



Climat : que vaut le plan du gouvernement pour l'aérien ?

Coordination/ rédaction :
Agathe Bounfour, Réseau Action Climat

Modélisation :
Thomas Earl, Transport & Environment.

**réseau
action
climat** france

Alors que le Gouvernement a entériné un plan d'aide de 7 milliards d'euros pour Air France, qui vient s'ajouter aux 700 millions d'euros de report de charges déjà acté pour le secteur aérien français, des gages ont voulu être donnés concernant la mise en place de conditionnalités environnementales. Ainsi, Bruno le Maire a notamment annoncé « la suppression de lignes aériennes intérieures », sauf pour les liaisons vers des « hubs », et à condition qu'existe une « alternative en train durant moins de 2h30 ». Présentées comme ambitieuses, ces annonces sont en réalité assez insignifiantes d'un point de vue climatique. De plus, elles ne se sont pour l'instant pas concrétisées dans les faits faute de portée contraignante, alors qu'une connexion Bordeaux-Paris a été ré-ouverte le 11 mai et que les plans de reprise de vols des compagnies et notamment d'Air France concernent beaucoup de destinations pour lesquelles une alternative en train existe.

Émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien en France, de quoi parle-t-on ? ●



1. incluant l'aviation commerciale et l'aviation non commerciale.

2. Il s'agit des émissions de la Lituanie en 2017 https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=AIR_GHG

3. Excepté la corse et les dom tom

LES LIGNES INTÉRIEURES LES PLUS ÉMETTRICES EN FRANCE⁴

CONNEXION	ÉMISSIONS CO ₂ (KT)
PARIS-NICE	218
PARIS-TOULOUSE	215
PARIS-MARSEILLE	133
PARIS-BORDEAUX	110
PARIS-MONTPELLIER	65

14 à 40 fois plus polluant :

Prendre l'avion pour effectuer un trajet au niveau national est **beaucoup plus polluant** que d'utiliser le train.

“Éco-conditionnalités” : des mesures floues et peu ambitieuses ●

Bruno Le Maire et Elisabeth Borne ont présenté des “éco-conditionnalités” pour le soutien financier accordé à Air France qui sont pour le moment peu ambitieuses, floues et non contraignantes. Leur portée est également susceptible d'être réduite du fait qu'elles ne s'appliqueraient qu'à la compagnie et non au secteur dans son ensemble.

1 Réduire les émissions de CO₂ de 50 % en 2030 :

Cela correspond à un engagement volontaire pris par l'entreprise en octobre 2019 et dont la base de référence est 2005. Il s'agit essentiellement d'un engagement lié à la performance énergétique des avions : Air France a déjà réduit sa consommation de carburant de 21% entre 2005 et 2018 (de 4,1 à 3,21 L/pass/km)⁵. Il s'agit ainsi d'une donnée en passager par kilomètre qui laisse la porte ouverte à des augmentations des distances parcourues, du nombre de vols, et donc des émissions du secteur au niveau global. Etant données les perspectives de croissance du secteur aérien, le seul levier de la réduction de la consommation de carburant des avions ne peut suffire.

2 Réduire les émissions de CO₂ de 50% sur les vols domestiques d'ici 2024 :

Cette annonce reste particulièrement floue dans la mesure où l'année de référence n'a pas été précisée.

De plus, aucune assurance n'a pour l'instant été donnée quant à l'ampleur exacte et la mise en œuvre concrète du report de certaines lignes aériennes sur le ferroviaire. Bruno le Maire a également indiqué que les connexions aux « hubs » aéroportuaires desservant l'international ne seraient pas concernées. Enfin, dans le cas où les vols concernés pourraient continuer à être assurés par d'autres opérateurs et/ou des filiales d'Air France, le bénéfice climat serait nul.

⁴. Ce classement prend en compte les émissions de chaque vols et le nombre de passagers.

⁵. Sources : <https://csrreport2018.airfranceklm.com/wp-content/uploads/2019/09/Air-France-KLM-Rapport-Developpement-Durable-2018.pdf> ; https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/radd_2013_fr.pdf

Un “Scénario 2H30” présentant peu de bénéfices, d’autant moins si on exclut les hubs ●

Nous faisons l’exercice de modéliser le bénéfice “climat” d’un report modal de toutes les connexions aériennes métropolitaines sur le train **lorsque le trajet fait moins de 2h30**⁶.



