



Devrait-on interdire l'avion pour des trajets qui durent moins d'une journée en train ?



Introduction

Alors que le transport aérien contribue significativement aux émissions de gaz à effet de serre, la question de son interdiction pour les trajets courts, facilement réalisables en train, se pose fortement. Un vol aller-retour Paris-New York consomme plus de l'intégralité du seuil annuel d'émissions de CO₂ recommandé par passager-e¹. Devant ce constat, les décideurs et décideuses et les citoyen·nes se trouvent à la croisée des chemins entre confort personnel et responsabilité environnementale.

Définitions

- **CO₂ ou dioxyde de carbone²** : Gaz incolore et inodore, c'est un des composants naturels de l'air et un élément crucial pour la planète : il participe à la photosynthèse des plantes et à la respirabilité de l'air pour les êtres vivants. Mais il fait aussi partie des gaz à effet de serre (comme le méthane ou l'oxyde nitreux) et aurait un impact important sur le réchauffement climatique. Il est notamment produit par la combustion de matières fossiles (charbon, gaz naturel, pétrole...) et est considéré comme une des principales causes du réchauffement climatique.
- **Transports durables** : Modes de transport jugés moins nuisibles pour l'environnement, incluant les transports en commun, qui produisent généralement moins de CO₂ par passager-e par kilomètre.
- **Compensation écologique** : Mécanismes visant à compenser l'impact environnemental du transport par l'investissement dans des projets de séquestration du carbone ou de développement durable.

Contexte



En Belgique et en France, comme dans beaucoup de pays européens, la question de la durabilité des transports est centrale dans les politiques environnementales. Bien qu'efficace en termes de temps sur de longues distances, le transport aérien ne répond pas aux enjeux environnementaux.



De plus, les vols de courtes distances ne rencontrent ni les enjeux de temps, ni les enjeux environnementaux puisque des alternatives viables comme le train existent.

Concepts & Théories

- ➔ **Efficacité énergétique** : Se réfère à la quantité d'énergie nécessaire pour transporter une personne sur une distance donnée. Une efficacité énergétique plus élevée signifie qu'une moindre quantité d'énergie est requise pour effectuer le même déplacement. L'efficacité énergétique du train est généralement supérieure à celle de l'avion, surtout si le train est alimenté par de l'électricité provenant de sources renouvelables.
- ➔ **Emissions de CO₂** : L'avion génère des quantités significatives de CO₂ par kilomètre et par passager-e en comparaison avec le train. Cela est dû à la haute consommation de carburants fossiles et à l'effet de serre additionnel lié aux émissions à haute altitude.

¹ Ayoun, L. (2024, 6 mai). Quelle est l'empreinte carbone d'un vol en avion ? Carbo. <https://www.hellocarbo.com/blog/calculer/empreinte-carbone-avion/#h-pollution-et-avion-que-represente-l-avion-dans-le-bilan-carbone-d-un-francais>

² Rédaction (2022, 28 octobre). CO₂ : qu'est-ce que le dioxyde de carbone ? Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/co2-quest-ce-que-le-dioxyde-de-carbone-193560>

