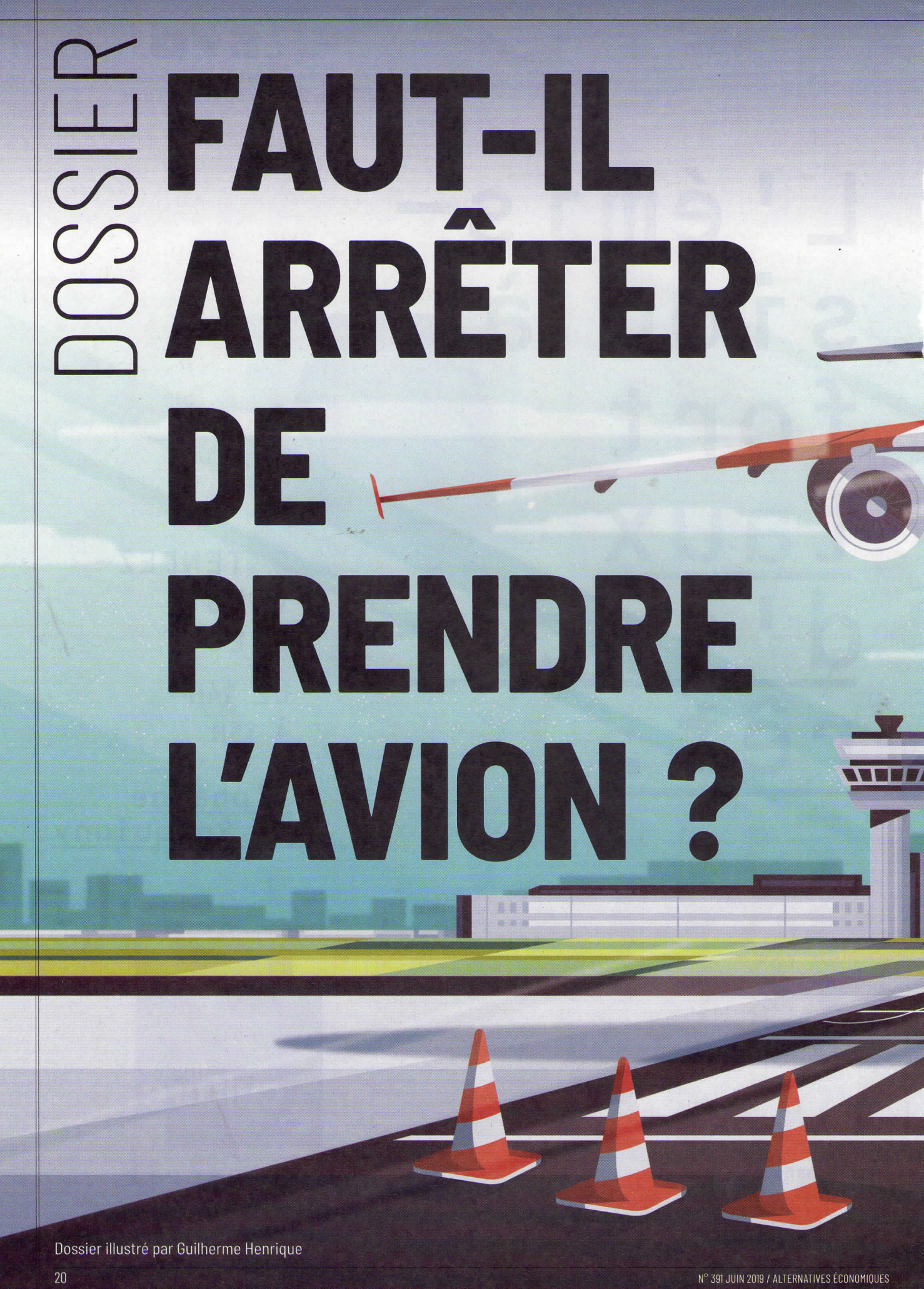


DOSSIER

FAUT-IL ARRÊTER DE PRENDRE L'AVION ?





Flygskam. Non, ce n'est pas le nom d'un dragon de *Game of Thrones*, mais le terme suédois qui désigne la honte de prendre l'avion. « Il est parti de Suède et il va se propager », s'inquiète Alexandre de Juniac, directeur général de l'Association internationale du transport aérien et ex-patron d'Air France. Il y a ceux qui ont honte de prendre l'avion en raison de son empreinte écologique, et ceux qui aimeraient simplement qu'il soit taxé comme les autres : dans les manifestations des gilets jaunes, l'absence de taxe sur le kérosène passe mal. Les défenseurs du train s'étouffent aussi de cette concurrence déloyale. Depuis peu, les élus leur emboîtent le pas : en France, des députés de tous bords veulent profiter de la loi sur les mobilités, actuellement en discussion, pour taxer davantage l'avion. Une tendance qu'on retrouve ailleurs en Europe. Alors que le trafic aérien et ses prévisions de croissance s'envolent toujours plus haut, l'air devient lourd autour des oiseaux d'aluminium. Faut-il arrêter de prendre l'avion si on veut sauver la planète ? Mettez vos téléphones en mode avion, installez-vous bien au fond de votre siège, et c'est parti ! ■

UN PLAN DE VOL INSOUTENABLE

Le transport aérien est en plein boom, tout comme ses nuisances environnementales. Heureusement, réduire son impact écologique est possible.

Fermez les yeux, et imaginez la courbe d'un avion qui décolle. Rouvrez les yeux et tracez-la sur une feuille de papier. Bravo, vous venez de dessiner l'évolution du trafic aérien ces quarante dernières années ! Mais comme tout plan de vol, il ne faut pas dépasser une certaine altitude, voire commencer à redescendre, si l'on veut pouvoir atterrir sur une planète encore vivante. Est-ce encore possible ? Réponse en quatre escales.

1. Une croissance exponentielle, mais pas pour tous

En 2017, un nouveau cap a été franchi : plus de 4 milliards de passagers ont pris un avion, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le résultat d'une croissance qui, bon an mal an, tourne autour de 5 %, plus forte que celles du produit intérieur brut (PIB) mondial (3 % par an environ) ou de la population (1,2 % par an environ).

Et les prévisions de trafic n'envisagent qu'un faible ralentissement de la tendance. Résultat : en 2037, la barre des 8 milliards de passagers du ciel devrait être franchie, selon l'Association internationale du transport aérien.

Cette croissance a globalement été tirée par les pays les plus riches. Certes, récemment, le continent asiatique est devenu le plus dynamique. Mais en 2017, il ne pesait encore que 32 % des kilomètres parcourus en avion dans le monde, alors qu'il représente 60 % de la population mondiale. A l'inverse, l'Amérique du Nord réalise 28 % des kilomètres parcourus en avion pour 5 % de la population mondiale, et les Européens, 25 % du trafic mondial pour 10 % de la population. Au sein de l'Union européenne, la France n'est pas le pays qui plane le plus : il y a eu dans l'Hexagone 2,2 voyages en avion par habitant en 2016. Guère plus que la moyenne de l'Union européenne (1,9), mais moins que l'Allemagne (2,4), le Royaume-Uni (3,8), l'Espagne (4,2) et l'Irlande (6,8).

Pour l'heure, l'avion reste un sport de riche. En 2006, l'institut de recherche américain Worldwatch estimait que seuls... 5 % des habitants de la planète avaient déjà pris l'avion dans leur vie ! Depuis, le trafic a doublé, mais même en comptant très large, entre 80 % et 90 % des habitants de notre planète n'ont encore jamais mis les pieds dans un appareil. En France, une étude récente de la Direction générale de l'aviation civile rapporte que les classes supérieures (cadres, professions intermédiaires et indépendants) représentent 50 % des passagers, alors qu'elles ne pèsent que 28 % de la



population totale. A l'inverse, seuls 2 % des passagers en avion sont ouvriers, alors qu'ils représentent 11,8 % de la population. De quoi rappeler que la « démocratisation » mise en avant par le lobby de l'aérien est très relative. « *Ce qui fait la différence dans le fait de prendre l'avion ou pas, ce ne sont pas les 50 euros du billet Paris-Marrakech, mais la possibilité effective de partir en vacances (temps libre, pas de proches dont il faut s'occuper) et le budget sur le lieu de vacances* », juge un expert des questions aériennes au Shift Project, un think tank consacré aux questions environnementales [1].

2. Les raisons du succès

« *Tout comme la voiture, voyager en avion n'a jamais coûté aussi peu cher* », explique Yves Crozet, économiste des transports. Les prix, relativement aux salaires, ont fortement baissé : « *Une heure de travail payée au Smic permet aujourd'hui de faire environ quatre fois plus de kilomètres en voiture qu'au début des années 1970, calcule l'économiste. Le mécanisme est le même pour l'avion, mais en plus puissant encore, puisqu'une heure de travail au Smic permet de parcourir 200 kilomètres en avion, contre seulement 40 en voiture.* » Un vol en avion low cost coûte en effet 3 à 4 centimes du kilomètre, contre 10 centimes le kilomètre en TGV et... 25 centimes en voiture !

Par quel miracle un énorme oiseau d'acier et d'aluminium pourrait-il être moins cher qu'une voiture, technologiquement plus basique ? Le mérite en revient beaucoup aux acteurs du secteur (constructeurs, compagnies aériennes, aéroports). « *Le secteur aérien est par nature incité à faire des améliorations techniques* », observe The Shift Project. « *L'efficacité énergétique est indispensable pour arriver à effectuer des vols sans escale, mais aussi pour réaliser des économies de carburant, qui est le principal coût pesant sur les compagnies aériennes* », poursuit-il.

« *L'aérien a fait des gains de productivité exemplaires sur le plan technique, mais aussi sur celui de l'organisation* », confirme Yves Crozet. Les compagnies, low cost notamment, ont su augmenter le nombre de sièges dans les appareils (soit en allongeant les

avions, soit en rognant sur la place laissée à chaque passager), et elles les ont mieux remplis grâce au *yield management* (les tarifs s'adaptent finement à l'offre et à la demande). Le coefficient de remplissage des avions commerciaux est passé de 76 % à 81 % entre 2008 et 2017. Il monte même à 84 % en Europe. Du coup, le nombre de vols en France, intérieurs ou extérieurs, baisse ! Il a reculé de presque 5 % entre 2008 et 2018, alors que le nombre de passagers progressait de 30 % sur la même période.

L'autre raison de ces prix bas tient à la fiscalité très avantageuse dont bénéficie le secteur. « *Globalement, avec une fiscalité équitable par rapport aux autres modes de transport, le billet d'avion serait environ deux fois plus cher* », estime The Shift Project. Au-delà des exemptions fiscales, les pouvoirs publics accordent des subventions souvent douteuses sur le plan de l'intérêt général, à l'image de celles dont bénéficient nombre de petits aéroports français.

Enfin, l'Europe a une attitude assez schizophrène. « *D'un côté, les décideurs européens assurent qu'ils souhaitent réduire les émissions de gaz à effet de serre. De l'autre, l'un des fondements de l'Union européenne est de favoriser la mobilité à tout prix, en déréglementant et en encourageant la concurrence pour faire baisser les prix des transports* », tacle Yves Crozet. De même, en France, l'aménagement du territoire est encore largement organisé en fonction des besoins des aéroports, qui sont très bien desservis par des autoroutes ou des gares TGV. Le tout s'explique en partie par la pression des acteurs de l'aérien, qui rappellent qu'ils sont un secteur économique majeur en France : 100 000 emplois directs dans les avions et les aéroports français, une porte d'entrée indispensable pour le pays le plus visité du monde, mais surtout le secteur industriel le plus performant à l'exportation (en 2016, l'aéronautique affichait 17,4 milliards d'euros d'excédents).

“ Une heure de travail au Smic permet de parcourir 200 kilomètres en avion, contre seulement 40 en voiture ”

YVES CROZET,
économiste

[1] Cet expert et d'autres contributeurs bénévoles du Shift Project souhaitent rester anonymes, car certains d'entre eux travaillent dans le secteur aérien.



3. Des émissions en question

Le principal problème que pose l'avion concerne ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Même si le lobby aérien développe des merveilles d'argumentation pour convaincre que l'avion n'est pas si polluant, « *il est totalement incohérent de vouloir lutter contre l'effet de serre si l'on permet par ailleurs l'augmentation du trafic aérien* », tranche Jean-Marc Jancovici, fondateur du cabinet de conseil Carbone 4.

Ces émissions dépendent de plusieurs facteurs, dont le taux de remplissage des avions, la longueur des trajets ou les performances énergétiques. Pas facile, donc, de comparer les modes de transport à moteur. Globalement, l'avion est le mode de transport qui émet le plus de CO₂ au kilomètre parcouru, mais pas beaucoup plus que la voiture et les deux roues. Suivent, loin derrière, les bus et, enfin, les trains, surtout lorsqu'ils sont électriques. Mais le taux de remplissage est décisif : un avion rempli, c'est mieux qu'une voiture à moitié pleine, qui est elle-même mieux qu'un bus ou un train vide. Reste que l'avion, même s'il émet moins que d'autres moyens de transport pour chaque kilomètre, effectue généralement des trajets beaucoup plus longs ! Et efface donc ses « bonnes » performances.

Par ailleurs, d'autres paramètres entrent en jeu. Par exemple, le décollage et l'atterrissage sont très gourmands en carburant : « *Chaque passager aérien long-courrier émet autant de gaz à effet de serre que s'il était seul en grosse voiture sur la même distance. Mais pour un court-courrier, c'est presque autant que si le passager était seul en petit camion !* », explique Jean-Marc Jancovici.

Au total, le transport aérien émet entre 2 % et 3 % des émissions totales de CO₂, selon les sources. Un

Les émissions de CO₂ liées à l'avion ont progressé de 57 % entre 2000 et 2016

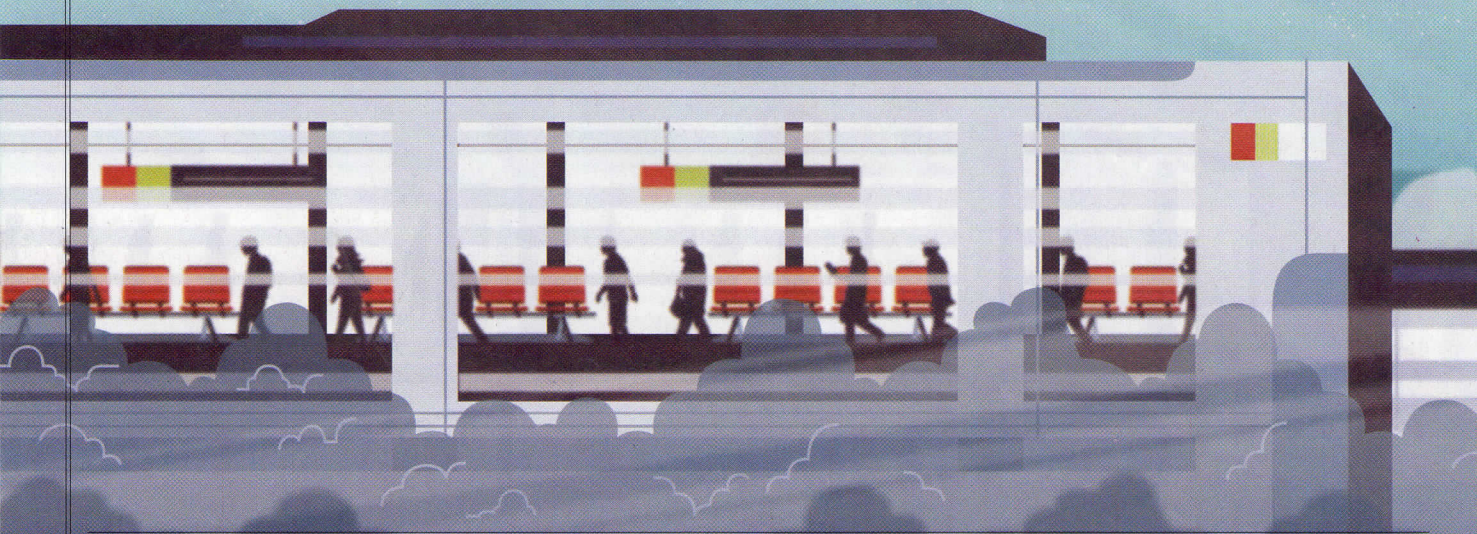
chiffre qui semble faible, mais qui correspond aux émissions directes d'un pays comme l'Allemagne. Surtout, les émissions de CO₂ liées à l'avion ont progressé de 57 % entre 2000 et 2016, soit bien plus vite que les émissions totales (+ 39 %). Et la tendance va se poursuivre, même si c'est à un rythme un peu moins soutenu.

Ce n'est pas tout. Outre le CO₂, les avions émettent d'autres gaz contribuant à l'effet de serre (notamment des oxydes d'azote et du méthane). Par ailleurs, la vapeur d'eau causée par les avions entraîne l'apparition de traînées de condensation qui augmentent le forçage radiatif, c'est-à-dire, en gros, l'effet de serre. Au total, l'impact de l'avion se situerait au moins entre 4 % et 5 % des émissions de GES, soit l'équivalent de celui d'un pays comme la Russie. « *Mais on mesure encore mal l'impact des effets physico-chimiques produits à haute altitude. Nous ne sommes donc pas à l'abri d'une mauvaise surprise* », explique The Shift Project.

4. Quatre pistes de désamorçage

Il existe quatre moyens de désamorcer la bombe écologique que constitue l'avion : réduire le trafic, diminuer les émissions unitaires des avions (par des améliorations techniques), accroître leur taux de remplissage et se reporter vers les modes de transport les moins polluants.

Sur le premier point, il est possible de contredire les prévisions de croissance de trafic de plusieurs manières. D'abord, sur le plan fiscal, en taxant davantage l'avion. Sur le plan de la responsabilité individuelle, ensuite. Car l'avion, c'est surtout le tourisme et le loisir, en tout cas dans les pays riches. En 1967, la moitié des déplacements en avion en France avaient un motif professionnel et même les deux tiers pour les vols intérieurs, selon l'Insee. Aujourd'hui, selon la Direction générale de l'aviation civile, seuls 25 % des voyages en avion partant ou arrivant en France sont liés au travail. Loin derrière les vacances (48 %), et à peine devant



les visites à des amis ou à de la famille (21 %). « Si, au lieu de faire deux voyages en avion d'une semaine, on fait un seul voyage en avion avec deux semaines sur place, on réduit la moitié du problème », note The Shift Project.

Deuxième levier : diminuer les émissions de l'avion. Mais, comme expliqué précédemment, les principales améliorations techniques sont sans doute derrière nous, et l'avion vert est à ce jour une illusion.

