

Crise de l'aérien : « Il faut plafonner le nombre de vols »



Au lieu d'aider le secteur aérien, qui bénéficie déjà d'une sous-fiscalisation massive, le gouvernement devrait profiter de la crise pour réglementer davantage ces vols ultrapolluants, plaide Jérôme du Boucher de T&E France.

Le gouvernement s'est penché au chevet des compagnies aériennes, mercredi 6 mai. Alors qu'avec l'arrivée des beaux jours, celles-ci commencent à remplir leurs avions, la guerre au Moyen-Orient a fait doubler le prix du kérosène, et exploser leurs coûts. Conséquence : la hausse des suppressions de desserte dans le monde — sauf au Moyen-Orient — atteint +36 %, [constatait](#) récemment *Le Monde*.

Pour les entreprises françaises du secteur, le gouvernement a donc annoncé des reports de charges fiscales et sociales, et la possibilité de contracter des prêts auprès de la Banque publique d'investissement. Une nouvelle aide, conjoncturelle, qui montre que le gouvernement ne voit pas du tout la nécessité d'accompagner une baisse des vols aériens, et « *n'a pas de stratégie sérieuse pour l'avenir de l'aviation* », déplore Jérôme du Boucher, responsable aviation chez Transport et Environnement (T&E) France.

Reporterre — Que pensez-vous des mesures d'aide au secteur aérien annoncées le 6 mai par le gouvernement ?

Jérôme du Boucher — Rappelons que le secteur aérien pollue énormément, toujours plus, et que la modération de son activité est bien sûr nécessaire. Néanmoins, dans ce contexte de crise, laisser les compagnies aériennes faire faillite n'est pas la meilleure manière de modérer le trafic. Ces compagnies revendraient leurs avions à d'autres et, au final, cela ne changerait probablement pas grand-chose. En termes de gestion de crise, il est légitime de mettre en place des mesures de soutien de très court terme.

Est-ce vraiment légitime d'aider encore un secteur déjà bien subventionné ?

En France, en 2025, les exonérations fiscales qui s'appliquent au secteur aérien s'élèvent à environ [5 milliards d'euros](#), grâce à l'exonération de taxe sur le carburant, l'exonération de TVA pour les vols vers l'étranger et l'absence de marché carbone pour les vols extra-européens. Le secteur aérien bénéficie déjà d'une forme de soutien public extrêmement confortable. Le problème n'est pas tant les aides conjoncturelles, mais cette sous-fiscalisation massive qui permet au secteur aérien de proposer des vols à des prix qui ne reflètent pas du tout le coût pour la société.

À ce titre, on peut saluer que le gouvernement n'ait pas cédé au lobbying très opportuniste du secteur, qui demande de diminuer la taxe sur les billets d'avion afin d'aider les compagnies aériennes.

« Les gouvernements ne voient pas le besoin de réglementer plus le secteur »

Ce qui est problématique dans les aides annoncées le 6 mai, c'est qu'elles montrent que le gouvernement n'a pas de stratégie sérieuse pour l'avenir de l'aviation. Il se contente de pallier aux soubresauts d'un secteur qui dépend des carburants fossiles. Il faudrait au contraire profiter de cette crise pour ouvrir un débat politique sur le genre de vols, de compagnies aériennes et de modèles économiques qui nous semblent plus utiles que d'autres.

Le cadre réglementaire [permet](#) aujourd'hui à une compagnie low cost comme Ryanair, littéralement, d'exploser et d'émettre 40 % d'émissions en plus en 2025 par rapport à 2019 et la crise du Covid-19. Cela est dû à cet aveuglement des gouvernements, qui ne voient pas le besoin de réglementer plus le secteur.

Cette crise peut-elle modérer la croissance du secteur sur le long terme ?

Elle peut avoir un effet à court terme, en particulier sur les compagnies low cost, plus sensibles aux variations de prix. Leur modèle économique repose sur la capacité à vendre des billets pas chers, sinon les gens ne prendraient pas ces vols.

À long terme, [notre rapport](#) montre que, post-crise du Covid, les compagnies low cost ont été beaucoup plus dynamiques que les compagnies régulières. Elles sont beaucoup plus

opportunistes dans leur stratégie commerciale, avec un modèle économique très agile. À notre grand désarroi, cela permet aux compagnies low cost de rebondir très vite.

Si le prix du kérosène revient au niveau qu'on connaissait, les compagnies low cost repartiront très vite. En gérant la crise actuelle de manière court-termiste, comme fait le gouvernement français, cela n'enrayera pas la hausse des trajets en avion.

Quelle serait la réponse appropriée, selon vous ?

Les crises sont une occasion pour l'État d'intervenir dans le marché. Consentir des aides est l'occasion de poser ses conditions et de déployer une politique dans un secteur où il n'y a pas forcément l'opportunité de le faire en temps normal. Nous proposons que les aides au secteur soient assorties de conditions environnementales.

La première, c'est l'arrêt des projets d'extension aéroportuaire en cours au niveau national. Il y en a un certain nombre, mais le principal est l'extension de Roissy-Charles de Gaulle. Aéroports de Paris prévoit d'investir 6 milliards d'euros pour augmenter les capacités de ce hub, qui représente plus de la moitié des émissions du transport aérien français.

[Lire aussi : À l'aéroport de Roissy, un projet de développement très flou](#)

La deuxième condition serait que les compagnies aériennes s'engagent à faire démanteler les appareils les moins efficaces de leur flotte. Cela pourrait rationaliser un peu le trafic aérien.

La dernière condition serait que les compagnies aériennes s'engagent et signent des contrats d'achat de long terme auprès des producteurs de carburants de synthèse *[produits à partir d'énergie électrique et de dioxyde de carbone capturé dans l'atmosphère]*, pour aider au lancement de cette filière. On a conscience de ces limites. On ne va pas construire dix EPR pour faire des carburants de synthèse, cela n'a pas de sens. Mais ce levier technologique permettra à terme de remplacer du kérosène fossile, et doit s'accompagner d'une politique pour modérer de façon très conséquente le trafic aérien.

Le gouvernement a été très rassurant sur le risque de pénurie de carburant. Cela pose question, beaucoup de signaux inquiétants sont envoyés par des institutions tout à fait respectables que sont l'Agence internationale de l'énergie, les compagnies aériennes européennes elles-mêmes et l'Iata *[l'Association internationale du transport aérien]*. Plutôt que de faire croire qu'il n'y a pas de problème, ce serait bien d'anticiper ce risque de pénurie en appliquant, par exemple, un plafond du nombre de vols par destination et en particulier sur les liaisons les plus polluantes, c'est-à-dire les vols long-courriers.