

# Synthèse collective

## Longue distance : il faut décarboner les mobilités de loisirs !

Chiffres clés :

- > 87% des kilomètres parcourus au-delà de 80 kilomètres sont liés à des mobilités de loisirs. Alors que les données statistiques et notamment les Enquêtes Ménages Déplacements se focalisent sur les « flux domicile travail », la mobilité touristique et de loisirs est une problématique centrale.
- > 71% des déplacements en avion sont liés au tourisme de loisir : le tourisme professionnel international existe mais est mineur par rapport au loisir et à tendance à décroître depuis la crise sanitaire (baisse drastique des conférences internationales, des déplacements professionnels, etc.).
- > 10% du PIB mondial est rattaché au secteur touristique... mais les acteurs du tourisme n'investissent que peu sur les enjeux de décarbonation. Les solutions sont loin d'être au niveau des problématiques.
- > Les modes de transport les plus émetteurs (émissions de CO<sub>2</sub> par kilomètre/passager) sont d'abord le ferry (257) puis la voiture (110) et ensuite seulement l'avion (84).

## Mobilités résidentielles et crise COVID : l'exode rural n'a pas eu lieu

- > Les travaux menés pour le PUCA sur les impacts territoriaux de la pandémie le montrent : la crise sanitaire a renforcé les tendances actuelles des trajectoires résidentielles. On observe une augmentation de la périurbanisation, une (légère) « renaissance rurale », un renforcement de l'attractivité des espaces de villégiature, et (parfois) plus de pluri-résidentialité.
- > Le télétravail est un phénomène sélectif socialement (seul 1/5 des salariés y a accès) et territorialement (seuls les territoires bien connectés par les réseaux numériques et les réseaux de transport tirent leur épingle du jeu). Il a des effets contre-productifs en matière de décarbonation : les télétravailleurs ayant tendance à faire plus de kilomètres en une fois dans la semaine pour se rendre dans leur lieu de travail et à démultiplier les trajets de longue distance pour les mobilités de loisir.

## La démocratisation de l'aérien est un mirage

- > Une idée reçue est que la démultiplication des compagnies low cost (qui se portent bien à la sortie de la crise COVID, grâce au « turn around » et au fort taux de remplissage, à l'instar de RyanAir ou de Vueling) permettrait à une plus grande partie de la population d'accéder à l'avion et à de nouveaux horizons.
- > Mais 80% des Français partent en vacances en France et moins de 10% de la population mondiale prend l'avion. Ce qu'on constate c'est davantage une intensification des voyages de celles et ceux qui voyaient déjà avec le recours au low cost. En taxant ou en intégrant des quotas sur les déplacements en avion de ces personnes, on cible des personnes aisées, qui bien souvent se déplacent pour le loisir.
- > A noter que les jets privés sont responsables de 4% des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur... pour des trajets souvent inférieurs à 500 kilomètres et que la France fait partie des mauvais élèves à l'échelle européenne.
- > On peut aussi regarder la démocratisation par les territoires. Dans certaines villes moyennes (Pau, Rodez, Carcassonne, Bergerac, etc.) la présence d'un aéroport est synonyme d'attractivité

et/ou de désenclavement. Pendant longtemps ces aéroports étaient destinées essentiellement à produire des liaisons vers Paris, aujourd'hui ils proposent des destinations à l'international.

### Par où passera la décarbonation de l'aérien ?

> Un secteur est très scruté : par les consommateurs, les investisseurs, mais aussi par les salariés des compagnies, dont une partie commence à demander que le secteur accélère sa mutation. C'est un des seuls secteurs engagé entièrement dans l'objectif 0 carbone. Il rassemble 300 000 emplois directs et 1 million d'emplois dans la filière élargie.

> Une priorité écologique et économique : le carburant est au centre du compte d'exploitation des compagnies aériennes (près de 30% des coûts), l'enjeu de l'efficacité énergétique est donc centrale. 90% des émissions de CO<sub>2</sub> sont liées à la combustion du kérosène. Les compagnies aériennes et les constructeurs vont sans doute aller plus vite que les constructeurs automobiles, qui ne subissent pas directement les évolutions des prix du carburant.

> Les évolutions technologiques passent par le renouvellement des flottes, la recherche de carburant plus durables (les SAF - *sustainable aviation fuels* - vont monter en puissance : 2% en 2025 > 65% en 2050), l'optimisation des trajectoires et, dans une autre mesure, par la montée en puissance de réponses intermodales avion/train.

> Les SAF vont entraîner un surcoût (x4 à x8) qui va nécessairement peser sur les prix des billets. Baisse de la demande estimée autour de 17% : c'est donc que l'élasticité-prix est assez faible.

### Au-delà des innovations technologiques, l'approche par la sobriété

> A l'heure actuelle, les évolutions technologiques ne parviennent pas à compenser les augmentations du trafic. Le référentiel aviation climat réalisé par ISAE Supaero pose que les évolutions technologiques ne suffiront pas.

#### Agir sur la demande des individus

> Comment agir sur la demande des individus pour réduire le trafic ? Notamment auprès de celles et ceux qui prennent régulièrement l'avion et auraient des alternatives en train ?

> Deux propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat : interdire les liaisons aériennes pour les trajets pour lesquels il existe une alternative en moins de 4h (réduit à 2h30 dans la loi Climat et Résilience) et interdire les extensions d'aéroport (non retenue). Jugé trop faible par les acteurs associatifs.

#### Agir sur la demande des territoires

> Les aéroports vu comme couteaux suisses de l'aménagement local : pour la connexion à Paris, pour le désenclavement, pour le maintien d'un tissu productif ou touristique...

> Des élus locaux marqués par l'importance de la connectivité... qui voient l'aéroport comme l'outil d'attractivité par excellence. On est donc encore loin d'une redirection écologique / volonté de fermeture sur le sujet.

> La nécessité d'intégrer la notion de dépendance de certains territoires à l'avion (territoires d'outre mer, territoires enclavés) pour pouvoir règlementer de façon juste. 20% des aéroports français sont dans des territoires ultra-marins.