Bénéfices climat

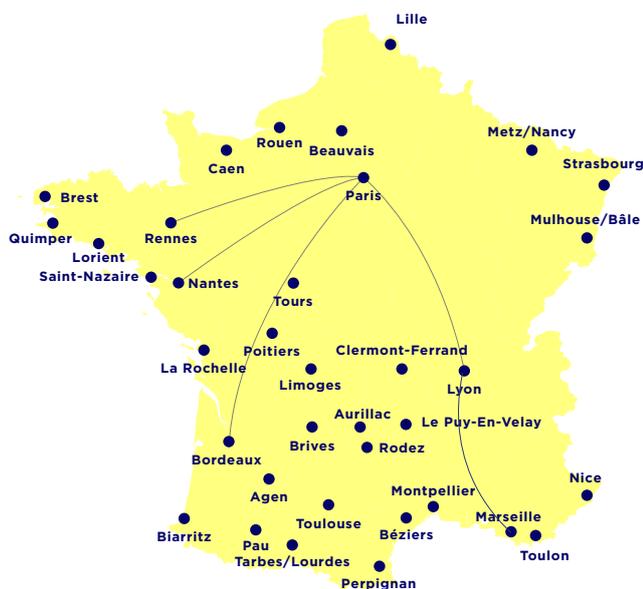
Si on supprimait dès à présent les vols à moins de 2h30 en train, cela diminuerait de 11,2% les émissions de CO2 issues des vols métropolitains (hors Corse et Outre mer) ; et de 0,8% les émissions de l’ensemble des vols au départ de la France



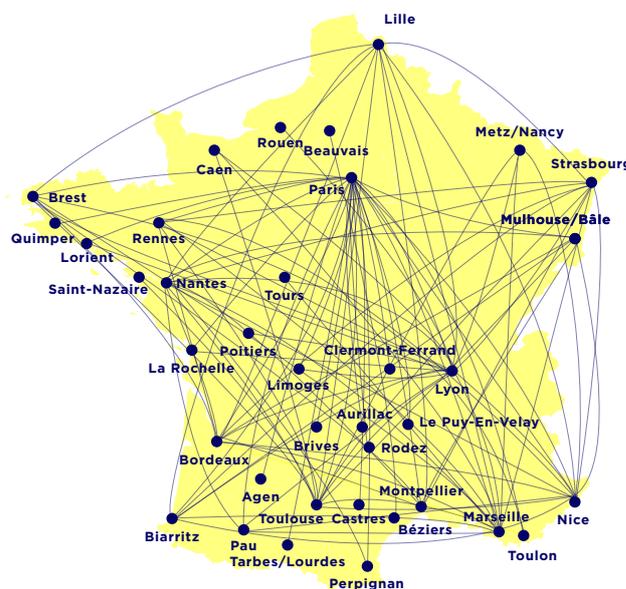
Vols concernés :

5 connexions sur 108 en France : Bordeaux-Paris, Lyon-Paris, Nantes-Paris, Paris-Rennes, Lyon-Marseille.

LES TRAJETS EN AVIONS QUI SERAIENT INTERDITS



LES TRAJETS EN AVIONS QUI SERAIENT TOUJOURS AUTORISÉS



Nous modélisons ce bénéfice également avec l’exclusion de l’aéroport Roissy, qui dessert de nombreuses destinations européennes et internationales et peut donc être considéré comme un hub aéroportuaire, et auquel Bruno Le Maire a explicitement fait référence lors d’une [interview](#).



Bénéfices climat avec l’exclusion du hub de Roissy : - 6,6 % et - 0,5 %

Si on excluait les vols au départ ou à l’arrivée de Roissy⁷, cela ne diminuerait 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 France⁸. Des vols à destination de Bordeaux et de Lyon partent de l’aéroport d’Orly et de Roissy Charles de Gaulle. Selon ce scénario, seules les lignes au départ d’Orly seraient concernées par la fermeture. La définition de Hub est sujette à interprétation et aucune indication n’a été donnée par le Gouvernement. Cette exception pourrait concerner l’ensemble des grands aéroports métropolitains.

