

Pour Air France, un plan d'aide peu écolo et non contraignant

28 mai 2020 / [Laury-Anne Cholez \(Reporterre\)](#)



Pour faire face aux conséquences économiques de la pandémie de Covid-19, le gouvernement va accorder 7 milliards d'euros d'aides à Air France. En échange, la compagnie est censée devenir « plus respectueuse de la planète ». Mais les conditions environnementales posées ne sont ni ambitieuses ni contraignantes.

7 milliards d'euros. C'est le montant des aides accordées à Air France pour affronter la crise du Covid-19. Un plan dévoilé le 24 avril pour sauver un acteur clé de l'économie française qui compte 45.000 salariés. La ministre des Transports, Élisabeth Borne, a promis qu'**il ne s'agissait pas d'un « chèque en blanc »**, et la compagnie devra devenir *« la plus respectueuse de l'environnement et de la planète »*, **selon Bruno Lemaire, le ministre de l'Économie**. Le gouvernement a donc listé des contreparties écologiques en échange de ces milliards :

- accélérer la baisse du volume d'émissions des vols domestiques ;
- déployer les biocarburants aéronautiques durables ;
- renouveler la flotte.

Ces deux dernières mesures ne sont pas vraiment nouvelles et faisaient déjà partie du plan Horizon 2030, **publié par la compagnie en décembre 2019**.

Quant à la première, c'est sans doute celle qui va donner le plus de fil à retordre à Air France.

• **La difficile fin des vols intérieurs**

La compagnie va donc devoir réduire de 50 % son volume d'émissions de CO₂ sur les vols domestiques au départ d'Orly et sur les liaisons transversales d'ici 2024. Elle devra également fermer toutes ses lignes pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire à moins de 2 h 30, hors passagers en correspondance à Roissy. Cette idée avait déjà été **soumise à l'Assemblée nationale en juin 2019 par plusieurs députés dont François Ruffin et Delphine Batho**. Sans succès. Aujourd'hui, seules trois villes sont concernées par cette mesure : Lyon, Nantes et Bordeaux. Et à l'heure où nous publions, il est encore possible d'acheter des billets pour ces destinations. Air France assure en effet que 80 % des passagers de ces villes sont en correspondance vers un vol à Roissy.

Par ailleurs, **observent Les Échos**, *« toute interdiction formelle faite à Air France devrait également légalement s'imposer à ses concurrents, au premier rang desquels les compagnies low cost Ryanair et Easyjet. Or, ce n'est apparemment pas le cas. Et une telle interdiction soulèverait des questions au regard de la réglementation européenne sur la libre concurrence. Autant dire que rien n'est joué. »*

Dans tous les cas, cette limite de 2 h 30 qui exclut le pôle de Roissy est loin d'être suffisante, **selon le Réseau Action Climat**. « *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.* » Le RAC propose la suppression des lignes qui peuvent se faire en moins de 5 h en train, ce qui permettrait de diminuer de 60 % les émissions de CO₂ des vols métropolitains et de 4,5 % les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France.

Le cabinet de conseil en environnement The Shift Project a publié mercredi 27 mai **une étude allant dans le même sens**, préconisant la fermeture des lignes pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire à moins de 4 h 30. Soit toutes les destinations domestiques en France, sauf Nice, ainsi que certaines destinations européennes en Angleterre, Allemagne, Belgique ou encore en Suisse. « *On ne pourra pas réduire les émissions de CO₂ du transport aérien sans introduire une forte dose de sobriété* », assure Jean-Marc Jancovici, le président de The Shift Project. Pour baisser les émissions du secteur de 5 % par an, le cabinet propose à la fois des mesures techniques applicables immédiatement (accélérer la décarbonation des opérations au sol, remplacer les turboréacteurs **par des appareils à hélices**, optimiser les trajectoires de vol, limiter l'emport d'excès de carburant) ainsi que d'autres mesures de réduction du trafic comme l'interdiction de l'aviation d'affaires ou des voyages opportunistes initiés par les programmes de fidélité.

• **Renouveler la flotte avec des avions moins polluants**

Autre demande du gouvernement : le renouvellement de la flotte d'avions. Une requête qu'Air France n'aura pas de mal à satisfaire, la compagnie achetant très régulièrement des appareils neufs. Elle a même donné un coup d'accélérateur à cette stratégie fin 2019 dans son plan Horizon 2030 et devrait prochainement recevoir des Airbus A220 et A350, qui rejeteront entre 20 et 25 % de CO₂ en moins que les aéronefs qu'ils vont remplacer. Toutefois, faire voler des avions moins gourmands en kérosène demeure encore insuffisant pour durablement infléchir les émissions de la compagnie. « *Il y a eu un grand nombre de progrès techniques pour améliorer l'efficacité des avions, mais cette amélioration a été grignotée par la hausse du trafic* »,

signale Romain Grandjean, chef de projet pour The Shift Project. La bonne façon de réduire les émissions par ce moyen serait donc que le trafic n'augmente pas.

• Utiliser des agrocarburants

Comme on ne pourra pas éternellement réduire la consommation de kérosène, qui représente environ 30 % des coûts de la compagnie aérienne, le gouvernement recommande d'utiliser 2 % de « carburants alternatifs durables » d'ici 2025. Cette proposition, également inscrite dans le plan Horizon 2030, n'est pas satisfaisante pour limiter les effets négatifs sur le climat. « *Au vu des connaissances et des technologies actuelles, il n'est pas possible de produire des agrocarburants sans huile de palme, dont la production provoque une déforestation massive* », explique Sylvain Angerand, le président de **Canopée, une ONG de protection des forêts**. Selon **un document du Réseau Action Climat**, l'utilisation de l'huile de palme pour produire des agrocarburants a des conséquences néfastes notoires sur l'agriculture et la sécurité alimentaire mondiale.



