basta!

Au sommet de l'État, on préfère les jets de la République à la sobriété énergétique

ENQUÊTE 29 août 2022 par Pierre Jequier-Zalc

***Basta!* a étudié les trajets des « jets de la République » à disposition du gouvernement. Leur utilisation par l'Élysée et plusieurs ministres interroge sur l'exemplarité de l'exécutif après un été marqué par les effets du dérèglement climatique.**

La France brûle, partout. En Bretagne, dans le Jura, mais surtout, en Gironde durant cet été 2022. À la Teste-de-Buch et à Landiras, deux des plus gros feux de l'histoire du pays ravagent une importante partie des Landes. Au point que le 20 juillet dernier, le président de la République décide de se déplacer sur place accompagné de son ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin, pour venir soutenir les sapeurs-pompiers qui luttent contre ces incendies. Sur place, Emmanuel Macron explique, comme de nombreux scientifiques, que ces feux et leur intensité sont liés au réchauffement climatique : *« Beaucoup de pays, dont la France, qui ne connaissaient pas de grands incendies sont en train de vivre une accélération des conséquences directes du dérèglement climatique. Tout ça va nous imposer de prendre des décisions structurantes »*. Quelques jours plus tôt, lors d'une

interview télévisée à la suite du défilé militaire du 14 juillet, le chef de l'État avait annoncé : *« On doit rentrer collectivement dans une logique de sobriété »*.

Au sommet de l'État, cette logique n'a pas tout à fait été intégrée. Pour se rendre à la Teste-de-Buch, deux Falcon 7X, des jets d'une grosse dizaine de places, appartenant à l'armée de l'Air ont été affrétés. Mais ce n'est pas tout. Après avoir salué les pompiers de la Teste-de-Buch, Emmanuel Macron et Gérald Darmanin se rendent à quelques kilomètres de là, à Langon, près de Bordeaux, pour aller voir le poste de commandement qui gère le feu de Landiras. Entre-temps, les deux jets font la même chose, vraisemblablement à vide, pour les attendre à Bordeaux.

La Teste-de-Buch/Bordeaux
Ce 20 juillet, deux Falcon font ce mini-trajet à vide pour aller chercher le président de la République et Gérald Darmanin.
Capture d'écran ADBS Exchange

Deux vols de 18 minutes ; une aberration quand on sait que le décollage est une phase de vol particulièrement énergivore. Puis, après que le chef de l'État et le ministre de l'Intérieur ont visité le poste de commandement, un Falcon reprend les airs direction Tarbes. Là-bas, le Président y est attendu pour suivre une étape du Tour de France le lendemain. L'autre rentre à Paris dans la soirée. En un après-midi de déplacement, pour soutenir les personnes luttant contre une cause directe du réchauffement climatique, les deux jets ont émis, *a minima*, près de 6,5 tonnes de CO2. Soit plus du triple de ce que devrait émettre un Français en un an pour atteindre l'objectif de neutralité carbone [**1**] …

Une majorité des vols sont des déplacements intérieurs

Cet exemple n'en est qu'un parmi beaucoup d'autres. Depuis le début de l'année 2022, *Basta!* a suivi, jour par jour, l'activité des jets de l'ET 60, l'escadron de l'armée de l'Air que les membres du gouvernement peuvent emprunter pour se déplacer. Celui-ci se compose de sept avions, six Falcon – des jets d'une grosse dizaine de places - et l'Airbus présidentiel, ainsi que de trois hélicoptères. Le bilan de ces huit mois de suivi est sans appel : les injonctions à la sobriété énergétique ne s'appliquent pas au comportement du président de la République et de certains membres du gouvernement. Depuis janvier, les six jets de l'ET60 ont effectué plus de 280 vols dans le cadre d'un déplacement présidentiel ou ministériel, pour des émissions de C02 estimées *a minima* à près de 800 tonnes. Cela représente, approximativement, l'empreinte carbone moyenne d'un Français… en plus de 72 années de vie (pour plus de détails sur ces chiffres et sur notre enquête, toutes les précisions sont dans notre article méthodologie). Une large majorité de ces vols (66,5 %) sont des vols intérieurs [**2**].