6. Seules les émissions de CO2 des vols ont été considérées alors que le secteur aérien induit d’autres effets néfastes sur le Climat notamment via la formation de traînées de condensation (en savoir plus : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/06/cinq-mythes-sur-le-transport-aerien.pdf>)

7. Il s’agit des vols desservant Bordeaux, Nice, Marseille, et Lyon depuis l’aéroport de Roissy

8. impact de cette mesure à trafic constant. La base de référence concerne les émissions agrégées des vols en 2018

Un bénéfique climat renforcé avec une suppression des lignes à moins de 5 heures en train ●



Bénéfices climat : - 60,6 % et - 4,5%

si on supprimait les vols à moins de 5h en train dès à présent, cela diminuerait de 60,6% les émissions de CO2 issues des vols métropolitains et de 4,5% les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France⁹.

Cette mesure permettrait d'inclure le vol Toulouse-Paris qui est une des connexions les plus émettrices avec plus de 3 millions passagers par an. Les connexions vers les hubs restent concernés par l'interdiction dans ce scénario.

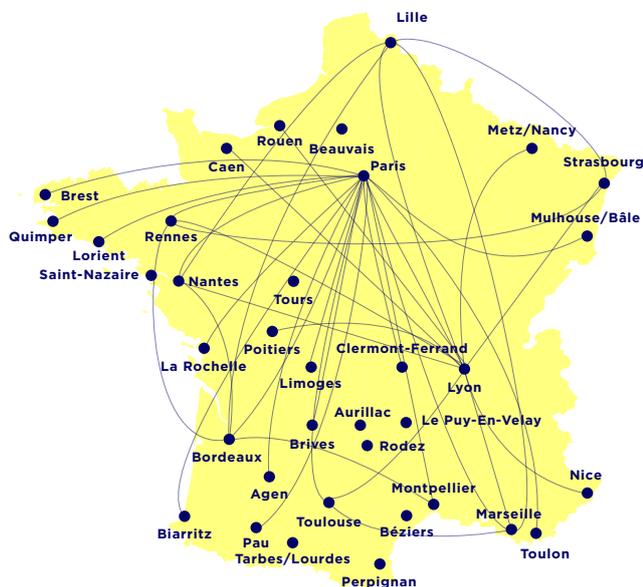


Vols concernés

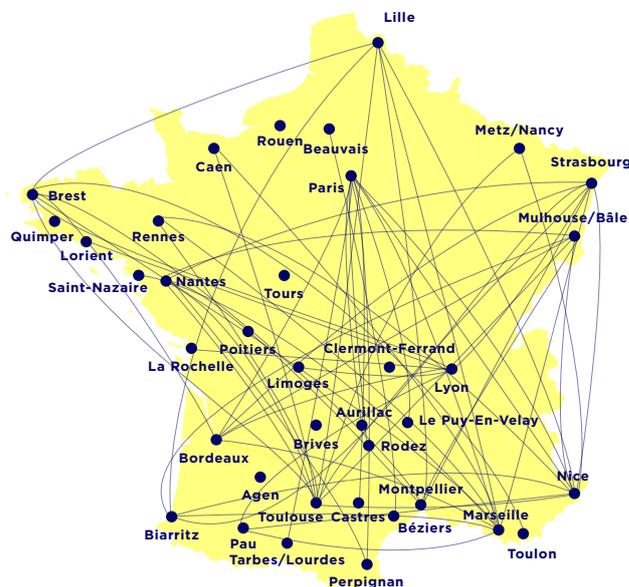
39 connexions sur 108 :

Bordeaux-Paris, Lyon-Paris, Nantes-Paris, Paris-Rennes, Paris-Toulouse, Marseille-Paris, Montpellier-Paris, Biarritz-Paris, Brest-Paris, Paris-Pau, Paris-Toulon, Clermont-Ferrand-Paris, Bale/Mulhouse-Paris, Lorient-Paris, Paris-Quimper, Brive-Paris, Agen-Paris, La Rochelle-Paris, Limoges-Paris, Lyon-Nantes, Lyon-Toulouse, Lille-Marseille, Lyon-Nice, Lyon-Rennes, Lyon-Strasbourg, Caen-Lyon, Lille-Nantes, Lille-Lyon, Marseille-Toulouse, Lyon-Marseille, Rennes-Strasbourg, Lille-Strasbourg, Lyon-Poitiers, Lyon-Rouen, Bordeaux-Montpellier, Bordeaux-Rennes, Lyon-Metz, Nantes-Bordeaux, Bordeaux-Lille

LES TRAJETS EN AVIONS QUI SERAIENT INTERDITS



LES TRAJETS EN AVIONS QUI SERAIENT TOUJOURS AUTORISÉS



9. impact de cette mesure à trafic constant. La base de référence concerne les émissions agrégées des vols en 2018

Les plans de reprise des vols intérieurs

Alors que le Gouvernement a fait du report modal une des conditions du plan de soutien accordé à Air France, la compagnie et d'autres opérateurs prévoient cependant un plan de reprise des vols largement incompatible avec cet objectif.