Troisième levier : améliorer le taux de remplissage. Là aussi, le plus gros des progrès est derrière nous, puisque les avions qui décollent d'Europe ou y atterrissent sont pleins à 84 %. Il reste des places vacantes, mais peu. L'autre piste, plus aisée, consiste à désinciter fortement à prendre des billets en « classe affaires », qui, pour un même trajet, polluent environ trois fois plus par passager, en raison de la place supplémentaire qui leur est offerte.

Dernier levier : se reporter sur les transports moins polluants (train, bus... ou bateau). 20 % des émissions de CO₂ du transport aérien concernent des voyages de moins de 1 500 km, estime le Réseau action climat [2]. Des distances sur lesquelles le train peut être pertinent. De ce point de vue, il faudra redécouvrir la patience, et l'acceptation du temps long. C'est vrai pour nos voyages personnels, mais aussi pour le transport des marchandises. Certes, les avions-cargos, qui transportent uniquement des marchandises, ne représentent que 3,3 % des vols mondiaux, et ils ne transportent que 0,5 % à 1 % du volume total des marchandises. Mais ils sont aisément supprimables si l'on accepte de donner quelques semaines de plus au dernier iPhone pour arriver de Chine par bateau ou bien en train. Pour l'avion, comme pour presque toutes les sources de pollution, la solution est culturelle, avant d'être technique. ■ Vincent Grimaud

[2] Voir « CO₂ is in the Air. Cinq mythes sur le rôle du transport aérien dans les changements climatiques », Réseau action climat, décembre 2015.

UN SECTEUR SOUS PERFUSION

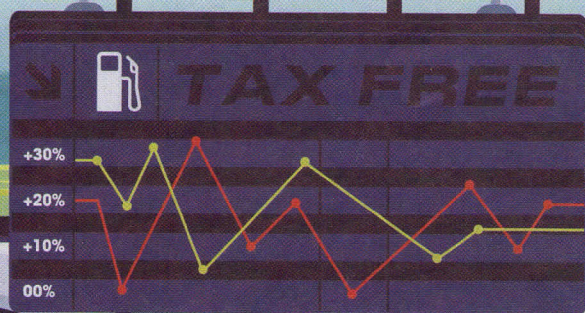
Taux de TVA réduits, absence de fiscalité sur le kérosène... le secteur aérien bénéficie de dispositions très avantageuses qui lui évitent la descente en piqué.

Avec une croissance continue du nombre de passagers et une quasi-absence de fiscalité environnementale, le secteur de l'aviation marchande est la bête noire des écologistes. Car si les automobilistes s'acquittent de la taxe carbone, dont la hausse a déclenché le mouvement des gilets jaunes, le kérosène qui fait voler les avions est un des rares carburants à ne pas être soumis à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Cette exemption représente un important manque à gagner pour le fisc français : 3,63 milliards d'euros pour 2019. L'essentiel de ce montant est le fait des vols internationaux, dont la taxation est encadrée par des accords internationaux (convention de Chicago de 1944, traités bilatéraux). Mais les vols intérieurs, dont la fiscalité est du seul ressort des États, représentent une perte fiscale de 310 millions d'euros par an, car la France, contrairement à d'autres pays, ne soumet pas non plus le kérosène de ces vols à la TICPE.

Qui plus est, le kérosène est exempté de TVA en application d'une directive européenne, si bien que ce





carburant n'est soumis à aucune fiscalité en France. Des dispositions qui s'avèrent très avantageuses pour les compagnies aériennes : le carburant représente 29 % des coûts chez EasyJet et 21 % pour Air France.

SEPTIÈME CIEL FISCAL

Sur les vols européens, l'aviation est bien soumise au système d'échange des quotas d'émission carbone en vigueur dans l'Union, mais ce système est peu

efficace : en raison de quotas fixés trop généreusement mais aussi du ralentissement économique, le prix du carbone est trop bas. Surtout, le secteur aérien s'est vu attribuer 82 % de quotas à titre gratuit. Résultat : grâce à ce système, les compagnies aériennes françaises paient moins de 10 millions d'euros par an.

Le secteur aérien bénéficie en outre de taux de TVA réduits sur les billets. Concernant les vols internationaux, y compris intra-européens, il a même été fixé à 0 % par une directive européenne. Au niveau de l'ensemble

de l'Union, le manque à gagner fiscal est estimé à 10 milliards d'euros par an. Cette absence de taxation sur les vols internationaux n'empêche pourtant pas les compagnies de demander le remboursement des montants de TVA dont elles se sont acquittées pour leurs consommations intermédiaires. Autrement dit : elles « peuvent réclamer le remboursement de la TVA pour leurs achats de biens et de services destinés à leur activité alors qu'elles ne l'ont pas payée pour les billets », résume la Cour des comptes. Ce qui leur donne un

avantage sur les autres modes de transport, estimés par l'institution. Sur les vols intérieurs, le taux de TVA est également réduit, à 10 %, mais semblable cinq fois à celui de ces autres modes.

A cela s'ajoutent une myriade d'aides ou de dispositions fiscales avantageuses : réduction de la taxe foncière pour les aéroports, qui ne prend en compte que deux tiers de leur valeur locative pour un manque à gagner fiscal annuel estimé à 50 millions d'euros par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ; subvention aux petits aéroports déficitaires, pour un montant estimé à 95 millions d'euros ; aides aux lignes aériennes régionales du fait de l'obligation de service public pour un montant estimé à 20 millions d'euros, et

TURBULENCES FINANCIÈRES

Malgré les nombreux avantages fiscaux dont bénéficie en France et ailleurs, le secteur aérien est peu profitable. Au niveau mondial, sa marge nette n'est que de 4 %, si bien que ses bénéfices s'élèvent à 32 milliards seulement pour un chiffre d'affaires de 821 milliards de dollars. Ces profits proviennent pour moitié des compagnies d'Amérique du Nord, leurs homologues européennes n'ayant dégagé que 7,5 milliards de dollars de bénéfices en 2018. Sans certaines dispositions fiscales, leur rentabilité pourrait être remise en cause.