Mardi 29 octobre 2019, à l'aube, les militants de Greenpeace ont bloqué l'accès à la raffinerie de Total La Mède.

Derrière cette mesure se dessine l'avenir de la raffinerie de La Mède, reconvertie par Total en « bioraffinerie » pour produire du carburant à base d'huile de palme. **Un projet fortement contesté par les associations environnementales.** Il est possible qu'un des buts de Total soit d'approvisionner les compagnies aériennes, dont Air France.

• **Compenser les émissions au lieu de réduire le réseau**

Pour réduire ses émissions de CO₂ sans vraiment toucher à son réseau, Air France a préféré compenser, c'est-à-dire financer des opérations de reboisement dans les pays du Sud pour un montant de carbone absorbé par la pousse des arbres égal à celui émis par la combustion du kérosène. *« Elle a été la première compagnie au monde à annoncer sa neutralité carbone sur les vols domestiques le 1^{er} janvier dernier. Même si elle va émettre cette année moins de CO₂ que prévu et qu'elle traverse une période difficile, elle a décidé de maintenir ses engagements à ce sujet »*, précise Gérald Maradan, cofondateur et directeur général d'EcoAct, un organisme qui accompagne Air France dans sa stratégie de compensation carbone. Il n'a toutefois pas été en mesure de nous indiquer précisément la quantité d'émissions des vols domestiques, évoquant vaguement *« plusieurs millions de tonnes de CO₂ dans les trois ans à venir »*. En 2018, Air France a déclaré avoir émis en tout 27 millions de tonnes de CO₂. Un chiffre en légère progression chaque année, et qui n'inclut pas les émissions indirectes, s'élevant à 5,7 millions de tonnes (**données dans le document de référence page 176**). Avec un prix entre 5 et 10 euros la tonne, Air France devrait donc déboursier une belle somme pour compenser ses vols domestiques.

Mais ce système de compensation plutôt que de réduction des émissions ne satisfait pas les associations environnementales. *« Quand vous faites un Paris-New York, vous émettez 2,5 tonnes de CO₂. Si vous plantez un arbre pour compenser, il lui faudra au mieux plusieurs dizaines d'années pour absorber cette quantité. Sachant qu'entre temps, l'arbre peut être coupé ou brûlé. Et nous n'avons pas cinquante ans devant nous pour regarder pousser des arbres »*, observe Sylvain Angerand.

• Des contreparties volontaires sans mécanisme de vérification

Par ailleurs, toutes ces promesses, qu'elles soient plus ou moins efficaces, demeurent pour l'instant sans contrôle extérieur, dit Sarah Fayolle, chargée de campagne Transports chez Greenpeace France : « *On ne sait pas comment l'entreprise sera sanctionnée si elle ne respecte pas ses promesses.* » Interrogé à ce sujet par Reporterre, le ministère de la Transition écologique indique lapidairement que « *les services de la DGAC [Direction générale de l'aviation civile] compétents seront chargés de suivre le déploiement de ses mesures* ».

• Penser les conséquences sociales de la décroissance de l'aérien

Pourtant, la crise économique que traverse actuellement Air France aurait pu être l'occasion de repenser son fonctionnement, estime Sylvain Angerand. « *Il n'est pas possible de sauver le secteur aérien, il faut organiser sa décroissance pour que cela entraîne le moins de casse sociale possible. Que faire de toutes les PME sous-traitantes qui travaillent pour le secteur par exemple ? Tout ce débat autour des conditions environnementales ne permet pas de se poser les vraies questions.* »

Conscient des conséquences sociales d'une décroissance du secteur, The Shift Project suggère dans son rapport d'accélérer la reconversion des professionnels de l'aérien vers la grande vitesse ferroviaire. Chez Greenpeace, on aimerait que les aides de l'État permettent de garantir la protection des salariés touchés. « *Cela n'est même pas respecté : après l'annonce du plan de soutien financier, il y a eu des informations concernant un plan de départs volontaires chez Air France* », regrette Sarah Fayolle.

La période pourrait également être propice à questionner l'utilité sociale de l'avion. « *Il y a un fort enjeu d'inégalités. Il n'est pas normal qu'un mode de transport qui bénéficie à si peu de gens affecte négativement autant de personnes en retour* », dénonce Sylvain Angerand. En 2016, d'après le ministère de la Transition écologique, **53 % des cadres supérieurs déclaraient avoir pris l'avion au cours de l'année précédente contre seulement 28 % des employés et 19 % des ouvriers**

. « Ce secteur est sur trajectoire de hausse annuelle rapide de ses émissions pour un usage destiné aux trois quarts aux loisirs. Dans la hiérarchie des renoncements que nous devons faire, ce n'est peut-être pas le premier à garder », conclut Jean-Marc Jancovici.

?????????

Lire aussi : [Les fantasmes d'une aviation écologiquement responsable](#)

Source : Laury-Anne Cholez pour *Reporterre*

Photos :

. chapô : des avions Air France à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, en 2010. [Wikimedia](#)
(Mathieu Marquer/CC BY-SA 2.0)

. La Mède : © Théo Giacometti/Greenpeace

- **Emplacement :** Accueil > Enquête >
- **Adresse de cet article :** <https://reporterre.net/Pour-Air-France-un-plan-d-aide-peu-ecolo-et-non-contrainant>