11 mai :
réouverture des 3 connexions Bordeaux-Paris, Paris-Brest et Paris-Montpellier (2h, 3h et 3h30 en train respectivement).

Pour Bordeaux une fréquence quotidienne devrait être assurée à partir du 8 juin.

D'ici fin juin Air France a annoncé une reprise des vols depuis Roissy incluant notamment les destinations intérieures suivantes¹⁰ :
Biarritz (4h10 en train)

Clermont-Ferrand (3h29 en train)
Marseille (3h14)
Pau (4h18)
Toulon (3h55)
Toulouse (4h01)

De et vers Lyon Saint-Saint-Exupéry, une reprise des connexions suivantes¹¹ est également prévue :

Caen (4h55)
Lille (2h58)
Nantes (4h44)
Nice (4h39)
Rennes (4h)
Strasbourg (3h39)
Toulouse (4h11)

La compagnie Chailair a également annoncé reprendre les connexions Bordeaux-Montpellier à partir du 15 juin (4h17 en train).

Easy Jet a aussi prévu de reprendre ses vols intérieurs en France à partir du 15 juin. Elle assure notamment les liaisons Paris/ Toulouse et Paris / Biarritz au départ de l'aéroport de Roissy.

La compagnie Volotea va également ouvrir plusieurs nouvelles dessertes dans l'Hexagone

Un indispensable renforcement du réseau ferroviaire ●

Un véritable investissement dans le renforcement du maillage ferroviaire, et notamment dans la relance du train de nuit permettrait de gagner une part de marché importante à l'aviation sur des lignes radiales, transversales et intra-européennes ; et à terme d'envisager l'élargissement du champ de la fermeture des vols au niveau français et européen (voir cartes).

Le train de nuit est ainsi particulièrement intéressant sur des distances de plus de 750 km et sur les lignes métropolitaines radiales ou transversales qui se font généralement entre 5 et 10h de train. Les connexions Paris/Tarbes, Bordeaux/Nice, Lille/Toulouse ou Strasbourg/Toulouse sont par exemple particulièrement difficiles en train à l'heure actuelle.

Le renforcement du maillage ferroviaire en train de nuit permettra aussi de proposer une diversité de destinations accessibles en France, plutôt que de prendre l'avion sur des destinations plus lointaines.



Bénéfices climat : - 83,5% et - 6,2%

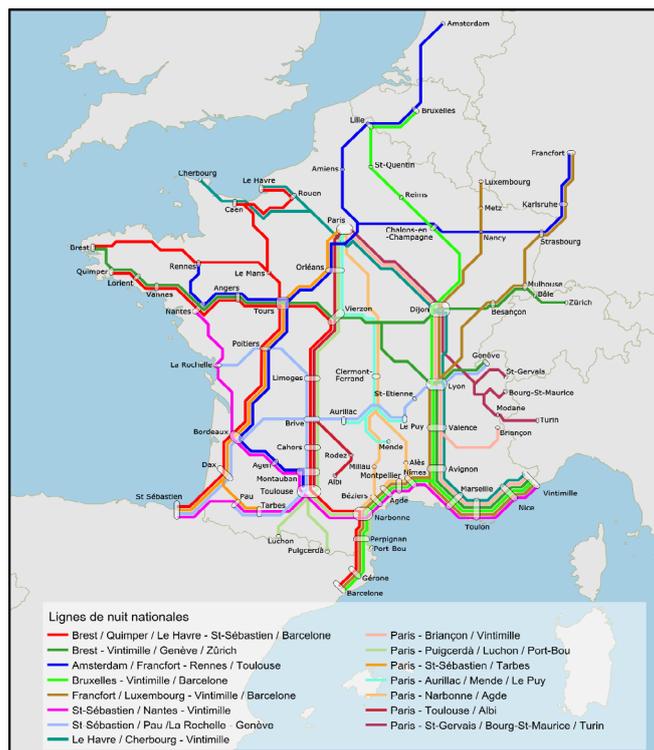
Si on supprimait les vols à moins de 6h en train, cela diminuerait de 83,5% les émissions de CO2 issues des vols métropolitains et de 6,2% les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France¹².