Outre l'impact écologique de ces usages, le coût financier est aussi important. Le prix moyen d'une heure de vol d'un Falcon est d'environ 5000 euros. En 2018, la facture consacrée aux déplacements aériens de l'exécutif était de 12,5 millions d'euros [**3**]. Un chiffre en légère hausse de 2,5 % par rapport au quinquennat de François Hollande.

Un aller-retour à Angers… à deux jets

Il apparaît normal qu'un président de la République puisse se déplacer partout dans le monde dans son avion présidentiel ou dans un des Falcon prévus à cet effet. Cela a, par exemple, été le cas pour la tournée d'Emmanuel Macron en Afrique fin juillet, à Yaoundé au Cameroun, puis au Bénin et en Guinée-Bissau. Avec, entre autres, Sébastien Lecornu, ministre des Armées, et Catherine Colonna, ministre de l'Europe et des Affaires étrangères, ils se sont rendus en Afrique de l'Ouest avec trois avions de l'ET60 : l'Airbus Présidentiel, un Falcon 7X et un Falcon 900.

En revanche, la pratique semble plus discutable lorsque le trajet est effectué sur une distance proche de la capitale. Par exemple, le 15 mars dernier, Emmanuel Macron se rend à Angers accompagné de Gérald Darmanin, le ministre de l'Intérieur, et de Marlène Schiappa, à l'époque ministre déléguée chargée de la Citoyenneté.Ils vont visiter un centre d'accueil de réfugiés Ukrainiens. Rien donc, qui ne relève d'une urgence imprévue comme cela pourrait être le cas lors d'un attentat par exemple. De plus, hormis cette visite, l'agenda du Président est vierge de tout impératif officiel ce jour-là.

Une vidéo partagée par *Ouest France* qui suivait ce déplacement montre les deux ministres attendant le Falcon du chef de l'État sur le tarmac de l'aéroport Angers-Macé.

Ce que la vidéo ne montre pas, en revanche, c'est qu'un autre jet est arrivé une dizaine de minutes plus tôt, transportant certainement les ministres. Pour cette visite de quelques heures, deux Falcon ont donc réalisé l'aller-retour entre la capitale et Angers. Une nouvelle fois, le coût écologique de cette manœuvre est astronomique : plus de 3,5 tonnes de CO2 rejetés dans l'atmosphère. Pourtant, la cité angevine se situe à seulement 1 h 25 de Paris en TGV, un transport qui, pour ce trajet et par personne, consomme près de 150 fois moins. Si l'on considère que le président de la République est la seule personne dans ce jet (sans lui, l'avion n'aurait pas effectué ce trajet, contrairement au TGV), Emmanuel Macron a émis 1700 fois plus de CO2 que s'il avait voyagé en train [**4**].

Au sommet de l'État, pas de Bla Bla Jet

Cela semble être une constante. Lorsqu'Emmanuel Macron se déplace accompagné d'un ou plusieurs ministres, ce n'est pas un jet, mais deux, voire trois qui font le déplacement. Le 19 janvier 2022, le Président se rend à Strasbourg (1 h 46 en TGV) pour faire un discours devant le Parlement européen puis, toujours en Alsace, présenter ses vœux aux armées dans le camp militaire d'Oberhoffen en présence, entre autres, de la ministre des Armées, Florence Parly. Ce jour-ci, pas moins de trois Falcon font l'aller-retour dans la journée entre la capitale et l'Alsace. 7,5 tonnes de C02 sont émis en une journée. En comparaison, c'est ce qu'émet en moyenne une voiture essence neuve achetée en 2020 en près de 69 000 km [**5**].

Quelques semaines plus tard, le 10 février 2022, le président de la République annonce le futur de la politique énergétique de la France lors d'un déplacement à Belfort. En relançant le programme nucléaire français, il met en avant un objectif clair : produire une énergie décarbonée pour répondre au défi du changement climatique. Dans l'assemblée, on retrouve Agnès Pannier-Runacher, alors ministre déléguée à l'Industrie (désormais ministre de la Transition énergétique) et Barbara Pompili, alors ministre de la Transition écologique. Sur Twitter, la première écrit : *« Une belle journée pour notre industrie, notre indépendance énergétique et notre transition environnementale »*. Pour faire ces annonces, deux Falcon de la République ont été dépêchés. En fin d'après-midi, le chef de l'État reprend les airs vers Brest où se tient le sommet *« Un Océan »*. L'autre avion, lui, rentre à Paris peu avant 20 heures. Avec ce double aller-retour, 6 tonnes de carbone sont émises en un après-midi.

Autre exemple plus récent. Le 12 juillet dernier, le Président se rend à Crolles près de Grenoble (3 h 01 en TGV). Accompagné de quatre ministres, Olivier Véran, Bruno Le Maire, Sylvie Retailleau et Olivier Becht. Il y visite les locaux du fabricant de semi-conducteurs STMicroelectronics et dévoile le plan France 2030 prévoyant d'importants

investissements pour la filière électronique. *Bis repetita*, deux Falcon 7X font l'aller-retour dans la journée entre la capitale et le chef-lieu de l'Isère. Coût environnemental estimé de ce déplacement : 6,4 tonnes de C02.

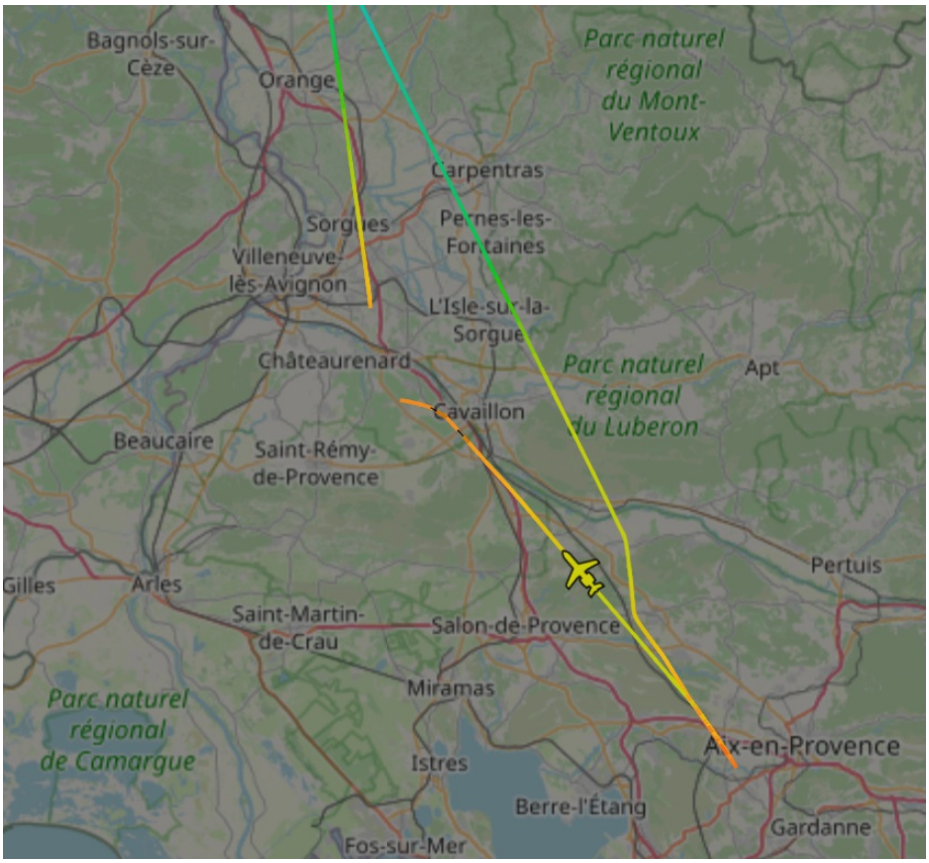
Est-ce la norme que deux ou trois jets soient affrétés lorsque lepPrésident de la République se déplace accompagné d'un ou plusieurs ministres ? *« Nous, on essayait de se cantonner à un seul avion pour les petits déplacements. Sauf situation d'urgence ou des agendas très différents, on y arrivait 9 fois sur 10 »*, assure Frédéric Monteil, ancien conseiller adjoint de François Hollande durant son quinquennat. Il poursuit, *« mais comme les Falcon sont petits (14 places), ça implique qu'une partie de la délégation se déplace autrement, en train ou en voiture. C'est pas forcément simple de le réaliser mais c'est possible. C'est un choix à faire »*. Contactés, ni l'Elysée, ni Matignon n'ont répondu à nos nombreuses questions.

