prioritaire des alternatives comme le train, déjà évoqués, le rapport propose quelques pistes de mesures politiques envisageables pour réduire le trafic aérien, comme :

- ➔ **Imposer des conditions climatiques** fortes et contraignantes dans le cadre des plans de sauvetage et de relance.
- ➔ **Restreindre les créneaux de vols** dans les aéroports européens pour réglementer et réguler l'offre, sur la base de budgets carbone nationaux cohérents avec une trajectoire du secteur compatible avec l'accord de Paris et qui pourraient permettre de déterminer le nombre de créneaux horaires possibles au niveau européen ou des États membres.
- ➔ Dans ce cadre, **réduire drastiquement les vols de soirée et, plus important encore, les vols de nuit** pour décourager les voyages aller-retour le jour même.
- ➔ **Agir également sur la demande** en supprimant les programmes de fidélisation

des compagnies aériennes, en adoptant des réglementations plus strictes sur la publicité pour les voyages aériens, en introduisant des sanctions plus sévères pour les allégations publicitaires fausses ou trompeuses telles que les vols neutres en carbone (ou neutres pour le climat), en imposant l'obligation de communiquer sur l'empreinte carbone réelle dans les supports marketing et aux points de vente des billets d'avion.

- ➔ Agir sur la demande en encourageant le travail à distance et les réunions virtuelles, via des incitations réglementaires ou fiscales, en rendant obligatoires les politiques de déplacements des entreprises et en exigeant la publication des émissions liées à ces déplacements et des mesures visant à réduire au maximum les déplacements en avion et leur impact.

Dans son rapport publié en mai 2020, le Shift Project proposait également, dans les mesures à prendre immédiatement pour réduire le trafic, de supprimer un certain nombre de connexions aériennes intérieures, mais aussi :

- ➔ D'interdire les vols « aviation d'affaires » pour motifs privés.
- ➔ De restreindre les avantages liés aux programmes de fidélité (notamment le système de « miles »).
- ➔ D'informer et de sensibiliser le consommateur à hauteur des enjeux, via une réglementation renforcée de la publicité pour le transport aérien et une réglementation renforcée des offres commerciales, notamment via les agences de voyage (affichage systématique de l'empreinte climatique du voyage hors compensation).

Le réseau Stay Grounded a aussi développé toute une série de propositions sur l'enjeu de réduction du trafic aérien : on y retrouve des mesures sur la limitation des vols courts ou sur l'abandon de projets de nouveaux aéroports ou d'extensions d'aéroports existants, mais aussi d'autres mesures comme la mise en place d'un système de taxation progressif indexé sur la fréquence des vols.



2

**VOLS INTÉRIEURS :
QUE S'EST-IL PASSÉ
PENDANT LA CRISE
DU COVID ?**

Dans cette partie, nous montrons **comment les vols intérieurs ont été impactés par la crise du Covid** et à quels niveaux de trafic ils sont tombés, pour avoir une base à partir de laquelle **nous pourrions suivre le risque de retour «à l'anormal» dans les prochains mois.**

La reprise du trafic aérien reste évidemment limitée à ce stade et a été probablement de nouveau freinée par le second confinement (octobre/décembre). Mais les responsables du secteur et le gouvernement affirment haut et fort leur volonté de renouer avec la croissance du secteur aérien. C'est tout simplement aberrant car on sait qu'on ne peut pas laisser le trafic aérien repartir comme avant si l'on veut enrayer les dérèglements climatiques. C'est encore moins acceptable pour des vols courts sur des trajets et des distances pour lesquels on sait d'ores et déjà comment faire autrement.



LES CONNEXIONS AÉRIENNES CONCERNÉES PAR L'ANNONCE DU GOUVERNEMENT FACE AU COVID

Niveaux de trafic avant/pendant/après le 1^{er} confinement

Le tableau ci-dessous présente un bilan de l'évolution du trafic, au cœur de la crise Covid, pour les cinq connexions aériennes intérieures pour lesquelles une alternative en train existe en moins de 2h30.

Connexion aérienne ¹⁹	Nombre de passagers en janvier 2020 (évolution par rapport à janvier 2019)	Nombre de passagers en avril 2020 (nombre de passagers en avril 2019)	Nombre de passagers en juillet 2020 ²⁰ (part du niveau de trafic de juillet 2019)
Paris-Bordeaux	103 233 (+2%)	0 (105 771)	28 635 (27%)
Paris-Lyon	60 512 (+2%)	0 (57 278)	14 263 (20%)
Paris-Nantes	39 529 (-15%)	0 (45 873)	13 104 (25%)
Paris-Rennes	12 658 (+12%)	0 (13 338)	2 082 (18%)
Lyon-Marseille	4 150 (+24%)	0 (4 544)	0 (0%)

Sur ces cinq connexions, on peut donc faire le constat d'un arrêt complet du trafic pendant le 1^{er} confinement, et d'une reprise encore limitée au début du 1^{er} déconfinement, en juillet 2020 : on constate même un trafic encore nul pour la connexion Lyon-Marseille, et, pour les connexions Paris-Provence, on se situe entre 18 % du trafic « habituel » (en comparaison du trafic sur le même mois de l'année précédente) pour la connexion Paris-Rennes et 27 % du trafic « habituel » pour la connexion Paris-Bordeaux.