¹⁰. Liste de destinations non exhaustive. Seuls les trajets métropolitains de moins de 5h en train sont mentionnés.

¹¹. Idem.

¹². Impact de cette mesure à trafic constant. La base de référence concerne les émissions agrégées des vols en 2018

VERS UN RÉSEAU FERROVIAIRE DE TRAINS DE NUIT EFFICACE (SOURCE : COLLECTIF OUI AU TRAIN DE NUIT)



Conclusions : quelles véritables “éco-conditionnalités” pour le secteur aérien ? ●

Pour que les “éco-conditionnalités” présentent un réel bénéfice climatique, les mesures prises par le Gouvernement doivent concerner l'ensemble du secteur aérien et être contraignantes. Au-delà des vols intérieurs, les émissions des vols internationaux doivent être réduites car elles représentent la grande majorité de l'impact climatique du secteur aérien en France.

Le Réseau Action Climat préconise de :

- **Supprimer l'ensemble des connexions aériennes qui se font en moins de 5h en train.** Cette fermeture doit concerner l'ensemble des compagnies aériennes opérant des vols sur le territoire national, et pas seulement Air France.
- **Abandonner les projets d'extension d'aéroports** français induisant une croissance du trafic, notamment des vols internationaux. Le projet de Terminal 4 de Roissy engendrerait notamment une croissance du trafic aérien de **38%** d'ici 2037. A Nice, l'augmentation du nombre de passagers liée à l'extension du Terminal 2 est estimée à plus de 50% à l'horizon 2030.
- **Mettre en place dès à présent dans le cadre des plans de relance économique un vrai plan de développement du secteur ferroviaire** utilisant toutes les capacités du train de jour et de nuit, tant au niveau français qu'europpéen. Ce plan permettra d'étendre progressivement la fermeture des connexions aériennes qui se font en plus de 5 heures en train et de certaines connexions européennes.
- **Une remise à plat de la fiscalité portant sur le secteur aérien**, qui est actuellement au détriment du train, intégrant une augmentation de l'éco-contribution française sur les billets d'avion et la mise en place d'une taxe kérosène au niveau européen.

Annexes/ Méthodologie

Les scénarii de réduction des émissions de CO2 liée à la fermeture des liaisons aériennes se fondent sur les deux données de référence suivantes:

- les émissions annuelles de l'ensemble des vols métropolitains (à l'exclusion de la Corse et de l'Outre Mer)
- les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France (trafic intérieur et international) en 2018

L'impact des fermetures de vols est estimé à trafic constant.

Seules les émissions de CO2 des vols ont été considérées alors que le secteur aérien induit d'autres effets néfastes sur le Climat notamment via la formation de traînées de condensation (en savoir plus : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/06/cinq-mythes-sur-le-transport-aerien.pdf>)

Les sources de ces données sont les suivantes :

- Données sur les temps de parcours en train

Source : Assemblée Nationale , proposition de loi n° 2005 enregistrée à la présidence de l'assemblée nationale le 5 juin 2019.Disponible ici : http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b2005_proposition-loi; complétée par un recueil de données réalisé sur le site de la SNCF : <https://www.oui.sncf/>

- Données sur les connexions aériennes et le nombre de passagers

Bulletin statistique trafic aérien commercial année 2018 : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/bulletin_stat_trafic_aerien_2018.pdf

- Données sur les émissions de gaz à effet de serre des vols :

Données agrégées : Inventaires des émissions transmis par les Etats Membres à la CNUCC : <https://unfccc.int/ghg-inventories-annex-i-parties/2020>

Données sur les vols : analyse des données d'émissions par trajet fournies par Plane Finder. Consommation de carburant et émissions de CO2 calculées avec la méthodologie du CO2 calculateur de l'OACI : https://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Documents/Methodology%20ICAO%20Carbon%20Calculator_v10-2017.pdf. En cas de données manquantes sur les émissions par trajet, les émissions de CO2 par passager-km ont été modélisées en fonction de la distance entre les aéroports et du nombre de passagers.

Contacts presse

Agathe BOUNFOUR

Responsable Transports

+33 7 82 08 56 77

agathe.bounfour@reseauactionclimat.org

Les données issues des modélisations sont communicables sur demande.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques

