

GREENPEACE

REMETTRE L'EUROPE SUR LES RAILS

**Quelles alternatives ferroviaires aux vols
court-courriers ?**

SYNTHÈSE

Octobre 2021

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 citoyen engagé pour construire un monde durable et équitable.

Synthèse publiée en octobre 2021 par

Unité européenne de Greenpeace

Registre de transparence : 9832909575-41

[Greenpeace.eu](https://greenpeace.eu)

Greenpeace encourage la reproduction et la distribution de tous les documents originaux présents sur www.greenpeace.fr et www.greenpeace.org. Cependant, nous interdisons expressément leur utilisation dans les cas suivants : enrichissement d'une personne ou d'une entreprise, publicité pour un parti politique ou suggestion d'un soutien de Greenpeace à un candidat à une élection, toutes suggestion d'un soutien de Greenpeace à un produit ou une politique quand un tel soutien n'a pas été explicitement exprimé par Greenpeace, toute suggestion d'un soutien de Greenpeace à des violences ou des destructions de biens, toute imposture visant à vous faire passer pour un·e permanent·e, un·e employé·e, un·e agent·e ou un·e porte-parole officiel·le de Greenpeace. D'autre part, en application du Code français de la Propriété Intellectuelle, toute utilisation ou reproduction de photos ou de tout autre matériel de ce document qui ne relève pas du droit d'auteur de Greenpeace est soumis à l'autorisation des titulaires des droits d'auteur.

Contact Unité européenne de Greenpeace : Lorelei Limousin, chargée de campagne Climat et Transport, lorelei.limousin@greenpeace.org

Contact Greenpeace France : Sarah Fayolle, chargée de campagne Transports, sarah.fayolle@greenpeace.org

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
QUEL EST L'OBJET DE CE RAPPORT ?	8
RÉSULTATS CLÉS	10
RECOMMANDATIONS	10
ALTERNATIVES DANS L'UNION EUROPÉENNE	11
Quels sont les vols intra-communautaires les plus empruntés pour lesquels il existe une alternative ferroviaire de moins de six heures ?	11
ALTERNATIVES EN EUROPE	13
Quels sont les vols les plus empruntés qui pourraient être remplacés par des trains dans l'Union européenne, en Norvège, au Royaume-Uni et en Suisse ?	13
VOLS COURTS : UN IMPACT CLIMATIQUE DISPROPORTIONNÉ	15
Barcelone-Madrid	15
Francfort-Berlin	16
Paris-Amsterdam	16
Bruxelles-Amsterdam	16
NOUS AVONS BESOIN DE PLUS DE TRAINS ET DE MEILLEURES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES	17
Disparition des trains de nuit	17
Des services inadaptés	18
De nouveaux trains de nuit	19
ZOOM	20
Autriche	20
Belgique	20

France	21
Allemagne	22
Italie	22
Pays-Bas	23
QUELLE EST L'ACTION DE L'UE CONCERNANT LES VOLS COURTS ?	25
QUE DOIT FAIRE L'UNION EUROPÉENNE ?	27
ANNEXE - LISTE	30

INTRODUCTION

Le secteur aérien est l'un des plus nocifs pour le climat, l'un des plus inégaux et l'un des plus préjudiciables pour les générations futures. C'est le secteur qui, au cours des dernières décennies, a enregistré la hausse la plus rapide des émissions de gaz à effet de serre en Europe (+29 % entre 2009 et 2019), où il devrait retrouver ses niveaux pre-covid d'ici à 2024. Au niveau mondial, le trafic aérien pourrait doubler d'ici à 2037.

Contrairement au secteur aérien, qui a bénéficié d'investissements, d'aides et d'autres subventions financés par le contribuable, le secteur ferroviaire a été le parent pauvre des politiques publiques. Il représente aujourd'hui moins de 7 % du volume des transports de passagers dans l'Union européenne.

Une réduction du trafic aérien est nécessaire pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C. Les scientifiques nous préviennent depuis longtemps qu'il est encore possible de ne pas dépasser ce seuil, mais uniquement à condition de réduire rapidement nos émissions pour parvenir à zéro émission nette et une décarbonation complète. Sans action politique pour endiguer sa croissance annoncée, le secteur aérien aura consommé 27 % du budget carbone mondial dont nous disposons pour ne pas dépasser 1,5 °C d'augmentation des températures d'ici à 2050.

Laisser libre cours au secteur aérien entraînerait un effondrement du climat. Seule une toute petite partie de la population prend l'avion et contribue donc de façon disproportionnée au réchauffement climatique. En réalité, 1 % de la population mondiale est à l'origine de la moitié des émissions mondiales du secteur de l'aviation, et nombre de "grands voyageurs" sont européen·nes.

Nous devons changer radicalement notre façon de nous déplacer. Les vols long-courriers sont responsables de la majeure partie des émissions de CO₂ liées au transport aérien (la moitié des émissions de CO₂ du secteur aérien européen proviennent des vols de plus de 4000 km), et ils doivent donc à ce titre être réduits. Les vols de moins de 1500 km représentent un quart des émissions du secteur aérien

européen et doivent être remplacés par des trains lorsque cela est possible, car ils ont un impact disproportionné sur le climat par rapport aux trains. De plus, l'impact hors CO₂ du secteur aérien (oxydes d'azote, particules de suie, vapeur d'eau) est deux fois plus néfaste que celui des émissions de CO₂, ce qui a été démontré par des scientifiques indépendants et confirmé par une étude publiée par la Commission européenne.

