

BILLET DE BLOG 28 octobre 2019

Modes de vie en transition : comment réduire les émissions de l'aviation ?

Auteur

Mathieu Saujot

Directeur, Modes de vie en transition

🕒 Temps de lecture: 6 min



Récemment remis au Comité pour le changement climatique (Climate Change Committee, CCC) britannique, un [rapport sur les changements de comportements pour atteindre la neutralité carbone¹](#) se fait l'écho d'une proposition originale pour maîtriser la demande de déplacement en avion. À l'heure où la France organise sa [Convention citoyenne sur le climat](#), que peut-on en retenir en termes d'approches possibles pour réduire l'empreinte carbone du secteur de l'aviation civile ?

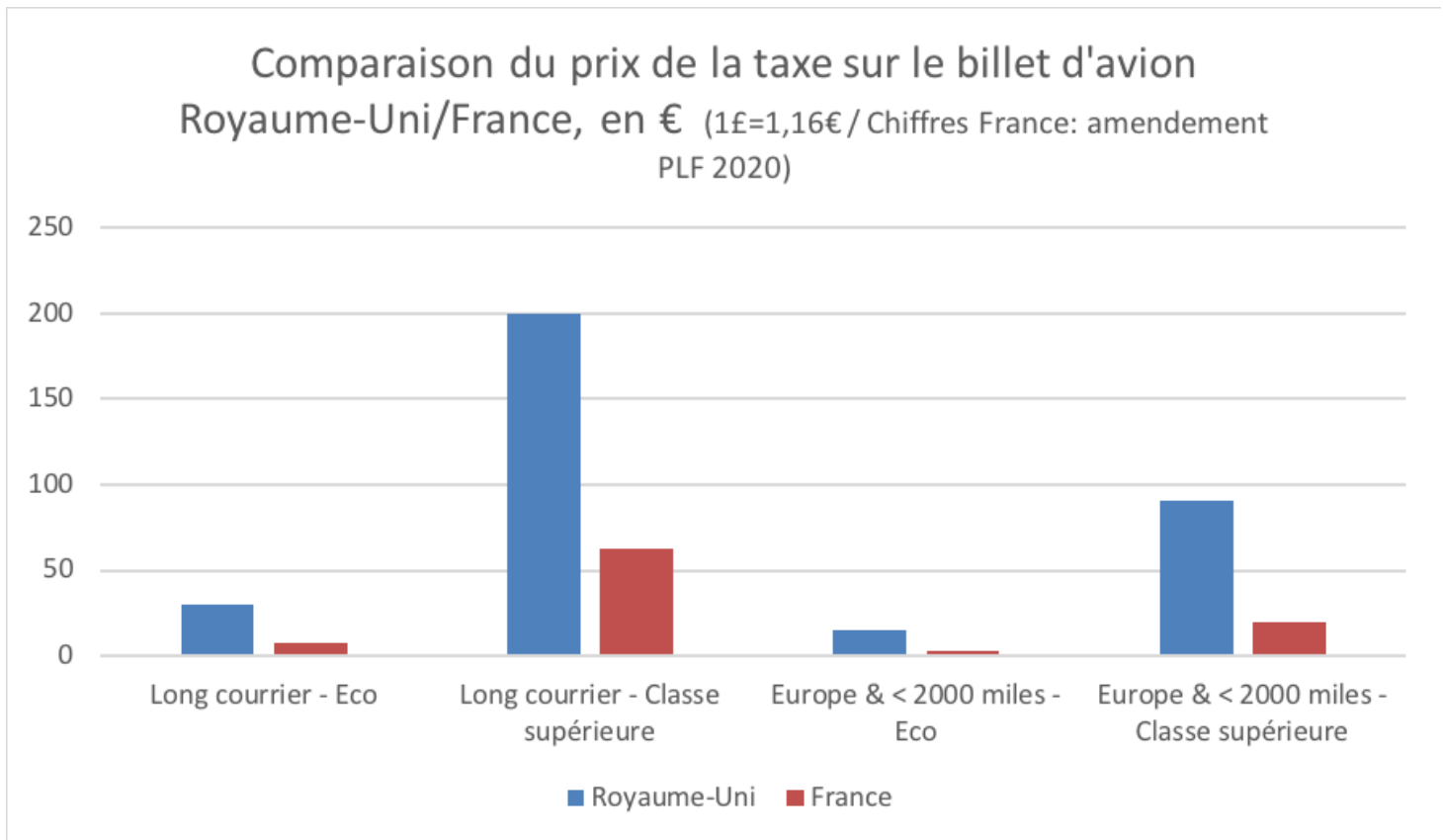
La [neutralité carbone](#), objectif commun de la France et du Royaume-Uni à l'horizon 2050, suppose une transformation d'ampleur des sociétés, interrogeant par là-même les systèmes techniques et l'économie dans son ensemble. Elle implique que chaque secteur réduise ses émissions, et interroge également les modes de vie et comportements ; ces dimensions souvent moins explorées sont l'objet de ce rapport, complément de la vision de la neutralité publiée au printemps 2019 par le CCC. Plusieurs secteurs sont analysés (logement, transports, alimentation) afin d'identifier les changements possibles et les leviers à mobiliser. Ce billet s'intéresse à la question de l'aviation, à la fois objet de débat (discussions autour de l'exemption de taxe sur le kérosène en France au moment de la crise des gilets jaunes, retentissement du mouvement « flygskam » en Suède) et secteur à la fois très difficile à décarboner et fortement relié aux modes de vie.