Des micro-vols de moins de… 20 minutes

Notre enquête révèle aussi que parmi les nombreux vols intérieurs effectués pour le transport gouvernemental, certains servent à parcourir des distances dérisoires, de quelques dizaines de kilomètres seulement. Le 9 juillet dernier, la nouvelle Première ministre Élisabeth Borne se rend à Aix-en-Provence pour une intervention d'une vingtaine de minutes en début d'après-midi aux Rencontres économiques. Un Falcon se rend à Aix-en-Provence. Aussitôt terminé, elle file à 70 kilomètres de là, pour assister à une représentation d'*Iphigénie* dans le cadre du festival d'Avignon. Elle ne s'y rend alors pas en jet, celui-ci étant encore à Aix lorsque la représentation commence. Mais, pendant que la Première ministre assiste à la pièce, celui-ci décolle pour se rendre à… Avignon. Il réalise alors un trajet d'environ 70 kilomètres en 10 minutes. Après avoir pris le temps de saluer les artistes en coulisse, Élisabeth Borne repart, très certainement pour prendre le jet qui l'attend sur le tarmac de l'aéroport d'Avignon-Provence. Celui-ci redécolle à 22 h 40 et atterri à Paris une heure plus tard, peu avant minuit.

Autres protagonistes, même situation. Le 17 janvier dernier, Emmanuel Macron et Agnès Pannier-Runacher se rendent dans l'est du pays pour visiter l'entreprise Alsachimie à Chalampé près de Mulhouse (2 h 45 en TGV). Deux jets de la République arrivent à l'aéroport de Bâle-Mulhouse en début d'après-midi, ils en repartent quelques heures plus tard direction de… Strasbourg où le chef de l'État est attendu pour la cérémonie d'hommage au président du Parlement européen, M. David Sassoli. En voiture, il faut compter 1 h 15 entre les deux villes à vitesse normale, une cinquantaine de minutes en train. Les Falcon, eux, mettent une grosse vingtaine de minutes à parcourir la centaine de kilomètres qui séparent les deux villes. Ajouté à cela les transits des lieux de destination

aux aéroports, le temps gagné paraît, au final, infime.



Trajet Aix-en-Provence/Avignon
Pour aller chercher Élisabeth Borne au festival d'Avignon, un Falcon fait un micro vol entre Aix-en-Provence et Avignon.
Capture d'écran ADBS Exchange

Jean Castex, « une passion » pour les jets à l'encontre de sa propre circulaire

Le 10 avril dernier, Jean Castex était épinglé pour son aller-retour en Falcon chez lui, à Prades, juste pour aller voter. Quelques semaines plus tôt, mi-février, *Médiapart* racontait sa *« passion immodérée pour les jets de la République »*. De février 2021 à février 2022, le site d'investigation recensait pas moins de *« 16 allers-retours particulièrement*

étonnants, puisqu'ils ont été effectués dans le cadre de déplacements dans des villes accessibles à moins de 2 h 15 en train ou en voiture ». Cet article ne semble pas avoir changé le comportement de l'ex-Premier ministre. Deux semaines après sa parution, un Falcon effectue à aller-retour à Lyon (1 h 50 en TGV) le jour où Jean Castex se rend sur le site de Neuville-sur-Saône de Sanofi. Quatre jours plus tard, c'est à Dole (2 h 05 en TGV) qu'un jet de la République se rend au moment où l'ex-Premier ministre visite une usine de jouets, dans le Jura, à Arinthod. Le lendemain, le même appareil atterri à Paray-le-Monial en Saône-et-Loire (45 min en voiture de la gare du Creusot accessible en 1 h 20 de TGV depuis Paris). Un département dans lequel Jean Castex est en déplacement le jour-même.

Pourtant, comme le relevait *Médiapart* en février, c'est Jean Castex lui-même qui, en novembre 2020, avait signé une circulaire à l'attention des administrations d'État *« relative à la nouvelle gestion des mobilités par l'État »*. On peut y lire que *« la voie aérienne ne pourra être autorisée que lorsque le temps de trajet par la voie ferroviaire est supérieur à trois heures ».*

Depuis sa signature, lui le premier semble donc l'avoir largement outrepassée. Entre janvier et août 2022, nous avons comptabilisé pas moins de 38 allers-retours (pour 80 vols simples, voir notre méthodologie) entre Paris et des villes situées à moins de 3 h par voies ferroviaires réalisés très vraisemblablement par des ministres ou par le chef de l'État. Parmi ces aller-retours, on note la prépondérance des deux villes européennes, Bruxelles et Strasbourg, situées respectivement à 1 h 22 et 1 h 46 en train.