Comparaison Train VS Avion

- ➔ **Interdiction des vols intérieurs** : En France, un décret³ a été publié en mai 2023 pour interdire les vols intérieurs quand il existe une alternative en train avec un trajet direct (sans changement) d'une durée inférieure à deux heures et demie. Sont par exemple concernés les vols entre Paris et Nantes, Lyon et Bordeaux. La mesure était en fait déjà d'application dans la pratique : dès 2020, Air France avait été contraint par le gouvernement d'abandonner ces lignes contre un soutien financier⁴. Certains ont dénoncé le fait que cette nouvelle loi ne concerne qu'une poignée de vols sur la centaine existant en connexions intérieures, vu les conditions à remplir pour interdire un vol. En cas d'amélioration du réseau ferroviaire, l'interdiction pourrait toucher davantage de lignes. Une évaluation de la disposition est prévue en 2026.
- ➔ **Consommation d'énergie**⁵ : Un vol nécessite une quantité d'énergie bien plus importante par passager-e par kilomètre comparé au train. Un vol de Paris à Marseille émet environ 195 kg de CO₂ par passager-e, tandis qu'un trajet en TGV pour la même distance émet environ 4 kg de CO₂ par passager-e et peut se faire en seulement trois heures. La différence représente presque 49 fois moins d'émissions pour le train par rapport à l'avion pour un gain de temps négligeable.
- ➔ **Impact des émissions à haute altitude** : Les émissions de l'avion à haute altitude ont un impact plus prononcé sur le réchauffement climatique comparativement aux émissions au niveau du sol. Les vols en haute altitude entraînent la formation de traînées de condensation et d'autres effets liés à l'altitude.
- ➔ **Capacité et occupation** : Le train offre souvent une capacité supérieure et un taux d'occupation plus élevé, ce qui améliore son efficacité énergétique globale par passager transporté, surtout dans les régions à forte densité de population comme l'Europe.
- ➔ **Coûts Carbone de la construction et des infrastructures**⁶ : Dans le contexte de la comparaison entre les transports ferroviaires et aériens, il est essentiel de considérer non seulement les émissions directes de CO₂, mais également celles liées aux infrastructures. Le débat sur l'échange entre ces deux modes de transport s'intensifie lorsqu'on prend en compte les impacts environnementaux de la construction et de la maintenance des infrastructures nécessaires. En France, le réseau de lignes à grande vitesse (LGV), bien que représentant seulement 9 % du réseau ferré, a été mis en place avec des impacts significatifs mais gérables sur le plan environnemental. Par exemple, la construction de la ligne Rhin-Rhône a émis 1,2 millions de tonnes de CO₂, mais cette émission sera compensée en seulement douze ans grâce au transfert modal de l'air et de la route vers le rail, après quoi la ligne présentera des bénéfices nets en termes de réduction de CO₂. Cette analyse montre que malgré l'empreinte carbone initiale élevée associée à leur construction, les LGV peuvent être nettement plus avantageuses sur le long terme par rapport à l'aviation, notamment en raison de leur capacité à déplacer efficacement un grand nombre de passager-es avec un impact environnemental réduit. Ainsi, la substitution des lignes aériennes par des trains à grande vitesse pourrait s'avérer bénéfique pour réduire les émissions de CO₂, à condition que les infrastructures soient planifiées et utilisées de manière à maximiser leur efficacité et leur durabilité écologique.

Justice Climatique

- ➔ **Accessibilité et choix** : Les politiques qui encouragent l'utilisation du train plutôt que de l'avion peuvent également promouvoir une plus grande équité en matière de mobilité, en rendant les voyages moins

3 Décret n° 2023-385 du 22 mai 2023 précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de deux heures trente - Légifrance. (s. d.). <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047571222>

4 Les vols intérieurs de courte durée interdits, mais peu de lignes sont concernées. (2023, 23 mai). Ouest France. <https://www.ouest-france.fr/environnement/ecologie/transition-ecologique/les-lignes-aeriennees-ayant-une-alternative-en-train-inferieure-a-2-h-30-officiellement-interdites-99840d80-f943-11ed-b43f-8b3773bbbed4>

5 Wagner, T. (2024, 6 janvier). Pourquoi arrêter l' & # 8217 ; avion ne devrait plus être un débat. Bon Pote. <https://bonpote.com/pourquoi-arreter-lavion-ne-devrait-plus-etre-un-debat/>

6 Wagner, T. (2024a, janvier 4). Train vs Avion ; : Match retour ; ! Bon Pote. <https://bonpote.com/train-vs-avion-match-retour/>

dépendants des carburants fossiles et plus accessibles à un plus grand nombre de personnes.