L'avenir de l'humanité est en jeu et nous devons le placer au cœur de nos modes de vie et de déplacement. 62 % de la population européenne soutient l'interdiction des vols courts, d'après une étude menée par la Banque européenne d'investissement (BEI), et une large majorité est également favorable au développement des trains de jour et de nuit.

L'Union européenne doit stopper l'envol de la crise climatique, redynamiser le transport ferroviaire et cesser de soutenir l'aérien au détriment du rail. Plutôt que d'essayer de renouer avec les niveaux insoutenables du trafic aérien d'avant la crise sanitaire, nous devrions nous efforcer d'adopter des solutions de transport moins polluantes et plus respectueuses de l'environnement. Et cela commence par l'interdiction des vols court-courriers pour lesquels une alternative en train de moins de six heures existe déjà.

QUEL EST L'OBJET DE CE RAPPORT ?

L'unité européenne de Greenpeace a commandé un rapport à [OCB-Transeuropa](#) afin d'examiner la disponibilité et la durée des alternatives ferroviaires aux vols court-courriers les plus empruntés en Europe.

Les recherches ont porté sur les vols d'une distance inférieure à 1500 kilomètres (considérés comme des vols courts par Eurocontrol) qui peuvent, en présence d'infrastructures adaptées, être remplacés par des trains, en particulier des trains de nuit.

L'étude s'est ensuite concentrée sur les vols les plus empruntés qui ont le plus grand potentiel en termes de réduction des émissions de CO₂ et de possibilité de remplacement par le train. Le rapport examine ainsi les 150 liaisons les plus fréquentées (en nombre de passagers) au sein de l'Union européenne ainsi que les 250 liaisons européennes les plus empruntées dans l'UE, au Royaume-Uni, en Norvège et en Suisse, et dresse une liste détaillée des vols dans sept pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Pays-Bas).

Les 150 liaisons intra-communautaires les plus empruntées concentrent la moitié de l'ensemble des passagers des vols de moins de 1500 km (hors liaisons avec les îles). Les 250 liaisons européennes les plus empruntées représentent 86 % des passagers des vols de moins de 1500 km dans l'UE, en Norvège, au Suisse et au Royaume-Uni (hors liaisons avec les îles).

Ont ensuite été identifiées les alternatives ferroviaires existantes et celles qui devraient être mises en place ou améliorées, qu'il s'agisse de trains de jour comme de nuit.

Les liaisons avec les îles n'ont pas été analysées (sauf lorsqu'une liaison en train existe, comme pour la Sicile), bien que les ferries puissent aussi être une bonne alternative aux déplacements en avion.

Les analyses portent sur les chiffres 2019, étant donné que le trafic aérien a été fortement perturbé en 2020 par la pandémie et que les données 2021 ne sont pas encore disponibles. Les données et horaires des liaisons ferroviaires ont été analysés sur 2019 et 2021 pour évaluer l'évolution de la situation. Sauf mention contraire, le présent résumé est basé sur des données 2021.

Pour en savoir plus sur la méthodologie, [téléchargez l'intégralité du rapport d'OBCT](#) (en anglais).

RÉSULTATS CLÉS

- 51 (34 %) des 150 vols intra-communautaires les plus empruntés disposent à ce jour d'alternatives ferroviaires de moins de six heures.
- 73 (29 %) des 250 vols européens les plus empruntés dans l'UE, en Norvège, en Suisse et au Royaume-Uni disposent à ce jour d'alternatives ferroviaires de moins de six heures.
- 41 (27 %) des 150 vols intra-communautaires les plus empruntés disposent d'alternatives en train de nuit direct en 2021.
- Pour 81 millions de passagers aériens européens, il existe une alternative en train de moins de six heures.

RECOMMANDATIONS

- Une première mesure pour réduire le trafic aérien serait d'interdire les vols courts nationaux ou internationaux lorsqu'une alternative en train de moins de six heures existe.
- Il est nécessaire de mettre en place de meilleures liaisons ferroviaires, de jour comme de nuit, pour accélérer la transition de l'avion vers le train, et de construire un système ferroviaire à l'échelle européenne digne du 21^e siècle.

ALTERNATIVES DANS L'UNION EUROPÉENNE

Quels sont les vols intra-communautaires les plus empruntés pour lesquels il existe une alternative ferroviaire de moins de six heures ?

- Pour 34 % des 150 vols intra-communautaires les plus empruntés (en nombre de passagers), il existe une alternative en train de moins de six heures (voir annexe).
- Parmi ces vols figurent 14 des 30 liaisons aériennes intra-communautaires les plus empruntées, dont les trois vols les plus fréquentés (Paris-Toulouse, Paris-Nice et Athènes-Thessalonique) qui transportent plus d'un million de passagers par an, ainsi que les vols Madrid-Barcelone, Francfort-Berlin et Munich-Berlin.
- La plupart des liaisons aériennes pour lesquelles une alternative en train est disponible en moins de six heures sont des lignes nationales et se situent en Allemagne, en France et en Espagne. Certaines sont également internationales, comme Stockholm-Copenhague, Paris-Amsterdam, Paris-Francfort ou Paris-Munich.
- 21 des 150 vols intra-communautaires les plus empruntés disposent même à ce jour d'alternatives ferroviaires avec un trajet de moins de quatre heures. Tous ces vols sont nationaux, à l'exception des vols Amsterdam-Paris, Amsterdam-Francfort, Bruxelles-Francfort, et Paris-Francfort. Toutes ces alternatives ferroviaires sont de jour et directes.
- Trois de ces alternatives ferroviaires ont une durée d'environ deux heures (Paris-Lyon, Paris-Nantes et Paris-Bordeaux). Pourtant, la [loi climat](#) récemment adoptée par le gouvernement français ne prévoit d'interdire que partiellement ces liaisons aériennes.