Constat, situation et proposition au Royaume Uni

Croissance du nombre de passagers, des distances parcourues, du nombre de vols, des aéroports planifiant de s'agrandir : de nombreux indicateurs témoignent d'un secteur de l'aviation en croissance (Carmichael, 2019). Si l'avion représente aujourd'hui 12 % des [émissions d'un ménage britannique](#), il pourrait en représenter 22 % en 2030. Et si le CCC, dans son scénario neutralité, permet une hausse de 25 % de la demande par rapport à aujourd'hui, cette augmentation pourrait être plus élevée (Carmichael, 2019), affaiblissant ainsi la capacité à atteindre les objectifs de réduction d'émissions. Comment agir et éviter ce risque ?

La proposition contenue dans le rapport remis au CCC, issu de l'initiative « [A Free Ride](#) », repose sur ce constat : 70 % des vols britanniques sont réalisés par 15 % de la population du Royaume-Uni, et la moitié de la population ne vole pas. Par ailleurs, les vols dans le cadre du travail sont en déclin sur le long terme et représentent uniquement 12 % des vols vers l'étranger. L'enjeu n'est donc pas de réduire les déplacements en avion de tous les Britanniques, mais d'une minorité qui vole beaucoup, et d'ainsi rétablir une forme d'équité.

Aujourd'hui, il existe au Royaume-Uni [une taxe sur chaque billet](#) : respectivement 13 et 78£ pour un court/moyen-courrier (<2 000 miles) et un long courrier en classe économique ; 26 et 172£ pour une classe supérieure. En comparaison, [la taxe française de solidarité sur les billets d'avion](#) est beaucoup moins élevée, même avec l'augmentation votée récemment², de même que la taxe allemande³.



Considérant qu'il est injuste de taxer au même niveau le seul vol de l'année d'une personne et le 10e d'une autre, la proposition est qu'un voyage par an ne serait pas taxé, et qu'ensuite le niveau de taxe appliqué augmenterait fortement avec le nombre de vols⁴. Une partie des recettes serait fléchée vers l'investissement en R&D pour décarboner l'aviation.

Cette proposition a le mérite de placer au centre de la discussion les enjeux d'équité et de cohérence de l'action publique en cherchant à délivrer un message convaincant sur le partage des efforts entre citoyens. Ces éléments sont identifiés comme centraux par le rapport dans un objectif « d'embarquer » les citoyens dans l'action.