Surtout, au vu des capitaux investis, le secteur n'est rentable que depuis très récemment : 2015. Cette année a en effet marqué une inversion historique : le rendement du capital investi est devenu pour la première fois supérieur à son coût. Une telle évolution pour l'aérien ne tient qu'à une conjoncture favorable : la chute du cours du pétrole. Ce dernier s'es-

Excepté la taxe sur les nuisances sonores, l'avion est épargné par la fiscalité environnementale



effondré courant 2014, passant d'environ 100 dollars le baril à moins de 40 dollars fin 2015. « *A l'exception des dernières années, les compagnies aériennes ont une tendance à être structurellement déficitaires, confirme Paul Chiambaretto, chercheur associé à l'école Polytechnique. La bonne conjoncture depuis 2015 est due à une baisse du coût du carburant et de celui du capital, du fait de la politique monétaire des grandes banques centrales.* » Si le baril revenait à un cours de 100 dollars, les résultats financiers des compagnies risqueraient de se détériorer à nouveau.

SOUTIEN AU DÉCROCHAGE

Cette faible rentabilité a provoqué au cours des deux dernières décennies des faillites de compagnies historiques et divers rachats, mais elle a surtout suscité un soutien public accru. Celui-ci a pris la forme de recapitalisations par les Etats actionnaires, comme dans le cas d'Air France ou d'Iberia. L'exemple le plus symptomatique est cependant le passage de la plupart des grandes compagnies américaines sous le « Chapitre XI » de la loi des Etats-Unis sur les faillites. Un texte qui permet aux entreprises endettées de se restructurer tout en renégociant leur dette dans un délai fixé par un tribunal.

Alors même qu'elles vivent sous perfusion permanente d'argent public, les compagnies aériennes françaises répètent à l'envi qu'elles sont trop fortement ponctionnées. Redevances aéroportuaires, de navigation aérienne, taxe d'aéroport, taxe d'aviation civile, etc. De fait, la moitié du prix du billet payé par le passager va vers différentes taxes ou redevances, si bien que le montant total dont s'acquittent les compagnies pour la fiscalité propre à l'aérien s'élève en France à un peu plus de 5 milliards d'euros par an.

Cependant, la grande majorité de ce montant [1] finance directement les différents services aériens et aéroportuaires dont ces mêmes compagnies bénéficient. « *L'aérien prend ainsi totalement en charge ses coûts d'infrastructure, de sûreté et de sécurité* », explique Jacques Pavaux, consultant en transport et ancien directeur général de l'Institut du transport aérien. Les compagnies mettent néanmoins en avant certaines taxes dont elles jugent l'objectif non spécifique à l'aérien. C'est le cas principalement de la taxe de solidarité, qui finance l'aide publique aux pays en développement et rapporte chaque année

un peu plus de 200 millions d'euros. En revanche, excepté la taxe sur les nuisances sonores, d'un montant de 47 millions d'euros et qui sert à insonoriser les logements proches des aéroports, la fiscalité environnementale reste quasi absente.

GARDER LE PERSONNEL À BORD

Malgré tout, les pouvoirs publics relaient le discours des compagnies aériennes sur la fiscalité. Elisabeth Borne, la ministre des Transports, a même annoncé en mars une baisse de différentes taxes pour les compagnies de l'ordre de 220 millions d'euros pour 2018 et 2019. Du fait de la faible rentabilité du secteur, certains décideurs politiques craignent en effet qu'un accroissement de la fiscalité plombe la compétitivité des compagnies françaises, qui subissent une forte concurrence des *low cost* sur le court et moyen-courrier et de celles du Golfe sur le long-courrier. Or, les pertes de parts de marché des compagnies nationales ont des conséquences importantes sur l'emploi, puisque, selon le gouvernement, « *un million de passagers supplémentaires génère la création de 1 200 à 1 400 emplois pour une compagnie aérienne basée en France, alors qu'elle ne génère que 300 ou 400 créations d'emplois si la même compagnie n'est pas principalement basée en France.* ».

De leur côté, les organisations environnementales, qui souhaitent une diminution du trafic, estiment que les pertes d'emplois dans l'aérien peuvent être compensées par des créations d'emplois dans d'autres secteurs, comme le ferroviaire. Une étude commandée par la Commission européenne le confirme. En taxant le kérosène au taux minimum fixé par la directive sur la taxation de l'énergie, les prix des billets augmenteraient d'environ 10 %, entraînant une baisse de la demande, du trafic et donc des émissions de CO₂ du même ordre. Cette réduction du trafic aurait certes un impact négatif sur les effectifs employés dans le secteur aérien, mais il serait compensé par des gains dans d'autres secteurs ou induits grâce aux recettes fiscales supplémentaires, si bien qu'il n'y aurait pas de conséquences sur l'emploi au niveau global. Un choix éminemment politique, en somme.

■ Justin Delépine

[1] Les principaux prélèvements sont : la redevance service public aéroportuaire (1,6 milliard d'euros) pour l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire, la redevance de navigation aérienne (1,6 milliard d'euros) pour les services rendus par l'Etat pour le contrôle et la sécurité des vols, la taxe d'aéroport (1 milliard d'euros) pour la sécurité des aéroports.

UN AÉROPORT À TOUT PRIX

Les collectivités mettent largement la main à la poche pour maintenir à flot les 150 aéroports locaux de l'Hexagone. Parfois en dépit du bon sens.

L'année dernière, 96 passagers sont montés dans un avion commercial à l'aéroport de Troyes. A 70 km, au Sud, celui d'Auxerre a fait un peu mieux, avec 918 passagers sur l'année. Le gros aéroport de la zone ? Il s'agit de l'improbable Paris-Vatry, installé en pleine campagne, à 25 km de Châlons-en-Champagne. Entre 1992 et 2005, le département de la Marne a dépensé 210 millions d'euros pour que l'ex-base militaire puisse accueillir 150 000 tonnes annuelles de fret aérien à l'horizon 2010. Aujourd'hui, le fret plafonne autour de... 6 000 tonnes annuelles ! Pour compenser, les pouvoirs publics locaux subventionnent un temps la compagnie *low cost* Ryanair, en espérant faire venir des touristes à Disneyland Paris et en finançant pour cela des vols depuis Oslo ou Stockholm. Echec. Aujourd'hui, Ryanair dessert chaque semaine Porto et Marrakech, et Iberia relie Madrid. Avec quelques autres destinations ibériques en été, l'aéroport accueille péniblement 60 000 passagers par an alors qu'il en faut en moyenne 500 000 pour être rentable.

NEUF EN BRETAGNE

L'histoire de Vatry n'est pas isolée. La France compte deux grands aéroports parisiens assez rentables (Paris-Charles de Gaulle et Orly), quelques grands aéroports régionaux contrôlés par l'Etat (Nice, Lyon, Bordeaux, etc.) qui sont proches de l'équilibre financier, et environ 150 aéroports dits « décentralisés », que l'Etat, ancien propriétaire, a confiés aux collectivités locales (régions, départements, agglomérations). « *Quasiment aucun* » de ces aéroports décentralisés n'est rentable, tranche la Cour des comptes. Les collectivités mettent donc

la main à la poche à la fois pour les moderniser, pour éponger les déficits d'exploitation et, dans certains cas, payent pour que des compagnies aériennes acceptent de s'y poser. Au total, les sommes sont parfois vertigineuses.





A cela s'ajoute la compétition territoriale. Les aéroports de Dôle et de Dijon, distants de 60 km, ont reçu des aides de leurs collectivités locales respectives pour se moderniser, pour un total de 42 millions d'euros entre 2010 et 2016. Aujourd'hui, seul l'aéroport de Dôle s'en est sorti (110 000 passagers en 2018), celui de Dijon étant à l'arrêt (2 000 passagers en 2015, dernier chiffre connu). La Cour des comptes tique aussi à propos de la Bretagne, qui dispose de neuf aéroports, dont cinq (Vannes, Lannion, Saint-Brieuc, Morlaix, Ouessant) comptent moins de 5 000 passagers à l'année. Les petits aéroports souffrent d'un fort « taux de fuite » : pourquoi prendre l'avion à Valence-Chabeuil (1 800 passagers en 2018), alors que Paris est à 2 h 10 en TGV et que l'aéroport de Lyon est à 1 h 30 via l'autoroute ?

DÉSENCLAVER LE CANTAL

Pour justifier ces dépenses, les élus locaux rappellent que les petits aéroports ne servent pas qu'aux vols commerciaux, mais à la pratique aérienne plus générale (vol de loisir, parachute, etc.). Surtout, leur maintien répond parfois à un objectif de désenclavement. Il est vrai que pouvoir faire Paris-Aurillac en avion en 1 h 20, au lieu de huit heures en train ou six heures en voiture, est utile pour les Cantaliens (les plus aisés). Pour cette raison, la ligne fonctionne, comme une dizaine d'autres en France, sous obligation de service public (OSP), et est donc largement subventionnée par l'Etat en plus des collectivités locales. Le nombre d'OSP a reculé ces dernières années mais, sous la pression politique, certaines rouvrent en dépit du bon sens. Le gouvernement vient ainsi d'accorder une OSP à la ligne Quimper-Paris, alors que des TGV font quotidiennement ce trajet en moins de quatre heures. De quoi faire rire (jaune) les défenseurs des petites lignes de train qui sont toujours sur la sellette. ■ V.G.

Terminal B

→ Departures

	HEURE	DESTINATION	N°	OUVERTURE
	11:20	Paris	BUS>>1140	B
	11:45	Lyon	BUS>>1150	B
	12:00	Marseille	BUS>>1205	A
	12:25	Toulouse	VÉLO>>1230	C
	12:45	Bordeaux	VÉLO>>1250	B
	13:00	Lille	VÉLO>>1305	C
	13:15	Nice	TGV>>1320	A
	13:30	Nantes	TGV>>1335	B
	13:50	Strasbourg	TGV>>1355	B
	14:05	Rennes	VOITURE>>1410	C
	14:20	Montpellier	VOITURE>>1430	A
	14:45	Grenoble	VOITURE>>1450	A



ET SI ON VOYAGEAIT AUTREMENT...

Redonner au trajet en avion son vrai prix, revitaliser d'autres moyens de transport, changer ses habitudes : il y a de quoi faire pour réinventer le voyage.

Comment diminuer le recours à l'avion ? La première solution consiste à lui redonner son juste prix en utilisant l'outil fiscal pour mettre fin aux exonérations sur le kérosène et les billets internationaux dont le secteur bénéficie depuis la convention de Chicago de 1944. A l'époque, cette exonération visait à favoriser le développement de l'aviation civile.

« La convention internationale de Chicago de 1944 sur le transport aérien n'interdit pas de taxer le kérosène, contrairement à ce qu'on entend souvent, nuance Lorelei Limousin, responsable des politiques des transports au Réseau action climat (RAC), une fédération d'associations environnementales. Certains pays à l'instar du Brésil, des Etats-Unis, de la Norvège, de la Suisse ou du Japon le taxent déjà sur leurs vols intérieurs. Ils pourraient signer des accords bilatéraux pour le taxer également sur les vols qui les relient. »

En attendant une très hypothétique renégociation de la convention, le RAC et d'autres associations (WWF, Fondation pour la nature et l'homme...) préconisent la mise en place, en France, d'une contribution climat-solidarité. « Cela permettrait de compenser rapidement l'absence de TVA sur les billets d'avion au départ de la France. L'intérêt de cette contribution serait de s'appliquer sur tous les vols, y compris ceux à destination de l'étranger », précise-t-elle. Les associations proposent un montant qui dépendrait à la fois de la distance parcourue et de la classe (éco ou affaires), avec une exonération pour les lignes DOM-TOM-métropole, afin de ne pas en pénaliser les habitants. Ce montant oscillerait entre 20 et 100 euros. « Le Royaume-Uni applique depuis 1994 une taxe, le air passenger duty, qui s'échelonne de 13 à 515 livres selon le vol, et rapporte quatre milliards d'euros par an », indique Lorelei Limousin. Les Pays-Bas ont par ailleurs proposé d'instaurer au niveau européen une

taxe carbone sur le kérosène ou les billets d'avion. Quatre pays ont pour l'instant exprimé leur soutien (Suède, Belgique, Luxembourg et France).

LIMITER LES VOLS

Sachant que le renchérissement du prix des billets touchera d'abord les moins fortunés parmi les usagers de l'avion, des options plus contraignantes peuvent être envisagées. Interdire les vols intérieurs ou en deçà de 800 ou 1 000 km, distance repère que fixe le scénario négaWatt, développé par l'association du même nom, qui regroupe citoyens et professionnels de l'énergie autour des questions de transition énergétique. Chez nos voisins, des représentants du Parlement néerlandais appellent à supprimer la liaison aérienne entre Amsterdam et Bruxelles (200 km) pour ne garder que la ferroviaire. D'autres, comme le bureau d'études en développement durable B&L Evolution, vont jusqu'à imaginer d'interdire tout vol hors de l'Europe, à l'exception de deux vols long-courriers par personne entre 18 et 30 ans (« les voyages forment la jeunesse ») et d'un système de loterie nationale (500 000 vols par an) pour éviter de réserver les trajets en avion aux plus riches [1]. Ou encore de plafonner le nombre d'avions et de limiter leur vitesse [2].

Quoi qu'il en soit, si l'on veut vraiment protéger le climat, prendre l'avion doit (re)devenir l'exception. En témoigne, en Suède, l'essor du mouvement *flygskam*, sur la honte de voler. « *L'un des leviers importants pour imposer des mesures politiques nouvelles est le changement culturel : que ça ne soit plus "cool" de prendre l'avion* », nous indiquait en décembre dernier [3] Magdalena Heuwieser, coordinatrice du réseau international Stay Grounded (« Restez au sol » en français).

CEUX QUI M'AIMENT PRENDRONT LE TRAIN

Faut-il pour autant renoncer au voyage ? Que nenni ! Mais cela passe par l'existence d'alternatives crédibles. C'est à la fois le cas... sans l'être.

Le réseau des trains Intercités de jour et de nuit existe, mais il est en piteux état et son prix est souvent dissuasif. En 2012, on comptait encore une quinzaine de lignes de trains de

nuit en France, dont des lignes transverses, comme Hendaye-Nice. Il n'en reste que deux : Paris-Briançon et Paris-Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales). Un troisième tronçon, Paris-Portbou, a été rouvert sous la pression des usagers. Il est financé par la région Occitanie, sans engagement de l'Etat.

L'argument pour fermer les lignes est leur manque de rentabilité. Mais le collectif Oui au train de nuit dénonce un cercle vicieux (manque d'investissement et de publicité, baisse de la qualité, baisse de la fréquentation, hausse des prix...). Les défenseurs du train de nuit ont fait déposer des amendements à la loi d'orientation des mobilités, en cours de discussion, pour que

l'Etat en étudie le développement au regard des besoins (désenclavement des territoires) et des performances écologiques. « *Nous demandons une transparence sur les coûts réels du train et de l'avion en tenant compte de leurs externalités* », insiste Pascal Dauboin, membre du collectif.

« *Au XX^e siècle, plusieurs modes de transport aussi pertinents que le vélo et le tramway ont eux aussi disparu après des décennies de désintérêt de la part des collectivités et du public. Désormais, leur retour est plébiscité, mais il est long et coûteux à mettre en place. Aujourd'hui, n'abandonnons pas les Intercités de nuit avec la même légèreté* », met en garde Oui au train

de nuit. Le collectif propose de remettre en service quinze lignes françaises et quinze lignes transfrontalières d'ici à 2030, estimant à 1,5 milliard d'euros le chantier pour la partie française. Pour les défenseurs de l'environnement, le train, de jour et de nuit, est en effet une excellente alternative pour les déplacements entre 700 et 1 500 kilomètres.

Aujourd'hui en Europe, c'est l'entreprise ferroviaire autrichienne ÖBB qui fait office de modèle. Au moment de la fermeture des trains de nuit par la Deutsche Bahn en Allemagne en 2016, ÖBB s'est positionnée sur le marché ; en un an, elle a annoncé avoir atteint l'équilibre. « *Avec quatre classes, son offre s'adresse à tout le monde : du siège inclinable pour les*

Si l'on veut
vraiment
protéger le
climat, prendre
l'avion doit
(re)devenir
l'exception



LE LEURRE DES AVIONS VERTS

L'aviation met en avant son propre « verdissement » : utiliser des matériaux moins lourds, améliorer les routes empruntées et la gestion du trafic. Mais en la matière, les marges de progression sont limitées. En 2016, l'Organisation de l'aviation civile internationale s'est engagée à la « neutralité carbone » à partir de 2020 par le biais d'un mécanisme de compensation, Corsia. Concrètement, les émissions de CO₂ supplémentaires, c'est-à-dire au-delà de la quantité produite en 2020, devront être compensées par l'achat de crédits carbone. Mais Corsia ne sera obligatoire qu'à partir de 2027 ; entre 2021 et 2026, son application se fera sur la base du volontariat. La compensation existe déjà sur une base volontaire

et individuelle : lorsque vous achetez un billet d'avion, vous pouvez acquérir des crédits carbone auprès d'une association (ReforestAction, CO₂ Solidaire...). Par ailleurs, les vols intra-européens sont aussi au marché européen d'échange des quotas de carbone depuis 2012, mais pas les vols extra-européens, exemptés après une levée de boucliers de la Chine et des Etats-Unis, et le lobbying d'Airbus auprès de la Commission européenne. « Certains vols ne pourront pas être évités, souligne Pierre Cannet, de l'organisation non gouvernementale (ONG) WWF. Pour ceux-là, il faut trouver des compensations. Mais dans la compensation, il y a du très bon, comme du très mauvais. » L'ONG a proposé

une grille de critères permettant de classer les différents crédits en s'appuyant sur les objectifs de développement durable. Selon Alain Karsenty, chercheur au Cirad, les compensations posent trois problèmes. Un problème de permanence. « Personne ne peut garantir qu'une forêt plantée pour compenser va durer plusieurs centaines d'années, ce qui est nécessaire vu le temps de résidence d'une molécule de CO₂ dans l'atmosphère avant qu'elle ne soit captée par un puits de carbone. » Deuxième problème : l'effet d'aubaine. L'action de compensation doit apporter une plus-value qui n'aurait pas existé sinon, et non permettre de financer un investissement qui aurait eu lieu de toute façon. Troisième problème,

les fuites. En protégeant un territoire donné, on ne fait parfois que déplacer le problème : on ne déforeste plus la zone X, protégée, mais la zone Y, à côté. « La seule tonne de CO₂ dont on est sûr qu'elle n'aura pas d'effet néfaste est celle qu'on n'émet pas », résume le chercheur. « Il ne suffit pas de croître de façon exponentielle et de compenser, il faut aussi réduire », reconnaît Pierre Cannet. Quant aux agrocarburants (soja, colza, huile de palme), ils présentent un risque d'accaparement de terres agricoles au détriment des populations locales. Par ailleurs, si des forêts sont détruites pour les planter, il en résulte des émissions de CO₂. Enfin, les agrocarburants peuvent mettre à mal la biodiversité.