- Seuls 41 (27 %) des 150 vols intra-communautaires les plus empruntés disposent à ce jour d'alternatives en train de nuit direct.

Durée du trajet en train	Nombre de liaisons aériennes concernées	% par rapport aux 150 vols intra-communautaires les plus empruntés	Nombre cumulé de passagers de ces liaisons aériennes (en million)
Moins de 4 heures	21	14%	24,1
Entre 4 et 6 heures	30	20%	33,6
Entre 6 et 8 heures	15	10%	15,1
Entre 8 et 16 heures	58	39%	54,9
Plus de 16 heures	23	15%	21,4
Pas de train	3	2%	2,4
Total	150	100%	151,5

Durée des alternatives ferroviaires aux 150 vols intra-communautaires les plus empruntés (2021)

Voir en annexe la liste des 150 vols intra-communautaires les plus fréquentés pour lesquels il existe des alternatives ferroviaires de moins de six heures, des trains de nuit directs ou des trajets en trains de nuit de moins de 12 heures.

ALTERNATIVES EN EUROPE

Quels sont les vols les plus empruntés qui pourraient être remplacés par des trains dans l'Union européenne, en Norvège, au Royaume-Uni et en Suisse ?

Une analyse plus large a porté sur les 250 liaisons aériennes les plus fréquentées dans l'UE, la Norvège, le Royaume-Uni et la Suisse. Sur l'ensemble des passagers de ces liaisons, 34 % empruntent des vols nationaux, 36 % des vols intra-communautaires et 28 % (soit 72,4 millions de personnes) des vols ralliant l'UE et le Royaume-Uni, la Norvège ou la Suisse (en grande majorité depuis ou vers le Royaume-Uni, et en particulier entre le Royaume-Uni et l'Allemagne et l'Espagne). Les liaisons depuis ou vers les îles non accessibles en train ont été exclues de cette analyse.

Il existe des alternatives en train en moins de six heures pour 29 % de ces 250 liaisons aériennes (un pourcentage comparable à celui concernant les 150 vols intra-communautaires les plus fréquentés).

Cela inclut 11 des 30 vols les plus empruntés en Europe. Cinq liaisons aériennes disposent même d'une alternative ferroviaire avec une durée de trajet d'environ deux heures (comme Bruxelles-Londres et Londres-Manchester) ou d'environ quatre heures (comme Zurich-Genève). La liaison aérienne Londres-Amsterdam est la plus fréquentée d'Europe et dispose d'une alternative en train de moins de six heures. Plus de deux millions de passagers voyagent chaque année sur les vols norvégiens Oslo-Bergen et Oslo-Trondheim, malgré l'existence d'un train de nuit direct.

La plupart des liaisons aériennes pour lesquelles une alternative en train est disponible en moins de six heures sont des liaisons nationales et se trouvent pour la plupart en Allemagne, en France et en Espagne. Certaines sont également internationales, comme Paris-Londres, Stockholm-Copenhague et Paris-Amsterdam.

Seuls 51 (20 %) des 250 vols les plus empruntés dans l'UE, en Norvège, au Royaume-Uni et en Suisse bénéficient à ce jour d'alternatives en train de nuit direct.

VOLS COURTS : UN IMPACT CLIMATIQUE DISPROPORTIONNÉ

Les vols long-courriers sont responsables de la majeure partie des émissions de CO₂ du transport aérien et leur nombre doit être réduit si on veut contenir le réchauffement climatique à 1,5 °C. Cependant, les vols courts émettent plus de CO₂ par passager et kilomètre parcouru que les vols longs, en raison des émissions liées au décollage. De plus, il existe déjà des alternatives ferroviaires à ces vols courts, ou de telles alternatives pourraient être développées. Si on considère l'ensemble des émissions du puits au réservoir, le train émet en moyenne cinq fois moins d'équivalent CO₂ que l'avion pour une même liaison, ce qui fait du rail la solution de transport à préférer à l'avion, lorsque cela est possible. Si on prend en compte l'impact hors CO₂ du transport aérien (notamment les NOx et les vapeurs d'eau) - qui est deux fois plus néfaste que l'impact CO₂ -, l'impact climatique total d'un vol pourrait être au moins 80 fois plus élevé que celui du même trajet en train, comme c'est le cas par exemple en Autriche et en France.

Barcelone-Madrid

Avion : 140,8 kg CO₂e / passager*

Train : 16,5 kg CO₂e / passager

Le trajet en avion émet neuf fois plus d'équivalent CO₂ que le trajet en train.

Pourtant, c'est l'un des vols les plus empruntés en Europe, et le plus fréquenté en Espagne. Or cette distance peut être parcourue en train en 2,5 heures, soit plus rapidement que l'ensemble du temps nécessaire à un trajet en avion.

Sources : [eco passenger](#) / [Omio](#)

Francfort-Berlin

Avion : 126,9 kg CO₂e / passager*

Train : 10,8 kg CO₂e / passager

Le trajet en avion émet 12 fois plus d'équivalent CO₂ que le trajet en train. Pourtant, c'est l'un des vols les plus empruntés en Europe, et le plus fréquenté en Allemagne.

Le trajet en train ne prend que 3h54.

Source : [eco passenger](#)

Paris-Amsterdam

Avion : 119 kg CO₂e / passager*

Train : 11,5 kg CO₂e / passager

Le trajet en avion émet 10 fois plus d'équivalent CO₂ que le trajet en train. Pourtant, plus d'un million de passagers empruntent chaque année cette liaison aérienne, alors que le trajet en train ne prend que 3h23.