¹⁹ Les données sur les connexions aériennes Province-Paris présentées dans ce tableau compilent le cas échéant les chiffres vers/depuis Orly et vers/depuis Roissy.

²⁰ Pour les chiffres de reprise du trafic sur les connexions Paris-Provence au mois de juillet 2020, présentés dans cette colonne, on peut noter que cette « reprise » n'a concerné que les connexions vers/depuis l'aéroport de Roissy.

Mais, même si la reprise du trafic était limitée en juillet 2020, le fait est que ces connexions aériennes intérieures, au-delà des annonces du gouvernement de mai 2020 sur le sujet, ont été rouvertes à l'issue du premier confinement.

L'interdiction promise par le gouvernement ne s'est pas appliquée immédiatement et n'est à ce jour toujours pas entrée en vigueur. Il faudra donc suivre de près la mise en application des annonces du gouvernement, et notamment s'assurer de l'impact réel de l'interdiction envisagée par le gouvernement en termes de réduction du trafic.

Si le gouvernement permet le contournement de cette interdiction pour les vols de correspondance, par exemple en excluant le «hub» international de Roissy, le trafic sur ces connexions aériennes pourrait dans les faits rester relativement élevé, malgré l'interdiction officielle : en effet, en 2019, pour la connexion Paris-Nantes, Roissy concentrait 82 % des passagers (contre 18 % seulement pour Orly) ; pour la connexion Paris-Rennes, les vols concernaient uniquement Roissy ; pour la connexion Paris-Bordeaux, Roissy représentait 54 % des passagers (contre 46 % pour Orly) ; pour la connexion Paris-Lyon, Roissy concentrait 78 % des passagers (contre 22 % seulement pour Orly). Pire, le trafic aérien pour ces connexions Province-Orly interdites pourrait se transférer «naturellement» sur Roissy... sans intérêt pour le climat du coup.

Si le gouvernement décide d'exclure les vols qui justifient plus de 50 % de passagers en correspondance, ces connexions «interdites» pourraient donc au final... continuer à exister, à Orly comme à Roissy.



LES CONNEXIONS AÉRIENNES LES PLUS ÉMETTRICES FACE AU COVID

Niveaux de trafic avant/pendant/après le confinement

Le tableau ci-dessous présente un bilan de l'évolution du trafic, au cœur de la crise Covid, pour les cinq connexions aériennes intérieures les plus émettrices.

Connexion aérienne ²¹	Nombre de passagers en janvier 2020 <small>(évolution par rapport à janvier 2019)</small>	Nombre de passagers en avril 2020 <small>(nombre de passagers en avril 2019)</small>	Nombre de passagers en juillet 2020 ²² <small>(part du niveau de trafic de juillet 2019)</small>
Paris-Nice	234 232 (+1%)	5 191 (279 119)	179 125 (62%)
Paris-Toulouse	267 605 (+2%)	4 338 (291 765)	83 941 (34%)
Paris-Marseille	129 472 (+2%)	4 817 (138 483)	57 799 (42%)
Paris-Bordeaux	103 233 (+2%)	0 (105 771)	28 635 (27%)
Paris-Montpellier	81 595 (+5%)	0 (84 843)	31 273 (36%)

Sur ces cinq connexions, on peut donc faire le constat d'un arrêt quasi complet ou complet du trafic pendant le 1^{er} confinement et d'une reprise du trafic certes encore partielle au début du 1^{er} déconfinement. À noter cependant que, pour ces connexions aériennes intérieures qui sont les plus problématiques pour le climat, la reprise du trafic est sensiblement plus élevée : entre 27 % du trafic habituel (en comparaison du trafic sur le même mois de l'année précédente) pour la connexion Paris-Bordeaux et 62 % du trafic « habituel » pour la connexion Paris-Nice.

Le trafic aérien du monde d'après pourrait donc rapidement ressembler à celui du monde d'avant, notamment sur les lignes qui pèsent le plus lourd sur le climat, si rien n'est fait pour changer la donne.