étudiants à la classe affaires avec douche et toilettes privatives, en passant par les couchettes première et deuxième classes », explique Pascal Dauboin.

La perspective européenne est aussi portée par le collectif Back on Track. « Il faut synchroniser les horaires, que les voyageurs aient un seul billet, et que le système de réservation soit centralisé. Depuis la libéralisation du secteur ferroviaire à partir des années 1990, les différents opérateurs se perçoivent comme concurrents et non comme partenaires. L'Union européenne a un rôle à jouer, mais le lobbying du secteur aérien est très efficace », explique Joachim Holstein, cofondateur du collectif. Aujourd'hui, les aficionados du train doivent jongler entre différents sites (voir « En savoir plus »).

Et le bateau ? Les ferries ou bateaux de croisière, s'ils sont alimentés au fioul lourd (celui des marées noires), polluent eux aussi (soufre,

[1] Voir « Comment s'aligner sur une trajectoire compatible avec les 1,5 °C ? », février 2019, disponible sur <https://frama.link/j8FqDGL2>

[2] Voir *Airvore ou la face obscure des transports. Chronique d'une pollution annoncée*, par Laurent Castaignède, Ecosociété, 2018.

[3] Voir « Il faut en finir avec l'avion roi », décembre 2018, [alternatives-economiques.fr \(https://frama.link/6TbdeuFX\)](https://frama.link/6TbdeuFX).



dioxyde d'azote et particules fines). Et la comparaison terme à terme avec l'avion est difficile, car les bateaux ont plus de marge de manœuvre (vitesse, chargement, filtres sur les cheminées). Quant aux carburants alternatifs, comme l'hydrogène ou le gaz naturel liquéfié, ils sont pour l'instant très peu utilisés pour des raisons logistiques de manque de disponibilité à quai.

Alors, devons-nous renoncer à voir le Grand Canyon ? Peut-être. Mais peut-être aussi apprendra-t-on à découvrir ce qui n'est pas si loin, comme le propose le site Qu'est-ce qu'on fait ?!, qui invite

à découvrir le Colorado provençal – les ocres de Rustrel dans le Vaucluse – ou la cascade des Tufts dans le Jura, aux airs de Thaïlande. ■ Céline Mouzon

EN SAVOIR PLUS

- « L'Intercité de nuit, une mobilité du futur », collectif Oui au train de nuit, mars 2019, <https://frama.link/HjARYp2Z>
- « Des vacances au kilomètre », Qu'est-ce qu'on fait ?!, <https://frama.link/QVqsKLue>
- Différents sites pour préparer son voyage en train en Europe : <https://frama.link/gxc-RGTA> Parmi eux, le foisonnant www.seat61.com tenu par un ancien employé du British Rail.
- Carte des trains de nuit européens : <https://frama.link/fq9z0EFa>
- « Degrowth of Aviation » (« Décroissance de l'aviation ») : conférence du 12 au 14 juillet à Barcelone, à l'initiative du réseau Stay Grounded, <https://frama.link/FUcKK1eT>

ENTRETIEN

« L'AVION RESTE UN SIGNE DE DISTINCTION »

Quelle est aujourd'hui la place de l'avion dans nos déplacements ?

Au niveau mondial, le recours à l'avion a suivi la massification du tourisme lors des Trente Glorieuses. Même si cela change aujourd'hui, les Français continuent à utiliser surtout le train ou la voiture, et seuls 56 % de ceux qui partent à l'étranger prennent l'avion. C'est moins qu'en Scandinavie, au Royaume-Uni, aux Etats-Unis ou au Brésil. Quant au *low cost*, il n'est pas utilisé par les classes populaires, mais par les entreprises et par les classes moyennes pour leurs loisirs. Les classes populaires ne prennent pas (ou très peu) l'avion, mais la voiture, et partent en France.

Quelles représentations sont associées à l'avion ?

Prendre l'avion reste un signe de distinction. Si vous ne l'avez pas pris, c'est soit un signe de relégation, soit un signe de distinction extrême. L'avion témoigne d'un rapport au voyage qui a changé. On commence à compter son temps de loisir une fois arrivé. On considère que l'avion permet de réduire ce temps de déplacement. Mais ce n'est pas toujours rationnel. Dans la comparaison avec le train, on occulte souvent les temps hachés autour de l'avion : aller à l'aéroport, passer les contrôles, déposer les bagages, attendre l'embarquement. C'est qu'on a l'impression de gagner du temps lorsqu'on réduit le temps contemplatif, le temps passé seul, face à soi-même, comme c'est le cas dans le train.

L'avion témoigne par ailleurs d'une injonction à la mobilité très présente dans les classes moyennes,



Saskia Cousin
Anthropologue,
maîtresse
de conférences
à l'université Paris
Descartes

qui touche les études, la vie professionnelle et les loisirs. Certains membres des classes populaires, comme les travailleurs du BTP, sont aussi soumis à une injonction à la mobilité pour aller travailler sur des chantiers éloignés, par exemple, mais celle-ci ne passe pas par l'avion.

Y a-t-il encore une place pour le train ?

La SNCF s'est alignée sur le secteur aérien, au lieu de valoriser ce qui faisait sa singularité. Elle délaisse l'intercité, une offre intermédiaire, pour ne garder à un extrême que le TGV, haut de gamme, qui prétend concurrencer l'avion et, à l'autre, les trains Ouigo ou les bus, bas de gamme. Mais en France, nous avons des entreprises, des infrastructures et une position géographique qui font que le train pourrait être un choix. Et nous gardons un imaginaire du train, alors qu'il n'y a pas (encore ?) d'imaginaire du bus, à l'inverse par exemple des Etats-Unis.

Les voyages au loin ne permettent-ils pas de combattre des représentations caricaturales ?

Croire que le voyage permet de baisser l'intolérance est malheureusement en grande partie un fantasme. Tout dépend de ce que l'on fait pendant son voyage, et la plupart des déplacements à l'étranger n'occasionnent que peu de rencontres avec les populations locales, hormis le personnel des hôtels et les guides. Il existe en revanche un mouvement grandissant de découverte de l'altérité en bas de chez soi, comme les balades Migrantour, animées par des personnes réfugiées, qui ont lieu dans dix-sept villes.

■ Propos recueillis par C. M.