Élisabeth Borne, deux trajets qui interrogent

Sa successeuse, Élisabeth Borne, semble, elle, moins adepte de ce mode de transport ultra polluant. Sur le premier semestre 2022, nous n'avons pas relevé de trajet en jet auquel elle aurait pris part en tant que ministre du Travail. Même constat lors des semaines suivants sa prise de fonction à Matignon.

Malgré tout, les bonnes résolutions semblent s'effriter au fil du temps. Depuis le début de l'été, *Basta!* a recensé deux trajets intérieurs à quelques jours d'intervalle que la résidente de Matignon a très certainement effectué en jets républicains. Le 9 juillet, il y a le trajet Paris/Aix-en-Provence/Avignon/Paris décrit plus haut. Le 22 juillet, la Première ministre se rend à Vaulx-en-Velin, dans la banlieue de Lyon sur la question des *« quartiers prioritaires »* et des *« inégalités de destin ».* Malgré une ligne LGV reliant Paris à Lyon

en moins de deux heures, un Falcon 7X réalise un aller-retour express (arrivée vers 17 h, départ peu après 21 h) dans la ville des Lumières, correspondant aux heures de visite de la Première ministre.

Trois jours plus tard, le 25 juillet, Élisabeth Borne rédigeune circulaire demandant aux administrations de l'État *« d'engager sans délai des mesures d'ampleur visant à réduire la consommation d'énergie et d'accélérer la sortie des énergies fossiles. Ces mesures s'imposent, non seulement pour améliorer notre sobriété énergétique, mais également par souci d'exemplarité et d'acceptabilité des efforts qui sont demandés à la société dans son ensemble »*. Sur la question des mobilités, elle ajoute :*« Je vous invite à encourager les pratiques de mobilité durables comme le covoiturage ou la facilité d'accès à vélo et le passage à des flottes de véhicules à très faibles émissions »*.

D'importantes contraintes de sécurité ?

Des alternatives à l'usage des jets de la République existent-elles réellement pour des personnalités politiques de cette importance ? *« Toute organisation pour voyager est d'une complexité effroyable. L'enjeu de la sécurité est majeur. Pour un président de la République, prendre des transports en commun serait extrêmement complexe et coûteux »*, souffle un ancien membre de l'Élysée sous François Hollande. Son ancien conseiller adjoint abonde : *« Il ne faut pas oublier que le président de la République n'est pas un citoyen comme tout le monde. C'est quand même le chef de l'État d'une puissance nucléaire qui siège au conseil de sécurité de l'Onu. On ne peut pas se permettre d'avoir un Président bloqué dans un train en rase campagne à l'autre bout du pays »*.

Lors de l'enquête sur l'utilisation des Falcon par Jean Castex, Matignon avait utilisé la même justification auprès de *Médiapart* : *« Les déplacements du Premier ministre font l'objet de plusieurs impératifs : de sécurité tout d'abord, liés à la fonction même du Premier ministre, de disponibilité du Premier ministre, qui doit pouvoir à tout moment pouvoir regagner Matignon en cas d'urgence dans un temps imparti, de gestion du temps, son agenda étant très contraint, l'optimisation de son temps demeure une préoccupation, et de sobriété en terme de coût et d'impact environnemental. Par rapport à ces nombreuses contraintes, l'ETEC [l'ancien nom de l'ET60, ndlr] offre beaucoup plus de souplesse »*.

Des alternatives plus sobres sont possibles

Si renoncer totalement à l'usage de cette flotte aéronautique paraît inenvisageable au vu des contraintes citées précédemment, une utilisation plus modérée et optimisée en terme écologique paraît tout à fait réalisable. Le 11 août dernier, Élisabeth Borne s'est ainsi

rendue à Hostens, en Gironde, accompagnée du ministre de l'Intérieur Gérald Darmanin. Un déplacement placé sous le signe de l'urgence après plusieurs reprises de feux dans la région. Mais ce jour-là, aucun jet de la République ne se déplace en Gironde, indiquant que la Première ministre a privilégié un autre mode de transport.