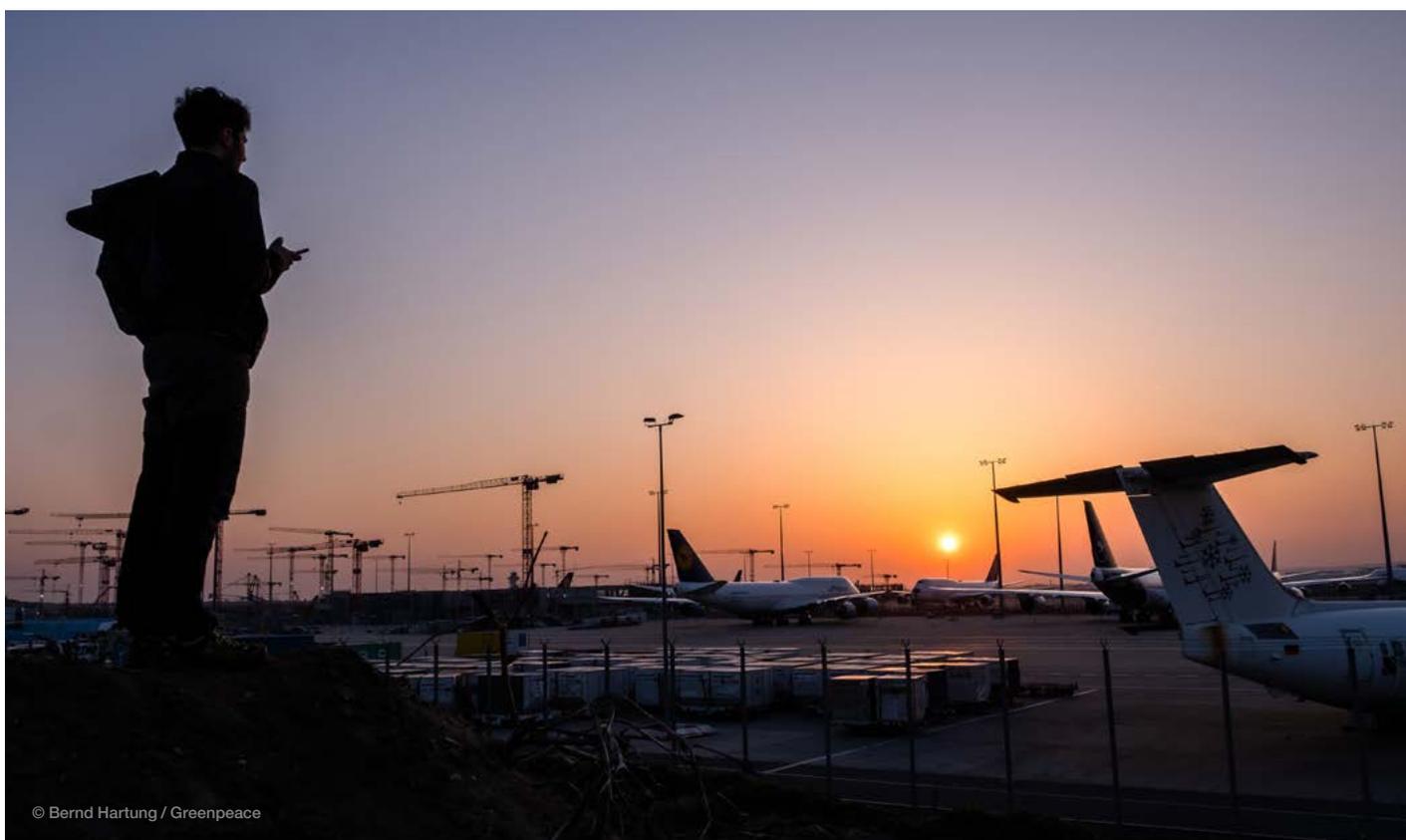
²¹ Les données sur les connexions aériennes Province-Paris présentées dans ce tableau compilent le cas échéant les chiffres vers/depuis Orly et vers/depuis Roissy.

²² Pour les chiffres de reprise du trafic sur les connexions Paris-Province au mois de juillet 2020, présentés dans cette colonne, on peut noter que cette « reprise » s'est principalement organisée vers/depuis l'aéroport de Roissy.

SURVEILLANCE CITOYENNE VS RETOUR À L'ANORMAL

Les chiffres présentés ici seront mis à jour dès que des données plus récentes seront disponibles sur la reprise du trafic jusqu'au début du 2^d confinement (septembre/octobre 2020) puis à l'issue de ce 2^d confinement.

Il nous semble en effet impératif de continuer à rendre accessibles à toutes et tous les données sur cette reprise du trafic aérien sur quelques connexions clés : à la fois celles qui devraient être concernées par l'interdiction annoncée par le gouvernement, pour vérifier comment le trafic aérien évolue effectivement sur ces lignes et s'assurer que les dérogations envisagées ne se traduisent in fine pas par un statu quo inacceptable ; mais aussi celles qui ne seront pas concernées par l'interdiction annoncée par le gouvernement, mais qui devraient l'être au regard de leur impact climatique, pour suivre et dénoncer le risque d'un retour à « l'anormal » que nous ne pouvons pas nous permettre.



Greenpeace est une organisation internationale qui agit selon les principes de non-violence pour protéger l'environnement et la biodiversité et promouvoir la paix. Elle est indépendante de tout pouvoir économique et politique et s'appuie sur un mouvement de citoyennes et citoyens qui s'engagent pour construire un monde durable et équitable.

**PUBLIÉ EN JANVIER 2021
PAR GREENPEACE FRANCE**

Greenpeace France
13 rue d'Enghien
75010 Paris — France

[GREENPEACE.FR](https://www.greenpeace.fr)

Contact : sarah.fayolle@greenpeace.org

GREENPEACE