Source : [eco passenger](#)

Bruxelles-Amsterdam

Avion : 119 kg CO₂e / passager*

Train : 9,1 kg CO₂e / passager

Le trajet en avion émet 13 fois plus d'équivalent CO₂ que le trajet en train. Pourtant, plus d'un million de passagers empruntent chaque année cette liaison aérienne, alors que le trajet en train ne prend que 1h52.

Source : [eco passenger](#)

* Impact climatique total

NOUS AVONS BESOIN DE PLUS DE TRAINS ET DE MEILLEURES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Le développement du secteur aérien a toujours été tributaire des aides publiques. Les subventions aux aéroports, les exonérations fiscales sur la TVA ou l'exemption de taxe sur le kérosène contribuent à maintenir artificiellement les prix des billets à des niveaux bas et sont l'une des principales raisons pour lesquelles ce secteur a pu se développer si rapidement. En parallèle, les transports d'utilité publique comme le train de nuit ou les petites liaisons transfrontalières entre les villes européennes ont été négligés voire abandonnés au cours des dernières décennies.

Dans l'ensemble, l'offre ferroviaire en Europe est encore plus mal en point aujourd'hui qu'en 2019, essentiellement en raison de la suppression de certains services en lien avec la crise sanitaire. Aujourd'hui, alors qu'une certaine liberté de circulation a été retrouvée, ces services devraient être rétablis - mais rien n'est moins sûr.

Disparition des trains de nuit

En ce qui concerne les trajets objet de cette analyse, les changements les plus importants sont notamment la suppression des trains de nuit entre Hendaye et Lisbonne et entre Venise, Milan et Paris. Ces trains assuraient des liaisons très utiles respectivement entre le Portugal, l'Italie et d'autres pays. Le trajet Paris-Porto

s'effectuait ainsi en 18h56, contre 34h02 aujourd'hui. Les trajets Paris-Lisbonne ont subi le même sort, tout comme les différentes liaisons qui dépendaient du train de nuit entre Hendaye et Lisbonne, par exemple les liaisons entre Lisbonne et Porto, mais aussi vers Bruxelles, Genève, Londres ou Lyon.

En France, les trains de nuit ont été particulièrement affectés, notamment avec la réduction de la ligne Paris-Portbou, qui ne couvre maintenant que la portion Paris-Toulouse en semaine. Cela a eu des répercussions sur plusieurs connexions entre l'Espagne et d'autres pays qui dépendaient fortement de la liaison Barcelone-Portbou-Paris. Aujourd'hui, les possibilités de voyage entre Toulouse et Barcelone sont très limitées. Le trajet Londres-Valence en train de nuit prend désormais 27h24, contre 20h24 en 2019, et Barcelone-Francfort 26h54 contre 21h32. Le train de nuit Rome-Bari-Brindisi a également été en partie supprimé et ne circule désormais que les week-ends.

Même avant 2019, de nombreux trains de nuit nationaux et internationaux ont été supprimés, laissant les voyageurs avec peu d'alternatives pour parcourir de longues distances dans l'UE. Il y avait des trains de nuit directs sur des liaisons clés du trafic européen, mais ceux reliant Copenhague à Amsterdam, Bâle à Prague, ou encore Paris à Berlin, Barcelone ou Madrid ont été supprimés dans les années 2010.

Des services inadaptés

L'offre de trains est moindre en 2021 par rapport à 2019 également en raison de la diminution des services Eurostar sur les liaisons entre Londres et Paris, Bruxelles et Amsterdam et de la réduction des connexions diurnes entre Barcelone et Paris. Ainsi, il n'est par exemple plus possible de voyager en un jour de Londres vers Varsovie, Prague ou Valence, ou d'Alicante vers Londres ou de Paris vers Malaga. De plus, toutes les liaisons ferroviaires entre la Suède et la Norvège ont été remplacées par des bus.

La ligne Francfort-Lyon, axe de connexion clé entre l'Allemagne et la France, ne compte qu'un train direct par jour. La ligne Berlin-Varsovie ne compte quant à elle

que quelques trains par jour. Et les trains de nuit affichent souvent complets plusieurs semaines avant les périodes de vacances.

Pour certains trajets comptant parmi les 150 liaisons aériennes les plus empruntées dans l'UE, les voyageurs doivent changer trois voire quatre fois de train au cours de leur trajet. De nombreux changements sont parfois nécessaires pour parcourir de petites distances, même sur des liaisons très fréquentées comme Amsterdam-Copenhague, Barcelone-Lisbonne, Madrid-Lisbonne et Paris-Copenhague. Ces offres pourraient largement être améliorées, notamment avec des lignes directes.

D'après l'analyse, les voyageurs qui souhaitent emprunter un train de nuit au cours de leur trajet sur l'une des 150 liaisons les plus fréquentées, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas ou de la Belgique vers l'Espagne, par exemple, doivent probablement passer par Paris. Cela montre qu'il est nécessaire de mettre en place un réseau plus décentralisé de trains de jour comme de nuit, qui relie l'ensemble des régions européennes.

De nouveaux trains de nuit

Du côté positif, quelques lignes de trains de nuit ont été réinstaurées en France (Paris-Nice depuis juin 2021, et Paris-Tarbes reprendra en décembre), et trois nouvelles lignes ont été créées entre Stockholm et Berlin, Vienne et Amsterdam et Bruxelles depuis 2020. Ainsi, les passagers peuvent désormais voyager en train de nuit entre Londres et Stockholm.

D'ici décembre 2021, un nouveau train de nuit assurera la liaison entre Vienne et Paris, ainsi qu'entre Zurich et Amsterdam. Des trains reliant Zurich à Rome seront mis en service en décembre 2022, et entre Vienne et Paris via Berlin et Bruxelles en décembre 2023. De nouveaux trains de nuit devraient également être lancés en Europe de l'Est et en Europe centrale à partir de 2022.

ZOOM

Autriche

Il faut moins de six heures pour effectuer en train 20 % des 30 vols intra-communautaires les plus fréquentés en Autriche (c'est-à-dire qui ont pour origine et/ou pour destination l'Autriche). Presque toutes les liaisons aériennes pour lesquelles une alternative en train existe en moins de six heures sont internationales : Vienne-Munich (535 673 passagers aériens / an, 4h00 en train), Graz-Munich (225 569 passagers aériens / an, 5h56 en train), Linz-Francfort, (177 638 passagers aériens / an, 5h33 en train) et Vienne-Prague (180 795 passagers aériens / an, 4h25 en train). Ainsi, en tant que pays préoccupé par la protection du climat, l'Autriche aurait tout à gagner d'une mesure climatique européenne qui viserait à remplacer les vols courts par des trains. Il existe des trains avec un trajet inférieur à quatre heures pour deux des trois vols nationaux les plus empruntés, à savoir Vienne-Graz (131 918 passagers aériens / an, 2h35 en train) et Vienne-Klagenfurt (119 688 passagers aériens / an, 3h55 en train), et la liaison Vienne-Innsbruck (204 896 passagers aériens / an, 4h14 en train) prend moins de six heures. Vienne-Salzburg (92 555 passagers aériens / an, 2h22 en train) est la seule liaison aérienne qui a été fermée dans le cadre du plan de sauvetage d'Austrian Airlines. Il existe des trains de nuit pour 53 % des 30 liaisons aériennes les plus fréquentées en Autriche, soit bien plus que dans n'importe quel autre pays analysé dans ce rapport.

Belgique

Il faut moins de six heures pour effectuer en train 20 % des 30 vols intra-communautaires les plus fréquentés en Belgique. Toutes ces liaisons aériennes sont internationales, comme le vol Bruxelles-Francfort qui accueille 578 559 passagers / an pour une durée de voyage de 3h15 en moyenne, enregistrements et

déplacements aux aéroports compris, contre une liaison ferroviaire en 3h07 pour ce même trajet. Deux liaisons ferroviaires s'effectuent même en moins de deux heures : Bruxelles-Paris (196 534 passagers aériens / an, 1h22 en train) et Bruxelles-Amsterdam (281 812 passagers aériens / an, 1h52 en train). Un seul des 30 vols intra-communautaires les plus fréquentés pour la Belgique dispose d'une alternative en train de nuit (Vienne-Bruxelles), bien que la Belgique partage ses frontières avec quatre autres pays.

France

La France a une responsabilité importante en ce qui concerne le trafic aérien européen : 30 des 150 vols intra-communautaires les plus fréquentés ont pour destination et/ou pour origine la France. Il existe une alternative ferroviaire de moins de six heures pour 19 (47,5 %) des 40 vols intra-communautaires les plus fréquentés qui ont pour destination et/ou pour origine la France, y compris pour les deux vols les plus empruntés en France comme dans l'UE, Paris-Toulouse et Paris-Nice, qui accueillent chacun 3,2 millions de passagers par an. La plupart des liaisons aériennes qui disposent d'une alternative en train en moins de six heures sont nationales. La France est également bien représentée dans le classement des cinq vols internationaux les plus fréquentés dans l'UE et pour lesquels il existe une alternative en train de moins de six heures : Paris-Amsterdam (1,39 millions de passagers, aériens / an, 3h23 en train), Paris-Francfort (1,04 millions de passagers aériens / an, 3h50 en train), Paris-Munich (1,01 millions de passagers aériens / an, 5h47 en train). Les trois vols internationaux les plus empruntés dans l'UE, à savoir Paris-Barcelone (2,7 millions de passagers aériens / an, 6h41 en train), Paris-Madrid (2,6 millions de passagers aériens, 10h43 en train) et Paris-Rome (2,25 millions de passagers aériens / an, 11h05 en train) ne disposent pas d'une alternative en train de jour en moins de six heures ; mais ces trajets pourraient être facilement desservis par des trains de nuit directs, comme c'était le cas auparavant. En 2021, seules quatre liaisons parmi les 40 vols intra-communautaires les plus empruntés en France et parmi les 40 vols nationaux les plus fréquentés disposent d'une alternative en train

de nuit direct (Paris-Toulouse, Paris-Nice, Paris-Marseille, Paris-Toulon), ainsi que Paris-Perpignan les week-ends uniquement.

Allemagne

L'Allemagne a la plus grande part de responsabilité dans le trafic aérien européen : un tiers des 150 vols intra-communautaires les plus fréquentés sont en partance et/ou à destination de l'Allemagne. Il faut moins de six heures pour effectuer en train 37,5 % des 40 vols intra-communautaires les plus fréquentés en Allemagne. Cela inclut neuf des dix liaisons aériennes les plus empruntées en Allemagne, qui accueillent plus d'un million de passagers par an. Onze des 15 liaisons aériennes pour lesquelles il existe des alternatives ferroviaires de moins de six heures sont des lignes nationales. L'Allemagne est également bien représentée dans le classement des cinq vols internationaux les plus fréquentés dans l'UE pour lesquels il existe une alternative en train de moins de six heures : Paris-Francfort (1,04 millions de passagers aériens / an, 3h50 en train), Paris-Munich (1,01 millions de passagers aériens / an, 5h47 en train) et Amsterdam-Berlin (plus d'un million de passagers aériens / an, 6h en train). Seules douze liaisons parmi les 40 liaisons intra-communautaires les plus fréquentées en Allemagne et seules huit parmi les 40 liaisons nationales les plus fréquentées disposent d'une alternative en train de nuit direct à ce jour.

Italie

Sur les 150 vols intra-communautaires les plus empruntés, 40 sont en partance ou en destination de l'Italie. 15 % des 40 vols intra-communautaires les plus fréquentés en Italie disposent d'une alternative en train de moins de six heures. Toutes sont des lignes nationales, comme Milan-Naples, qui est la 10^e liaison la plus fréquentée dans le pays avec 1,38 million de passagers aériens par an alors qu'il existe pour cet itinéraire un train de jour avec une durée de trajet de 4h33, et également un train de

nuit. L'une de ces lignes prend moins de trois heures en train (Rome-Milan). Il existe des trains de nuit directs pour 14 (35%) des 40 vols intra-communautaires les plus fréquentés en Italie (et deux ne fonctionnant que les week-ends), mais le service ferroviaire international entre Milan et Venise vers Paris a été réduit dans le cadre de la pandémie. Le vol international (en intra-communautaire) le plus emprunté pour l'Italie est le Rome-Paris (2,3 millions de passagers par an), pour lequel il y avait par le passé une alternative en train de nuit.

Pays-Bas

Une alternative en train de moins de six heures existe pour 20 % des 30 vols intra-communautaires les plus fréquentés aux Pays-Bas. Deux de ces liaisons comptent parmi les 10 vols les plus empruntés aux Pays-Bas, dont la plus fréquentée (Amsterdam-Paris, qui accueille près de 2,8 millions de passagers aériens par an). Pour une de ces liaisons (Amsterdam-Bruxelles), l'alternative ferroviaire se fait en moins de deux heures, les autres ayant un temps de trajet d'un peu plus de trois heures. Aucune des liaisons aériennes concernées n'est nationale. Deux des 30 liaisons aériennes intra-communautaires les plus fréquentées aux Pays-Bas disposent d'une alternative en train de nuit (Munich/Vienne-Amsterdam). Ainsi, le pays aurait tout intérêt à ce que l'UE mette en place des mesures climatiques en faveur du rail.

Espagne

Une alternative en train de moins de six heures existe pour 25 % des 40 vols intra-communautaires les plus fréquentés en Espagne. Pour deux de ces liaisons, le temps du trajet en train est juste d'un peu plus de deux heures : Madrid-Séville (486 437 passagers aériens par an) et Madrid-Barcelone (qui est le vol intra-européen le plus emprunté en Espagne et l'un des plus fréquentés en Europe, avec plus d'un million de passagers aériens par an). Toutes les liaisons aériennes pour lesquelles une alternative ferroviaire existe en moins de six heures sont nationales. Le vol

international intra-communautaire le plus emprunté en Espagne est le Paris-Barcelone (2,7 millions de passagers aériens par an), pour lequel il existait jusqu'en 2013 une alternative en train de nuit. La dernière liaison en train de nuit entre l'Espagne et ses pays frontaliers a été suspendue en 2020. Aujourd'hui, il n'existe aucune alternative en train de nuit pour l'ensemble des 40 vols nationaux les plus fréquentés en Espagne.

QUELLE EST L'ACTION DE L'UE CONCERNANT LES VOLS COURTS ?

Frans Timmermans, candidat au poste de commissaire européen :

“Faut-il interdire les vols courts ?”

“Oui ! Mais à condition qu’il existe un bon réseau ferroviaire.”

[[Mai 2019](#)]

Frans Timmermans, après son élection en tant que vice-président de la Commission européenne, en charge du Pacte vert européen :

“Nous devons limiter les vols courts et garantir la neutralité carbone des déplacements en Europe inférieurs à 500 km”

[[9 décembre 2020](#),

jour de la publication de la stratégie européenne pour une mobilité durable]

"Nous voulons nous débarrasser des vols courts, mais sans les interdire. Si nous proposons des alternatives ferroviaires de qualité et abordables, avec des trains rapides ou des trains de nuit, les citoyens ne verront plus d'inconvénients à les utiliser.”

[[Mai 2021](#)]

L'UE n'est pas parvenue à adopter des mesures concrètes pour réduire le trafic aérien en général et les vols courts en particulier. S'il est essentiel de mettre un terme à l'exonération de taxe sur le kérosène, d'après de les propositions du paquet législatif “Fit for 55” de la Commission européenne, la taxe sur le kérosène ne sera mise en place intégralement qu'en 2033, et avec une exemption pour les avions transportant des marchandises. Le taux de taxe minimum en 2033 (0,38 euros par litre de fioul) sera inférieur au [taux de taxe moyen du diesel et du pétrole](#) dont doivent s'acquitter les conducteurs aujourd'hui. A moins que les gouvernements nationaux et le Parlement européen ne décident de renforcer cette proposition, la taxe sur le

kérosène ne permettra pas de réduire de façon notable les émissions du secteur aérien, tout du moins à court terme. De plus, les vols extra-communautaires sont exemptés à la fois de la tarification du carbone sur le Système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) et de la taxe sur le kérosène, la Commission européenne ayant opté pour la mise en place du programme international de compensation Corsia, pourtant inefficace.

QUE DOIT FAIRE L'UNION EUROPÉENNE ?

Les vols nationaux représentent 43 % des passagers des 150 liaisons aériennes intra-communautaires les plus fréquentées. Il est donc nécessaire de prendre des mesures politiques ambitieuses au niveau de l'Union européenne tout comme des Etats membres.

L'UE et les Etats membres doivent investir dans la transition du transport aérien vers le transport ferroviaire en construisant un réseau sur l'ensemble du territoire européen qui relie les grandes villes au sein d'un même pays et entre les pays, ainsi que les petites villes, les villages et les communautés rurales, grâce aux mesures suivantes :

- **Interdire les vols courts** lorsqu'existe une alternative en train de moins de six heures, tout en veillant à ce que les créneaux aériens ainsi libérés ne soient pas utilisés pour des vols de plus longue distance.
- **Dynamiser ou relancer les lignes ferroviaires sous-utilisées pour le train de jour comme de nuit**, et annoncer la création d'au moins 30 nouvelles lignes en 2021. Les Etats membres doivent coopérer à ce projet, avec le soutien de l'UE, notamment en développant des trains de nuit et de jour internationaux, en respectant des obligations de service public et en veillant à ce que ces services soient accessibles à tout le monde, y compris aux personnes à mobilité réduite, aux foyers à faibles revenus, aux cyclistes et à tous les usagers présentant des besoins particuliers. La fréquence des trains doit également être améliorée, en prévoyant des horaires réguliers pour les trains de jour, et plus qu'un seul train de nuit par journée, avec des horaires réguliers et coordonnés au niveau européen.
- **Augmenter les investissements en faveur de l'amélioration du service ferroviaire**. L'UE doit investir davantage dans l'amélioration et la modernisation des infrastructures ferroviaires, rouvrir des lignes et

supprimer les goulots d'étranglement du trafic transfrontalier. Des fonds doivent également être alloués à la remise en état et au développement du matériel roulant pour que davantage de trains circulent de jour comme de nuit.

→ **Rendre les voyages en train moins chers et plus pratiques que les voyages en avion**, notamment en mettant fin aux subventions du secteur aérien et aux exemptions de taxe sur le kérosène et de TVA, en diminuant les redevances d'accès aux voies, en créant des tarifs sociaux pour les billets de train et en exonérant les liaisons ferroviaires internationales de TVA (les billets d'avion internationaux sont exemptés de TVA alors que ce n'est pas le cas des liaisons ferroviaires internationales dans certains pays). Le partage des données en temps réel des services de billetterie doit être rendu obligatoire pour tous les exploitants ferroviaires dans tous les pays de l'UE.

L'UE doit protéger les travailleurs et travailleuses du secteur aérien. La réduction des liaisons aériennes aura un impact sur les salariés du secteur et sur le nombre d'emplois. Leurs revenus, leur santé et leur niveau de vie doivent être préservés et des opportunités de formation leur être proposées afin de garantir une transition juste pour tous et toutes. En Suisse, d'anciens pilotes de l'air se sont vu proposer un emploi dans le secteur ferroviaire, par exemple. L'ensemble des salariés du secteur doivent pouvoir prétendre à des normes sociales élevées et ne plus pâtir de conditions de travail précaires et de baisses de salaires.

En effectuant en train les trajets des 150 vols courts intra-communautaires les plus fréquentés bénéficiant d'une alternative ferroviaire de moins de six heures, on réaliserait une économie d'émissions d'environ 3,5 millions de tonnes d'équivalent CO₂ par an.

Si l'ensemble des trajets effectués sur les 250 vols courts les plus fréquentés dans l'UE, la Suisse, le Royaume-Uni et la Norvège étaient effectués en train, à l'exception des trajets pour lesquels il n'existe pas de liaisons ferroviaires ou dont la durée en train est cinq fois plus longue qu'en avion (par exemple Helsinki-Oslo), on réaliserait

une économie d'émissions d'équivalent CO₂ d'environ 23,4 millions de tonnes par an, soit autant que les émissions de CO₂ annuelles d'un pays entier comme la [Croatie](#)¹.

Alerte greenwashing

Conformément à la loi Climat et résilience adoptée par la France en 2021, ne seront interdits que les vols courts nationaux pouvant être remplacés par un trajet en train inférieur à 2,5 heures. Ainsi, et en raison également de dérogations prévues par exemple pour les vols de correspondance, une à trois liaisons aériennes intérieures seulement seraient concernées sur plus d'une centaine existantes dans le pays, et les émissions de CO₂ du secteur aérien français ne seraient réduites que de 1%.

¹ Greenpeace a calculé la quantité d'équivalent CO₂ qu'on éviterait de rejeter dans l'atmosphère si les vols courts les plus fréquentés en Europe étaient remplacés par des voyages en train. Les données suivantes ont été utilisées pour réaliser les calculs : nombre de passagers par vol en 2019, distances en avion (ville-ville, les aéroports ayant été regroupés pour les villes en comptant plusieurs), distances en train (en cas de distances différentes entre les trains de jour et de nuit, nous avons pris la distance d'un train de jour pour les trajets de moins de six heures, ou la distance pour les trains de nuit le cas échéant), émissions moyennes de CO₂ par passager par kilomètre pour le train et pour l'avion (données EEA 2021 : 160 g/CO₂e/pkm pour les vols et 33 g/CO₂/pkm pour les trains) ; 50 km ont été ajouté pour chaque vol pour les trajets qui ne sont pas en ligne droite, les circuits d'attente et autres déviations.