- ➔ **Responsabilité partagée** : La réduction des voyages en avion et la promotion des alternatives moins polluantes sont des éléments essentiels pour atteindre les objectifs climatiques globaux et pour distribuer équitablement les charges et les bénéfices des actions climatiques.
- ➔ **Répartition inégale des impacts climatiques** : Seul 1 % de la population mondiale est responsable de 50 % des émissions du secteur aérien, et 80 % de la population mondiale n'a jamais pris l'avion. Cela met en lumière une répartition inégale des impacts climatiques, où une minorité privilégiée contribue de manière disproportionnée au réchauffement planétaire. Les jets privés, utilisés par une élite fortunée, sont particulièrement problématiques, car ils émettent en moyenne dix fois plus de gaz à effet de serre par passager-e que les avions commerciaux. De plus, les politiques actuelles exacerbent ces inégalités, notamment l'absence de taxation sur le kérosène, ce qui rend les vols souvent moins chers que les alternatives ferroviaires pour certains courts trajets. Cette situation souligne l'urgence de repenser la tarification des voyages aériens pour refléter leur véritable coût environnemental et de promouvoir l'accessibilité financière des transports ferroviaires plus durables, afin de garantir une répartition plus équitable des responsabilités environnementales et de favoriser une transition vers des pratiques de mobilité plus justes et plus vertes.

En résumé, le train se présente comme une option nettement plus écologique que l'avion, particulièrement sur des trajets courts où le temps de voyage en train est compétitif. Ce type de comparaison souligne l'importance de repenser nos choix de mobilité dans le contexte plus large des défis environnementaux actuels. Pour une application pédagogique, ces informations peuvent aider à illustrer les principes de la durabilité et de l'efficacité énergétique dans le transport.

Arguments pour l'interdiction des vols courts

- Réduction des émissions** : L'interdiction des vols courts pourrait significativement réduire les émissions de CO₂ du secteur aérien, contribuant à l'effort global de réduction des gaz à effet de serre.
- Promotion des transports durables** : Encourager l'utilisation du train, souvent plus écologique, renforcerait les investissements dans les infrastructures ferroviaires et améliorerait l'efficacité globale des transports publics.
- Équité et responsabilité environnementale** : Réduire la dépendance aux vols courts peut refléter une répartition plus juste des responsabilités environnementales, en particulier parmi les citoyen·nes aisé·es qui voyagent fréquemment.

Arguments contre l'interdiction des vols courts

- Impact économique**: L'aviation est un secteur économique majeur, et son interdiction sur des trajets courts pourrait avoir des répercussions économiques et sociales, notamment en termes d'emplois et de revenus touristiques.
- Inégalités d'accès** : Le coût souvent plus élevé du train peut limiter l'accès aux voyages pour les individus à revenu moyen ou faible, exacerbant les inégalités sociales.
- Flexibilité et praticité** : L'avion offre une plus grande flexibilité et rapidité pour certains trajets, important pour les voyages d'affaires ou d'urgence.

Des ressources pour aller plus loin

- Le Monde Sans Fin – Jean-Marc Jancovici (bande dessinée)
- <https://www.ecoco2.com/blog/empreinte-carbone-avion-vs-train/>
- <https://www.hellocarbo.com/blog/calculer/empreinte-carbone-avion/#h-quels-transports-polluent-le-plus>
- <https://bonpote.com/le-match-co2-train-vs-avion/>
- <https://bonpote.com/train-vs-avion-match-retour/>
- Podcast « Le Tournant » d'Arnaud Ruysen (RTBF) – « Est-il possible de décarboner le secteur aérien ? » avec Frédéric Dobruzkes (spécialiste transport et environnement à l'ULB)

Propositions d'activités pour aller plus loin

La fresque du climat

<https://fresqueduclimat.org/>

Calculer son empreinte carbone

<https://nosgestesclimat.fr/>

Calculer l'impact d'un trajet en avion

<https://bonpote.com/avion-calculer-en-3-clics-votre-empreinte-carbone/>



Fiches pédagogique éditée dans le cadre du jeu de débat Convictions ! créée par le Conseil de la Jeunesse Catholique
25, rue des Drapiers - 1050 Ixelles - 02/2303283 - info@cjc.be - www.cjc.be

EDITEUR RESPONSABLE - Hadrien Wilputte - COORDINATION - Emilie Kervyn et Jonathan Piroux - RÉDACTION - Jonathan Piroux -
ONT ÉGALEMENT COLLABORÉ À LA RÉDACTION - Frédérique Lemoine, Anne Mansy, Emilie Kervyn - MISE EN PAGE - Emilie Kervyn



Convictions!