Des approches complémentaires

Rappelons qu'à ce jour, il n'existe pas de perspectives claires en termes solutions technologiques⁵ : l'électrification n'est pour l'heure pas viable pour l'aviation, l'usage (marginal aujourd'hui) de biocarburants de première génération est critiqué pour son impact environnemental, et la production de carburant synthétique à partir d'électricité nécessiterait des quantités gigantesques d'ENR, potentiellement au-delà de la portée du continent européen⁶.

D'autres exemples permettent d'élargir le champ des actions possibles pour réduire les émissions de l'aviation. Au-delà de la taxe incitative, le mouvement « flygskam » en Suède, pris au sérieux par les compagnies aériennes, montre que des ressorts sociaux et moraux peuvent être mobilisés par certains citoyens ayant décidé de ne plus prendre l'avion⁷ afin de modifier l'attractivité de ce mode de transport. Par ailleurs, en Allemagne et en Autriche, une compagnie ferroviaire montre que l'on peut faire renaître le train de nuit et assurer sa viabilité ; dans le même temps, nombre de lignes de train de nuit ont disparu ces dernières années en Europe, notamment en France. Cela

contribue à reposer la question de la place des trains de nuit dans le futur de la mobilité transnationale, et donc des alternatives à l'avion, dans un contexte où, à l'échelle de l'UE, ni la Commission ni la plupart des États membres ne voient leur préservation comme un objectif⁸ et où l'exemple de l'Eurostar tend à montrer que le fait d'avoir une liaison ferroviaire Paris-Londres efficace n'a pas permis d'éviter la croissance du trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni⁹, car il se fait aussi de région à région.

Retenons pour les discussions futures que c'est certainement en combinant ces approches – mouvements citoyens, politique d'offre, fiscalité incitative, R&D – que l'on pourra progresser et nourrir un engagement collectif au service de la neutralité.

¹ Carmichael, R. (2019). Behaviour change, public engagement and Net Zero. A report for the Committee on Climate Change. Disponible à l'adresse : <https://www.theccc.org.uk/publications/>

² Elle était, respectivement, de 1€/4,5€ en classe éco pour les destinations européennes/non européennes, et de 11€/45€ pour les classes supérieures (un amendement au PLF va la porter à 2,6 et 7,5€ pour les classes éco et 20 et 63€ pour les autres, <https://twitter.com/jmzulesi/status/1184779989893427200?s=20>)

³ L'Allemagne vient également d'élever sa taxe existante : elle sera dès 2020 de 13€, 33€ et 60€ pour les courts, moyens et long-courriers quelle que soit la classe.

⁴ La différenciation selon la classe de voyage serait conservée et la taxe serait proportionnelle à la distance du vol. Les vols professionnels ne seraient pas comptabilisés.

⁵ Les vols intra-européens font également partie du cadre de l'ETS depuis 2012. Et le secteur s'est engagé très récemment dans une démarche de compensation d'émissions CORSIA ; toutefois, acheter des réductions d'émissions réalisées par d'autres secteurs n'équivaut pas à une réduction des émissions. Voir <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/flying-and-climate-change> et <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/flying-and-climate-change/aviation-ets>

⁶ Transport & Environment (2018). Roadmap to decarbonising European aviation. Transport & Environment.

⁷ Il est difficile d'attribuer à ce mouvement la baisse de trafic observée, car parallèlement une taxe a été mise en place en 2018.

⁸ European Parliament. 2017. Research for TRAN Committee – Passenger night trains in Europe: the end of the line? [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU\(2017\)601977_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU(2017)601977_EN.pdf) .

⁹ Direction générale de l'aviation civile (2008). « Le trafic aérien entre la France et le Royaume-Uni : l'avion entre les régions, le train entre les capitales ». https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Notes_thematiques_N09_juillet_2008.pdf

MODES DE VIE

TRANSPORT

ENJEUX SOCIAUX

MOBILITY AND SOCIAL ISSUES

CARBON NEUTRALITY

TAXATION

FISCALITÉ TRANSPORT