Même fonction, autre personne. Après la polémique suite à son aller-retour en Falcon pour aller voter à Prades, Jean Castex est rentré chez lui en avion de ligne pour voter au second tour de l'élection présidentielle, comme le rapporte le *Midi Libre*. Un mode de transport toujours aérien, mais qui consomme entre 10 et 20 fois moins de gaz à effet de serre qu'un jet avec très peu de passagers.

Sur des trajets beaucoup plus longs, les ministres semblent aussi pouvoir se passer des jets. Le 24 mai dernier, Gérald Darmanin se rend à Doha au Qatar pour participer au Salon international de sécurité et de protection civile. Aucun avion de l'ET60 ne va au Moyen-Orient dans les jours entourant cette date, indiquant que le ministre de l'Intérieur, qui ne rechigne habituellement pas à prendre les Falcon de la République, a cette fois opté pour un autre mode de transport, vraisemblablement un avion de ligne.

L'ex-président de la République, François Hollande, prenait également le train au début de son mandat. *« Lors de la période "Président normal", avant l'intervention au Mali et la vague d'attentats, on a fait pas mal de trajets en train, notamment à Bruxelles. C'était moins souple certes, mais ça marchait assez bien. On n'a jamais eu de problème »*, raconte Frédéric Monteil.

La France vue du ciel pendant la campagne présidentielle

Emmanuel Macron, lui, ne semble pas très friand d'alternatives. Tous ses déplacements durant la campagne présidentielle ont vraisemblablement été réalisés en Falcon de la République : à Pau, Dijon, La Rochelle (pour un déplacement à Fouras-les-Bains), Quimper (pour un déplacement à Spezet), Mulhouse et Strasbourg, Marseille et, enfin, Cahors. À chaque déplacement du Président-candidat, un Falcon de la République fait l'aller-retour depuis la capitale, aux horaires correspondants. Sur son agenda officiel, tous les déplacements précédemment cités figurent sur des journées vierges de tout impératif lié à sa fonction.

En un peu plus d'un mois, avec ces rendez-vous où il se rendait donc en tant que candidat, Emmanuel Macron a émis près de 25 tonnes de CO_2 rien que dans les airs. Sur le terrain, en revanche, le discours est tout autre : *« Partout où on le peut, quand c'est des déplacements de moins de 2 h 30 et que le train est disponible, il faut inciter à passer de*

l'avion au train. C'est moins polluant, et c'est du bon sens », assène-t-il à Fouras-les-Bains le 31 mars. Le 16 avril, durant l'entre-deux tour à Marseille il enfonce le clou : *« La politique que je vais mener dans les cinq ans à venir sera écologique ou ne sera pas »*. Qui sait, peut-être que cette phrase bien ficelée a été imaginée dans le Falcon qui l'emmenait dans la cité phocéenne.

Pierre Jequier-Zalc

Visuel de Une : Christophe Andrieu

BOÎTE NOIRE

Nous avons contacté l'Élysée, Matignon, le ministère de l'Intérieur et le ministère de la Transition écologique, le lundi 22 août, avec une liste de questions détaillées. À ce jour, nous n'avons reçu aucune réponse.
La manière dont nous avons réalisé notre enquête est précisée dans cet article méthodologie.

[1] Voir ici.

[2] Dans la catégorie vols intérieurs, nous avons retenu tous les trajets d'une ville française à une autre (hors DOM). Seules exceptions, nous avons conservé les destinations de Bruxelles et de Luxembourg du fait de leur proximité en train de Paris (moins de 2 heures)

[3] Ce chiffre a été fourni par le ministère des Armées en réponse à une question de la députée de La République en Marche, Mme Aude Bono-Vandorme

[4] Pour un Paris-Angers, le site ComparatePrivatePlanes estime l'émission d'un Falcon 7X a 0,9 tonnes de CO_2 pour une distance de 265 km. Ce qui fait une émission moyenne de 3,4 kilos de CO_2 par km parcourus. Si on part du principe que chaque jet abrite 12 personnes, sachant que ces modèles peuvent transporter entre 8 et 16 personnes, cela fait une consommation par personne de 283 grammes de CO_2 par km parcouru. En TGV Inouï, la consommation par personne est de 1,9 grammes de CO_2 par km parcouru selon la SNCF. Près de 150 fois moins donc.

[5] Voir ici sur le site de l'ADEME.