ANNEXE – LISTE

Liste des liaisons aériennes parmi les 150 liaisons intra-communautaires les plus fréquentées pour lesquelles il existe à ce jour une alternative en train de moins de six heures, un train de nuit direct ou des trains de nuit de moins de 12 heures

Liaison	Durée du trajet en train	Liaison assurée en moins de six heures de train	Liaison assurée par un train de nuit direct	Liaison assurée par un train de nuit en moins de 12 heures	Nombre de passagers aériens (2019)
Paris-Toulouse	4:22	x	x	x	3,221,467
Paris-Nice	5:55	x	x	x	3,191,073
Athènes-Thessalonique	4:23	x			2,621,638
Madrid-Barcelone	2:30	x			2,572,844
Francfort-Berlin	3:53	x	x	x	2,248,754
Milan-Paris	7:16		Train de nuit supprimé depuis le COVID	x	2,160,528
Milan-Catane	13:37		x		2,026,011
Munich-Berlin	3:58	x			1,934,712
Rome-Catane	8:27		x	x	1,824,588
Hambourg-Munich	5:48	x	x	x	1,745,720
Rome-Palermo	10:27		x	x	1,582,685
Paris-Marseille	3:04	x	x	x	1,569,716
Madrid-Lisbonne	10:37		Train de nuit supprimé depuis le COVID		1,558,577
Milan-Palermo	15:05		x		1,539,626
Munich-Düsseldorf	5:02	x	x	x	1,488,902
Berlin-Cologne	4:42	x			1,434,481
Francfort-Hambourg	3:37	x	x	x	1,426,732
Stockholm-Copenhague ²	5:01	x	x	x	1,397,474
Amsterdam-Paris	3:23	x			1,388,051
Milan-Naples	4:33	x	x	x	1,376,954
Berlin-Stuttgart	5:31	x		x	1,235,068

² Le train de nuit de / vers Stockholm s'arrête en réalité à Høje Taastrup, qui fait partie de l'aire métropolitaine de Copenhague.

Berlin-Düsseldorf	4:20	x			1,233,072
Paris-Bordeaux	2:04	x			1,219,673
Venise-Paris	11:39		Train de nuit supprimé depuis le COVID		1,212,566
Milan-Lamezia Terme	7:34		x	x	1,204,651
Rome-Milan	2:59	x	x	x	1,198,119
Milan-Bari	7:17		x	x	1,159,746
Stockholm-Göteborg	2:59	x			1,148,015
Francfort-Munich	3:28	x	x	x	1,146,439
Vienne-Francfort	6:49		x	x	1,109,793
Stockholm-Luleå	13:15		x		1,045,828
Barcelone-Seville	5:16	x			1,045,029
Paris-Francfort	3:50	x			1,042,112
Stockholm-Malmö	4:27	x	x	x	1,022,621
Munich-Cologne	4:38	x	x	x	1,018,045
Munich-Paris	5:47	x			1,014,392
Lisbonne-Porto	2:58	x			1,008,288
Paris-Montpellier	3:29	x			989,296
Amsterdam-Munich	11:41		x	x	971,192
Madrid-Porto	10:08			Train de nuit supprimé depuis le COVID	969,125
Vienne-Berlin	8:15		x	x	966,659
Helsinki-Oulu	5:53	x	x	x	956,641
Vienne-Amsterdam	11:14		x		943,844
Milan-Brindisi	8:14		x	x	885,734
Amsterdam-Francfort	3:53	x			882,532
Stockholm-Umeå	9:01		x	x	872,118
Barcelone-Malaga	5:14	x			848,962
Madrid-Bilbao	5:04	x			835,731
Copenhague-Aalborg	5:00	x			782,849
Vienne-Düsseldorf	8:21		x	x	771,175
Rome-Bari	3:59	x	x	x	765,162
Hambourg-Stuttgart	5:01	x		x	738,375
Francfort-Budapest	10:22			x	725,600
Vienne-Hambourg	9:04		x		720,332

Madrid-Saint-Jacques-de-Compostelle	4:40	x			719,692
Rome-Munich	9:08		x		718,525
Paris-Lyon	1:58	x			715,117
Madrid-Vigo	5:40	x			683,927
Madrid-La Corogne	5:12	x			680,075
Vienne-Bucharest	19:22		x		634,044
Paris-Bayonne	3:57	x			629,775
Lyon-Bordeaux	5:05	x			584,312
Bruxelles-Francfort	3:07	x			578,559
Paris-Nantes	2:06	x			568,942
Lyon-Nantes	4:51	x			562,382
Vienne-Milan	9:45		x	x	562,246
Paris-Brest	3:28	x			562,128
Rome-Vienne	11:40		x	x	558,401
Vienne-Stuttgart	6:29			x	558,006
Madrid-Oviedo	4:46	x			548,209
Helsinki-Rovaniemi	8:22		x	x	543,716
Munich-Hanovre	4:17	x	x	x	542,253
Venise-Naples	5:10	x		x	535,778
Vienne-Munich	4:00	x	x	x	535,673
Rome-Brindisi	4:57	x	x	x	525,571
Hambourg-Düsseldorf	3:11	x			522,362
Stockholm-Berlin	13:34		x		516,452
Milane-Munich	7:21		x	x	503,772
Turin-Rome	4:20	x	x	x	489,190

Remarque : Tous les trains de nuit directs qui figurent dans ce tableau ont pour points communs de démarrer avant 1h et d'arriver après 5h, de disposer de couchettes, et de durer au moins 6 heures. Certains trains de nuit fonctionnent uniquement quelques jours par semaine, comme Rome-Brindisi. D'ici décembre 2021, un nouveau service de train de nuit sera mis en place entre Vienne et Paris, trajet qui compte parmi les 150 vols intra-communautaires les plus fréquentés.

REMETTRE L'EUROPE SUR LES RAILS

Synthèse d'octobre 2021

GREENPEACE

13 rue d'Enghien 75010 Paris France